

Національний університет внутрішніх справ

На правах рукопису

Самойленко Георгій Валерійович

УДК 347.466

**Договір перевезення вантажів у внутрішньому  
водному сполученні**

**Спеціальність: 12.00.03 - цивільне  
право і цивільний процес; сімейне  
право; міжнародне приватне право**

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Науковий керівник  
Шишка Роман Богданович,  
доцент, кандидат юридичних  
наук

Харків -2003

## ЗМІСТ

**ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ**

<b>ВСТУП</b>	<b>4</b>
<b>РОЗДІЛ 1 Сучасний стан проблем правового регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні України</b>	<b>15</b>
<b>РОЗДІЛ 2 Договір як основна форма правового регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні</b>	<b>40</b>
2.1 Доктрина договірної форми регулювання правовідносин перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні	40
2.2 Правова природа договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні. Його місце в системі транспортних договорів	53
2.3 Формалізація й доктрина поняття договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні	82
2.4 Особливості суб'єктного складу договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні	90
2.5 Укладання та виконання договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні	97
2.6 Окремі види договорів перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні	132
<b>РОЗДІЛ 3 Відповідальність сторін за договором перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні</b>	<b>147</b>
<b>ВИСНОВКИ</b>	<b>165</b>
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b>	<b>170</b>

## **ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ**

АСК “Укррічфлот” – акціонерна судноплавна компанія „Укррічфлот”

ГК - Господарський кодекс

ГПК – господарський процесуальний кодекс

КВВТ - Кодекс внутрішнього водного транспорту

КМУ – Кабінет Міністрів України

КТМ – Кодекс торговельного мореплавства

МШС – Міністерство шляхів сполучення

ООН – організація об’єднаних націй

Р. - рік

Статут ВВТ - Статут внутрішнього водного транспорту СРСР

Та ін. – та інше

## ВСТУП

**Актуальність теми дисертаційного дослідження** зумовлена наявністю значної кількості недоліків, суперечностей і прогалин у правовому регулюванні перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом, відсутністю прямих відповідей на питання, які виникають у зв'язку з цим на нормативному та доктринальному рівнях, а отже, необхідністю теоретичного осмислення сучасного стану правового регулювання перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні, що зумовлено потребою моделювати приватні засади діяльності річкового флоту України в контексті світової практики та реального стану вказаної сфери. Послуги річкового транспорту (його продукція) повинні надаватися виключно на договірній основі й регулюватися особливим субінститутом перевезення – договором перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні.

Ринкові перетворення та проведена приватизація породили нові категорії власників та суб'єктів підприємницької діяльності на транспорті. Відбулися зміни і в характері договорів на перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом: у характері підстав виникнення транспортних зобов'язань (правочинів), у сутності зазначених зобов'язань. Особливість транспортної промисловості полягає в тому, що на транспорті не створюється новий продукт, він лише переміщує вже створені продукти з одного місця в інше, продовжуючи тим самим процес їх виробництва; діяльність транспорту є продовженням процесу виробництва[57, С. 148].

Річкові перевезення досі є цариною пізнання обмеженого кола фахівців і тому, на жаль, обійдені увагою значного кола науковців. Історично склалося так, що школи їх вивчення розвивалися в тих містах, де є портова інфраструктура й навчальні та наукові заклади відповідного профілю (Ростов-на-Дону, Санкт-Петербург, Москва, Владивосток, Одеса). Але змінилася інфраструктура річкового транспорту, з'явилися нові

судновласники, конкуренція, змінилося законодавство, зокрема цивільне, яке максимально гармонізоване з останніми досягненнями цивілістики.

Тож необхідно врегулювати транспортні відносини при внутрішніх водних перевезеннях вантажів на нових, приватних засадах.

Цей факт підтверджується Державною програмою створення та функціонування національної системи міжнародних транспортних коридорів в Україні[76]. Розвиток транспортної системи України названий серед пріоритетів у щорічному посланні Президента України Верховній Раді України (2002р.)

**Ступінь наукової розробки проблеми.** Правовідносини з річкових перевезень вантажів на різних етапах їх розвитку регулювалися цивільним та адміністративним правом. Зі створенням транспорту розвивалися транспортні правовідносини, а з ними й наука цивільного права (в тому числі теоретичні моделі регулювання відносин з перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом у межах цивільного права).

Стосовно сутності, створення, природи та правового регулювання договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні в науковій, навчальній та популярній літературі порушено низку проблем, але фундаментальних монографічних досліджень на засадах новітнього законодавства досі нема. Аналізу й розробці питань правового регулювання перевезень вантажів річковим транспортом присвячені роботи М.Е.Ходунова, М.О.Тарасова, М.М.Ніколаєвої, В.В.Черепакіна, І.В.Алексєєва, І.О.Андріанова та інших авторів. За вказаною темою були захищені дві кандидатські дисертації за темою: "Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні СРСР" М.О.Тарасовим у 1944 р. і І.О.Андріановим у 1970 р.[10].

Незважаючи на деяку схожість назви даної роботи з назвою роботи М.О.Тарасова і І.О. Андріанова, варто визнати обгрунтованим вибір теми дисертаційного дослідження. Підставою стали такі чинники. Дисертація М.О.Тарасовим успішно захищена ще в 1944 році. У ній розглянуто правові

питання не тільки перевезення вантажів, але і пасажирів. У роботі значна увага приділяється історії розвитку внутрішнього водного права, починаючи з дореволюційного періоду. Цілком природно, що в ній глибоко аналізуються праці багатьох відомих юристів дореволюційного періоду. Крім цього, дослідження М.О.Тарасовим виконане на основі діючого в той час транспортного законодавства. Основним джерелом внутрішньоводного транспортного права був Статут ВВТ 1930р. Цивільні правовідносини регулювалися ЦК 1922 р. Робота І.О.Андріанова здійснена в контексті діючої на той час концепції планового характеру як підстав виникнення, так і сутності самих транспортних зобов'язань, де головна увага приділялась імперативним методам регулювання останніх.

У 1959 році кандидатську дисертацію на тему “Цивільноправова відповідальність перевізника при перевезенні вантажів у внутрішньому водному сполученні” захистила М.М.Ніколаєва[60] та у 1964 році М.К.Александров-Дольник на тему “Договори радянського транспортного права”[2]. Дослідження М.М.Ніколаєвої базувалася також здебільшого не стільки на цивільно-правових засадах відповідальності при перевезенні вантажів, як на адміністративно-фінансових між суб'єктами діяльності, які були в державній власності.

З часу захистів дисертацій вказаними науковцями й до сьогодні цивільне і транспортне законодавство зазнало великих змін. У 1961 році були затверджені Основи цивільного законодавства СРСР і союзних республік, що стало базою для подальшого розвитку цивільного і транспортного законодавства. За Основами в усіх союзних республіках були прийняті цивільні кодекси. Як логічний наслідок - майже всі джерела транспортного права замінені новими. Причому невиправдане виключення складає лише Статут ВВТ, затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР 15 жовтня 1955р.[25].

Відбулися зміни в економічному укладі держави, які зумовили зміну планового характеру ведення народного господарства на ринковий. Зміна

економічного базису потребує своєї надбудови – системи, яка мала б на меті правове регулювання відповідних відносин (у контексті поданої роботи – пов'язаних із перевезенням вантажів у внутрішньому водному сполученні).

На сьогодні маємо ту ситуацію, за якої залишився механізм правового регулювання, що ґрунтувався на застарілій ідеології імперативу, тому тут наявні прогалини, неточності та суперечності. За нових підприємницьких обставин є потреба в дослідженні договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні з точки зору нових засад – засад приватного характеру, як гнучкої форми правового регулювання вказаних відносин, у вирішенні ряду питань доктринального та нормативного характеру.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами** полягає в тому, що дисертаційне дослідження виконане на основі зміни доктрини регулювання економічних за сутністю і приватних за змістом відносин, відповідно до комплексної цільової програми № 0186.0.070867 „Правові проблеми здійснення майнових та особистих немайнових прав в умовах ринкової економіки”; Послання Президента України до Верховної Ради України (2000 р.) “Україна: вступ у XXI століття. Стратегія економічної та соціальної політики на 2000 - 2004 рр.”; “Плану реалізації на транспортно-дорожньому комплексі основних напрямів державної політики України в галузі охорони довкілля, використання природних ресурсів та забезпечення екологічної безпеки на 2002-2006 рр.” Міністерства транспорту України, та напрямків дослідження Запорізького державного університету та планом роботи кафедри цивільного права.

**Об'єктом дослідження** є практика врегулювання відносин, що виникають при перевезенні вантажів у внутрішньому водному сполученні, їх характерні риси, тенденції розвитку, позитивне законодавство й доктрина. Дослідженню піддані генеза, природа, місце договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні в системі транспортних зобов'язань,

правове становище сторін, порядок укладення, виконання і його забезпечення, відповідальність сторін.

**Предметом дослідження є:**

- економічно-цивільна приватна природа договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні як правочин;
- встановлення суб'єктного складу, вимоги до правосуб'єктності учасників перевізних відносин, якість вираження волі учасників;
- особливості зобов'язання із перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні (як правовий наслідок);
- правова природа договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні та його типізація (віднесення до певного типу чи групи договорів) у межах системи транспортних договорів;
- розв'язання невирішених проблемних підстав виникнення відносин у сфері правового регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні, внесення пропозицій щодо його вдосконалення;
- чинне національне й зарубіжне законодавство про річкові вантажні перевезення, претензійна та судова практика вирішення суперечок, наукові конструкції цивільного договірної й транспортного права.

**Мета і завдання дослідження.** Мета полягає в з'ясуванні рівня відповідності чинного механізму правового регулювання відносин перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні потребам ринкової економіки, виявленні його недоліків, прогалин, суперечностей на позитивному та доктринальному рівнях; визначенні правової природи договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні; аналізі особливостей становища учасників правовідносин із перевезень вантажів; розробці аргументованих пропозицій щодо вдосконалення законодавства.

Досягнення поставленої мети передбачає розв'язання таких завдань теоретичного та практичного спрямування:

1. Визначити проблематику позитивного регулювання перевезень

вантажів у внутрішньому водному сполученні.

2. Встановити цивільно-правову природу договору перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні та його місце в системі транспортних договорів.

3. Проаналізувати легальне визначення й доктрину поняття договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні, його ознаки.

4. Встановити інституційні особливості правового становища учасників правовідносин з перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні.

5. Оптимізувати особливості укладання, виконання, припинення договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні.

6. Проаналізувати лапідарний і доктринальний механізм цивільної (матеріальної) відповідальності сторін за договором перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні.

7. Змоделювати доктрину й практичні рекомендації з удосконалення механізму регулювання правовідносин з перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні.

**Методологічною та теоретичною основою дослідження** є загальні та спеціально-юридичні наукові методи: діалектичний, логічний, конкретно-історичний, порівняльно-правовий, формально-догматичний, функціонально-структурного та теоретико-прогностичного аналізу. Правовідносини аналізувались з урахуванням принципів формальної логіки у зв'язку з іншими правовідносинами та чинниками правового характеру з точки зору діалектики їх розвитку і взаємного впливу через історично зумовлену залежність. Порівняльно-правовий метод використаний при порівнянні національних систем права України й деяких зарубіжних країн, що регулюють правовідносини з перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні; правових інститутів в історичному аспекті. Формально-догматичний метод у поєднанні з іншими використано при дослідженні різних позицій щодо поняття, правової природи договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні, підстав та умов

відповідальності. Методом функціонально-структурного аналізу досліджувалися окремі елементи перевізних правовідносин та механізму їх правового регулювання за законодавством України, а теоретико-прогностичним – розроблено пропозиції щодо його вдосконалення.

Сформульовані у дисертаційному дослідженні теоретичні висновки і практичні рекомендації ґрунтуються на працях відомих вчених-юристів радянського періоду М.М.Агарова, Ю.Г.Басіна, С.М.Братуся, В.П.Грибанова, О.С.Іоффе, В.А.Мусіна, М.О.Тарасова, Р.О.Халфіної, І.О.Андріанова, А.Д.Кейліна, К.К.Яїчкова, М.Е.Ходунова, П.Д.Самойлович, В.Н.Ізволєнського, В.І.Серебровського, М.М.Ніколаєвої, відомих цивілістів України О.В.Дзери, А.С.Довгерта, М.В.Домошенко, Н.С.Кузнецової, В.В.Луця, О.А.Підпригори, О.А.Пушкіна, російських вчених сучасного періоду Є.В.Богданова, М.І.Брагінського, В.В.Вітрянського, В.Ф.Яковлєва та інших.

**Інформаційною базою** дисертаційного дослідження стали нормативні акти, в тому числі зарубіжних держав, статистичні дані. Проаналізовані реальні договори перевезення та допоміжні договори, практика Господарського (арбітражного) суду Запорізької області.

**Наукова новизна дослідження** зумовлюється тим, що виконана дисертаційна робота є першим в Україні комплексним дослідженням сутності та природи договору перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні на тлі нового ЦК України[160]. На монографічному рівні вперше в Україні проведено всебічний теоретико-функціональний аналіз генези вантажних транспортних зобов'язань при внутрішньо-водних перевезеннях, суттєвих ознак та розроблено варіант авторського механізму. З огляду на наукову значущість, новизну результатів дослідження сформульовані нові висновки і пропозиції:

1. Правове регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні повинне здійснюватися у двох напрямках – нормативно-правовому (в адміністративному порядку з боку держави) і договірному

(шляхом диспозитивного визначення ідеальної моделі правовідносин з перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні).

2. Позитивне регулювання перевезень вантажів повинне здійснюватися виключно на приватних засадах, виходячи з принципів свободи волі сторін, свободи укладання договору і формування його умов, але з урахуванням імперативів безпеки річкового судноплавства.

3. Пропонується авторське доктринальне визначення договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні як угоди, за якою одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити з дотриманням встановлених імперативів довірений їй відправником вантаж до пункту призначення в оптимальний строк і видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

4. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні має ряд особливостей об'єктивного самотійного виду і не підпадає під ознаки інших, прийнятих у цивільному праві договорів. Тобто цей договір не є “змішаним” договором, який складається з комбінації елементів договорів підряду, майнового найму, доручення, схову та ін.

Цей договір слід вважати договором *sui generis*, синалагматичним, двостороннім договором з участю управомоченої особи (вигодонабувача).

5. Відстоюється теза про необхідність імперативу договору перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні як реального, але допуску консенсуальності, тобто такого, що містить риси і реальної, і консенсуальної угоди. При цьому буде імпертивно зумовлена логічність договірної відповідальності за ненадання чи прострочення надання вантажу відправником до перевезення .

6. Обгрунтовується позиція, що одержувач вантажу не може називатися стороною у договорі, оскільки він не бере участь в укладенні договору і не передає вантаж відправникові. Тому його слід вважати

управомоченим вигодонабувачем договору, а сам договір - двостороннім за участю управомоченої особи.

7. Запропоновано авторське вирішення правового регулювання перевезень вантажів у прямому водному сполученні на основі уніфікації норм, що регулюють перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні і перевезення морські.

8. Обґрунтовано те, що основні й допоміжні зобов'язання взаємозумовлені і взаємодіють при провідній ролі основних зобов'язань. Це проявляється в тому, що поза основними зобов'язаннями не можуть існувати допоміжні, а без допоміжних зобов'язань стає неможливим виконання основних. Допоміжні зобов'язальні правовідносини виникають і виконуються, як правило, на початковій і кінцевій стадії перевізного процесу.

9. На функціональному рівні констатується, що позитивне регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні відстало від доктрини права взагалі.

Субінститут перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні внаслідок імперативної зумовленості є консервативнішим, ніж інститут перевезень у новому ЦК України взагалі.

10. Зобов'язальний напрямок транспортного законодавства України має комплексний характер. Його серцевину складають норми приватного характеру, що допускає підзаконне регулювання.

11. Обґрунтовується необхідність запровадження у внутрішніх водних перевезеннях вантажів ринкового механізму виконання зобов'язань на компенсаторній основі і відмови від виключної неустойки з боку перевізника.

12. Характер відповідальності за договором перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні слід передбачити таким, як при відповідальності за порушення договірних зобов'язань. При накладенні відповідальності за порушення зобов'язань варто виходити з принципу вини.

13. Пропонується ряд авторських змін і доповнень до чинного законодавства про внутрішньоводні перевезення вантажів (сторінки 37, 49, 50, 64, 81, 82, 96, 106, 108, 123, 143, 156, 157, 163, 164).

**Теоретичне та практичне значення** дисертаційного дослідження, його результатів полягає в тому, що вони спрямовані на вирішення проблематики врегулювання перевізних вантажних правовідносин доктринального та нормативного рівня, зокрема засад удосконалення чинного законодавства. Теоретичні положення можуть бути використані для вдосконалення зобов'язань транспортного законодавства, аналізу його теоретичної основи й розробки стратегії його подальшого розвитку.

Практичне значення роботи полягає в можливості використання матеріалів дисертації при підготовці навчально-методичних видань та практичних засад при викладанні цивільного і підприємницького, транспортного права, їх сучасних спецкурсів, підготовки й вишколу юристів для договірної роботи в межах Програми розвитку юридичної освіти на період до 2005 року, затвердженої Постановою Кабінету Міністрів України від 10 квітня 2001 року № 344[75].

Основні положення дисертації можуть слугувати теоретичною базою для дослідження договірного права і транспортних зобов'язань, удосконалення правозастосовної та судової практики.

**Апробація результатів дослідження.** Основні положення цього дослідження неодноразово обговорювались на засіданнях кафедр цивільного права Запорізького державного університету, цивільно-правових дисциплін Національного університету внутрішніх справ м. Харкова, доповідались на наукових конференціях: 3-ій міжрегіональній науково-практичній конференції “Концепція формування законодавства України” (листопад 1998 року), 4-ій міжрегіональній науково-практичній конференції “Концепція формування законодавства України (листопад 1999 року), міжнародному “круглому столі”, присвяченого пам'яті професора К.Г. Федорова (12 травня 2000 року)”, пушкініанах (21 травня 2001 року, 2003 року).

**Публікації.** Основні теоретичні положення і висновки дисертації опубліковані у дев'яти наукових статтях, три з них у фахових виданнях.

**Структуру дисертації** визначає її мета і завдання, а також прийнята щодо договірних відносин схема. Робота складається зі вступу, трьох розділів, поділених на дев'ять підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Обсяг дисертації – 169 сторінок, надрукованих 14 кеглем, список використаних джерел 176 найменувань.

## **РОЗДІЛ 1 Сучасний стан проблем правового регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні України**

Після розпаду Радянського Союзу Україну, як і інші держави, які входили до його складу, охопила структурна й зобов'язальна економічна криза, зумовлена декількома причинами: руйнуванням економічних зв'язків між новоствореними державами, втратою традиційних ринків збуту товару; переходом від економічної системи, що ґрунтувалася на плані, до системи ринкової економіки з її конкуренцією та диктатом споживача; дрібнотоварним характером виробництва продукції; агресивною конкуренцією з боку інших видів транспорту (автомобільного й залізничного).

Це призвело до таких негативних наслідків, а саме: параліч важкої та легкої промисловості, зниження обсягів виробництва сільськогосподарських продуктів і, отже, занепад такого виду діяльності, як перевезення вантажів (як продуктів виробництва).

Криза автомобільних, залізничних, морських, внутрішніх водних перевезень вантажів зумовлена застарілою ідеологією позитивного регулювання транспортного перевезення і його допоміжних засобів, неефективною організацією перевізного процесу; не вигідністю для відправників вантажів через повільність перевезень та неефективним регулюванням відповідальності сторін, суттєвим скороченням великовантажних перевезень, наявністю дрібного підприємництва з розрахунком на дрібні партії вантажів і перевезення власним транспортом.

Наприклад, за даними державного комітету статистики України, обсяг перевезень у 1992-2002 роках склав (в млн. тон)[63]:

	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
залізничний:	749	535	408	360	296	294	286	284	296	313	330
морський	33,9	28,8	25,6	20,8	14,2	10,4	8,8	6,5	6,3	8,2	8,79
річковий	40,8	25,4	19,9	12,8	7,7	8,6	9,05	8,1	8,3	6,97	7,61
автомобільний	3703	2811	1869	1816	1255	1250	1081	955	939	977	947

авіаційний	0,06	0,02	0,02	0,02	0,02	0,01	0,02	0,01	0,02	0,03	0,09
трубопровідний	264	251	244	246	246	237	241	235	220	218	201
Всього	4791	3651	2566	2456	1818	1799	1626	1489	1470	1524	1495

Це наглядно показує зниження обсягів перевезень у період між 1992 та 2002 роками: загалом усіх перевезень по Україні – у 3,2 рази, з них річковим транспортом – у 5,36 рази (вираховано автором на підставі даних державного комітету статистики<sup>1</sup>).

Позитивне регулювання перевезення вантажів (кодекси та статuti) вже давно застаріло і не забезпечує адекватного потребам ринкових відносин регулювання, що зумовлює існування прогалин, які доводиться вирішувати за допомогою аналогії закону, а інколи - і з порушенням останнього. Так, наприклад, стаття 51 Статуту ВВТ зобов'язує пароплавства для перевезення товарів народного споживання та інших вантажів без тари мати контейнери. Але з приватизацією майна майже весь контейнерний парк увійшов у статутний фонд Київського річкового порту. Акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот» зовсім залишилася без контейнерів. Це зумовило неможливість виконання норми про контейнерні перевезення вантажів[141, С.255]. Більше того, з урахуванням дрібних перевезень для інших річкових портів України відсутність контейнерів стала фатальною через скорочення обсягів вантажних перевезень.

Ст. 359 ЦК УРСР 1963р.[162] передбачала, що договір перевезення вантажів державних, кооперативних та інших громадських організацій укладається на підставі плану перевезень, обов'язкового для учасників. Тому й укладання договорів перевезення вантажів, не передбачених планом, допускалося в порядку, встановленому транспортними статутами (кодексами). Застаріла ст. 58 Статуту ВВТ лише вказує на можливість перевезень вантажів за заявками, не передбаченими планом. Вона не розкриває порядку їх здійснення.

У ст. 359 ч.3 ЦК УРСР передбачалося, що перевізник і відправник несуть майнову відповідальність за неподання перевізних засобів,

<sup>1</sup> Ми не несемо відповідальності за фактичний (латентний) стан правовідносин.

непред'явлення до перевезення вантажу та за інші порушення обов'язків, які впливають з плану перевезень. Логічне питання – в силу чого виникає відповідальність за непред'явлення вантажу до перевезення, якщо сам договір є укладеним лише з моменту пред'явлення вказаного вантажу. Відповідь - із зобов'язань про організацію перевезень. Але доктрина імперативів з організації економічних зв'язків застаріла.

У буквальному тлумаченні вказаної норми виникає ціла низка питань доктринального та нормативного характеру. І справа тут не тільки в обґрунтуванні необхідності внесення змін до відповідної норми, яка б передбачала приватно-договірний характер перевізних правовідносин, а не адміністративно-плановий. Річ у тім, що постає нагальна потреба на доктринальному рівні встановити сутність та ознаки такого явища, як перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні, способи їх правового регулювання. Метою цього є – забезпечення адекватного правового регулювання відповідних відносин у межах доктрини цивільного права та потреб розвитку економіки.

Дослідження, які проводилися у сфері правового регулювання перевезень вантажів торкалися в основному тих питань, які були актуальними на момент їх здійснення. Так, Андріанов І.О. в своїй кандидатській дисертації 1970 р. досліджував питання співвідношення плану перевезень і договору перевезення вантажів. Ніколаєва М.М. в своїй роботі 1959 р. “Цивільноправова відповідальність перевізника при перевезенні вантажів у внутрішньому водному сполученні” також звернула увагу на ці питання. Однак виникає зауваження відносно правочину і зобов'язання з перевезення вантажів. Так, вона зауважує, що цивільноправові зобов'язальні відносини з перевезення вантажів виникають з планового акту. Ці обов'язки - для відправника - надати вантаж, а для перевізника - надати судно - не є підставою для здійснення перевезення. Тобто, для виникнення обов'язку здійснити перевезення сторонам необхідно укласти договір (причому це їм ставиться в обов'язок). Але за умов тотальності економічного механізму

радянської доктрини зобов'язального права зобов'язання виникали внаслідок плану. Тому господарський суд практично завжди виносив рішення з приводу укладання таких договорів на користь перевізника[108-111].

Зміна економічного укладу країни, перехід її на ринкову основу зумовлюють необхідність правової регламентації відносин, орієнтованих на приватні засади відповідно до доктрини інтеграції в Євроспільноту транзитності України, формалізації цих відносин у національному законодавстві.

Тобто йдеться про доцільність зміни підстав виникнення зобов'язань по перевезенню вантажів, і їх сутність. Це впливає на їх зміст і особливості формалізації.

Неточність формалізації диспозиції норми права зумовлює наслідки, зокрема, трактування законного і незаконного, правового і неправового. Це пов'язано з економічним характером відповідальності учасників транспортних правовідносин, який регламентований чинними правовими актами, які регулюють перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні. Але, на наш погляд, самі зобов'язання з договору перевезення вантажу є цивільно-правовими. Вони повинні бути такими. Тому слід розділити публічну й приватну відповідальність так, як це зазначено в ст. 52 Закону України "Про авторське право й суміжні права"[70]:

1. Домінування приватних засад на засадах компенсаторності.
2. На засадах спеціалізації субінституційного призначення правового інституту.
3. На засадах публічності фіскального інтересу держави щодо публічних наслідків приватного делікту.

З урахуванням сказаного можна визначити ряд необхідних заходів: по-перше, реально забезпечити принцип рівності сторін, по-друге, необхідно забезпечити ефективне нормативно-правове регулювання перевезень, по-третє, встановити нову систему більш ефективної та справедливої дії санкцій, спрямованих на захист матеріального права користувачів послуг транспорту.

Це потребує, з одного боку, перебудови законодавства про річкові перевезення, а з другого - інвестицій (особливо інновацій). Вирішення цих проблем є важливим чинником для швидкої інфраструктурної інтеграції транспортної мережі України в міжнародну систему транспортних зв'язків та можливості залучення додаткових інвестицій, скорочення транспортних витрат, наближення до міжнародних стандартів перевезень вантажів, покращення енергетичних та екологічних показників економічної діяльності суб'єктів транспортних зобов'язань і збільшення частки експортного потенціалу України на трансферному міжнародному ринку транспортних послуг. Основне – значне підвищення конкурентоспроможності українських перевізників.

Це неможливо без належного позитивного нормативно-правового і, перш за все, цивільно-правового регулювання. Так, КМУ, в межах вирішення проблеми функціонування національної транспортної системи, виділив першочергові заходи, серед яких необхідність вивчення міжнародних та національних нормативних актів для забезпечення нормативної регламентації процесу перевезення вантажів у відповідності з міжнародними нормами. У зв'язку з цим КМУ розробив „Програму створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні” від 20.03.1998 р. №346[76]. Отже, на цьому етапі розвитку перевезень вантажів, зокрема внутрішніх водних, актуальним є встановлення збалансованого між інтересами перевізників, вантажовідправників, вантажоодержувачів їх нормативно-правового регулювання.

Розвиток законодавства, що регулює діяльність транспорту, відбиває розвиток форм і методів регуляторної політики в сфері підприємництва. Для регулювання відносин, які виникають у зв'язку з необхідністю підвищення (стабілізації) економічних показників діяльності транспорту та користування транспортними засобами, необхідна збалансованість спеціальних норм, які входять до складу транспортного права з механізмом ринкової економіки.

Транспортне законодавство має комплексний характер, але його серцевину безумовно складають норми приватного характеру, що зумовлено товарністю транспортних послуг, правовим становищем суб'єктів, загальним спрямуванням розвитку суспільства. В той же час, враховуючи специфіку, імперативні засади транспортної інфраструктури та її вплив на інші галузі народного господарства й забезпечення потреб населення в переміщенні товарів, можливі тяжкі наслідки аварій водно-перевізних засобів, допустиме регулювання цих відносин на засадах публічності.

Транспортне законодавство має свою специфіку, і воно є різнорівневим за метою врегульованості. Оскільки Україна має вигідне геополітичне розташування України й скупченість міжнародних транспортних коридорів, що приносить немало вигоду для економіки України, значна увага приділена міжнародному гуманітарному, економічному й транспортному законодавству. Так, в силу екологічного детермінізму ці відносини набувають імперативного забарвлення. Основне навантаження в регулюванні перевезень відводиться внутрішньому законодавству. У широкому розумінні його конкретними формами вираження права є закони, укази, постанови, накази, інструкції, рішення, розпорядження відповідних державних органів, які є обов'язковими для дотримання суб'єктами договірних та інших правовідносин.

У зв'язку з цим важливого значення набуває формалізація доктрин транспортизації в позитивному цивільному праві. Формалізація правовідносин відображає декілька чинників – об'єктивні, суб'єктивні, що зумовлено потребами економіки.

В умовах ринку, окрім Конституції України[45], основним джерелом транспортно-правового права є Цивільний Кодекс України, в якому врегульовано зобов'язання з перевезення, дане їх визначення.

ЦК УРСР мав ряд застарілих норм, які не відображали тенденцій розвитку приватних засад цивільного права. Так, наприклад, стаття 359 ЦК УРСР передбачала, що договір перевезення вантажу укладається на підставі

плану. На сьогодні це архаїзм. Слід зауважити, що ряд країн ринкової економіки запозичили деякі елементи планування, особливо прогнозування. Від нього повністю відмовлятися не варто. Тому нами допускаються певні елементи імперативів впливу на приватність транспортних договірних зобов'язань у внутрішніх водних сполученнях.

Проект ЦК 1996 р. уже містив відповідні зміни і п.1 ст. 965 передбачав, що „перевезення вантажів, пасажирів і багажу здійснюється за договором перевезення”. В ст. 307 ГК[21] також містить вказівку на договір перевезення вантажу як підставу виникнення правовідносин у зв'язку з переводом господарських договірних зобов'язань у цивільно-правову приватну сферу.

Існування плану суперечило б концепції будівництва ринкової економічної системи, де державі належить лише регулювання умов здійснення підприємницької діяльності та забезпечення рівних прав у цьому всіх суб'єктів (ст.5,15 Закону УРСР „Про підприємництво”)[82]. Але ні ЦК УРСР, ні новий ЦК не зможуть повністю охопити всі прояви перевізних зобов'язань на окремих видах транспорту.

Внаслідок відсилочного характеру Глави 30 ЦК УРСР, а нині Глави 64 ЦК України, окремі види перевезень регулюються спеціальними нормативними актами. У такому разі норми ЦК УРСР про перевезення мали загальний орієнтирний характер і ніколи на практиці не використовувались, як між іншим, норми субінституту капітального будівництва, поставки, тощо. Якщо таких норм не було, вихід знаходили на підставі загальних принципів цивільного права та ч.1 ст. 4 ЦК УРСР, згідно якого права та обов'язки сторін можуть виникати з підстав, передбачених законодавством України, а також із дій громадян і організацій, які хоч і не передбачені законом, але в силу загальних засад і змісту цивільного законодавства породжують цивільні права й обов'язки.

У практичній діяльності попри доктрину презумпції права над законом, ми притримуємося закону, оскільки при вирішенні справ суддя повинен керуватися законом.

Тому посилання на право не є достатньо обґрунтованим.

Більшість науковців не відносять судову та господарську практику до джерел права. Так, С.С.Алексєєв є прибічником такої думки, хоча і вважає за можливе надати судовій практиці статусу джерела права за умови незалежності суддів, їх належної підготовки та відповідного рівня правосвідомості[135,С.288]. Однак ряд науковців (О.А.Пушкін, В.М.Самойленко [22,С.46], О.А.Підпригора, Д.В.Боброва[159,С.31], Е.А.Суханов[23,С.60]) не припускають цього в межах континентальної системи права. При цьому С.Н. Братусь звертав увагу на значення судової практики. Він вважав, що не можуть розглядатися як джерела права узагальнення судової практики за певними категоріями справ. Однак шляхом цих узагальнень, метою яких є забезпечення правильного розуміння внутрішнього змісту закону і правильного його застосування при вирішенні конкретних справ, можуть вироблятися й певні правоположення, що мають виключно силу авторитету[122,С.5]. Рішення, вироки, ухвали та постанови судових органів та органів арбітражу обов'язкові лише для тих справ, за якими вони винесені. Однак постанови Пленуму Верховного Суду України та Роз'яснення Вищого Арбітражного Суду України (нині Вищого Господарського Суду України) обов'язкові для органів суду та господарських судів і призначені забезпечити в їх діяльності точність у застосуванні норм.

Введення у новий ЦК України інституту тлумачення правочинівнаштовхує нас на думку, що тлумачення суду стануть джерелами права.

Основне регулятивне навантаження відносин у діяльності транспортних підприємств та їх відносини з власниками вантажу, при здійсненні внутрішньо-водних перевезень, лежить на Статуті ВВТ, який забезпечує застосування приватних відносин на засадах публічності. Тому й не дивно, що він не може врегулювати і не застосовується при регулюванні транспортних зобов'язальних відносин у внутрішньому водному сполученні. Проте він є основним джерелом при регулюванні майнових, організаційних

[77, С.15] та інших відносин, які виникають при використанні внутрішніх водних шляхів, а також відносин, які виникають у зв'язку з необхідністю управління внутрішнім судноплавством. Статутом ВВТ визначаються: порядок виконання перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами; основні умови перевезень вантажів; основні умови використання внутрішніх водних шляхів для судноплавства. Змінився характер діяльності транспорту, система й механізм управління транспортною інфраструктурою, з'явилися нові суб'єкти.

Сучасна нормативна база річкових перевезень мало чим відрізняється від раніше існуючої. Регламентація відносин у цій сфері здійснюється переважно на рівні підзаконних нормативних актів. Вона є складною, архаїчною, що потребує термінових рішень. Таке положення не відповідає ринковій економіці, де першість повинна віддаватися закону, а не підзаконному акту.

Як доповнення Статуту ВВТ видано ряд правил й настанов загального і спеціального рівня. Загального рівня – постанови КМУ, Міністерства транспорту, його департаментів. Спеціального рівня – національних річкових портів. В цьому й полягає проблема – через економічні потреби перевізники відмовляються від укладення договорів, бо економічність перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом є збитковою. Це зумовлює заради збереження річкової транспортної інфраструктури доцільність публічного коректування приватних засад вантажних перевезень річковим транспортом.

Правила перевезень вантажів[68] містять: приймання вантажів до перевезення, видачі вантажів, заповнення накладних, пломбування вантажних приміщень суден, визначення строків доставки вантажів, норми допустимого зменшення ваги вантажу, судно-годинні норми навантаження-розвантаження суден, правила перевезення вантажів з провідниками відправників чи одержувачів, правила перевезення вантажів з об'явленою цінністю, правила перевезень окремих видів вантажу та ін. За роки незалежності в Україні теж прийнято ряд нормативних актів.

Крім зазначених актів заслуговують на увагу акти відомчого та внутрішнього характеру. Як приклад можна привести тарифне керівництво N 3-P[134], яке діяло до прийняття Постанови КМУ від 04.06.1994р. N360 „Про повноваження щодо встановлення тарифів на послуги транспорту” та наказ, який затверджує “Звід звичаїв Запорізького річкового порту» від 15.04.1998р.

Статут ВВТ і нормативні акти, які базуються на ньому, концептуально та змістовно застаріли. Вони побудовані на ідеології панування державної власності й домінуванні владно-розпорядчих відносин як підстави виникнення зобов’язань з перевезення вантажів, у тому числі і внутрішньоводним транспортом за умови централізації транспортних організацій, визначеності головних вантажопотоків, стабільності зв’язків із реалізації товарів, відсутності конкуренції між перевізниками. Але із змінами в цих відносинах і переведення їх на ринкові засади, виникла нова економічна ситуація, що докорінно відрізняється від тієї, якій було підкорене транспортне законодавство. Відповідно виникла потреба в іншій нормативно-правовій базі. Питання „яким піти шляхом: внесенням змін у чинне законодавство, запозиченням нормативного механізму розвинутих країн чи розробкою на його основі і з урахуванням реалій української економіки” – не таке вже й буденне.

Якщо зважити на ту обставину, що ми – держава з перехідною економікою, то найбільш реальним є не шлях внесення окремих змін до законодавчих актів. Тим більше, що законодавство, яке регулює зобов’язальні транспортні перевезення не може бути відокремлене від базових законодавчих формалізованих диспозитивів ринкової економіки. Тому глобальне спрямування такого регулювання – цивільно-правовий договір.

На формалізацію діяльності з перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні суттєво впливали концептуальні положення і спрямованість сутності перевезень. До них слід віднести Закон України “Про власність” від 07.02.1991р.[72], Закон України “Про підприємництво” від

07.02.1991р., який регулює загальні засади здійснення підприємницької діяльності. Саме вони заклали в контексті Постанови Верховної Ради УРСР “Про реалізацію Закону “Про економічну самостійність Української РСР” від 03.08.90р.[23] підґрунтя комерційного використання транспорту й надання транспортних послуг на комерційній основі. На основі Закону України “Про транспорт” від 10.11.1994р.[87] було конкретизовано нормативні акти, що регулюють окремі види перевезень. Серед них: “Умови і правила здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом та контроль за їх дотриманням”, що затверджені наказом Міністерства транспорту України за № 424 від 05.08.1994р.[142], Постанова КМ України від 05.01.1995р. “Про програму заходів щодо забезпечення збереження вантажів, захисту їх від розкрадання і безпеки пасажирів на транспорті”[85]. Тут проведена ідея, що послуги річкового транспорту є товаром, що надається на засадах підприємництва, основу якого і складає назване законодавство.

Нині правовідносини з перевезення вантажу внутрішнім водним транспортом формалізовані, починаючи із приймання вантажу і закінчуючи його видачею одержувачеві, визначення строків здійснення цих операцій, строків перевезення, плата, відповідальність сторін – врегульовані підзаконними нормативно-правовими актами. Договір же перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні є лише окремим субінститутом транспортного законодавства (транспортних угод) і в цьому контексті є лише виявом волі сторін. За ним вони не можуть змінити умов, крім випадку визначення швидкості перевезення та кількості вантажу, який перевозиться.

ЦК України містить у собі норми відносно перевезень вантажів, у яких передбачається можливість сторонами визначати умови договору, в тому випадку, коли відповідними нормативними актами, транспортними статутами та кодексами не передбачено інше (розмір провізної плати, строк доставки вантажу, відповідальність сторін).

Доктрина, що лежить в основі нового ЦК України виходить, насамперед, з того, що він повинен бути кодексом громадянського суспільства, в якому переважають не відносини вертикальної підпорядкованості, а горизонтальні зв'язки між юридично рівноправними партнерами. Головною дійовою особою таких відносин є людина-власник. А, отже, цивільно-правові відносини у громадянському суспільстві повинні бути сферою, вільною від безпосереднього державного впливу. Роль держави зводиться лише до встановлення основних “правил гри”, яких зобов'язані дотримуватися учасники цих відносин[89]. Їх уточнення і конкретизація здійснюється договірним правом. Але є ряд обмежень прав, що пов'язано з необхідністю забезпечення екологічної безпеки й інших імперативів об'єктивного, а інколи й суб'єктивного характеру.

За сучасних умов, коли починають складатися утилітарні відносини громадянського суспільства, концепція нового ЦК України передбачає їх урегулювання на засадах, здатних забезпечити належне функціонування цивілізованого ринку. Йдеться передусім про визнання рівності учасників цивільно-правових відносин, недоторканості власності, неприпустимості будь-якого втручання у приватні справи, необхідності безперешкодного здійснення майнових і особистих прав та їх судового захисту; свободу договору (тобто можливість укладати договори, які хоч і не передбачені законом, але не суперечать йому); свободу підприємництва (не забороненої законом)[14]. Це складає загальну основу врегулювання відносин як загалом у сфері підприємництва, так і його окремого сектору транспортних послуг – річкових перевезеннях. На це ми будемо зважати в подальшому нашому дослідженні.

Підходячи до питання функціонального аналізу механізму правового регулювання відносин з перевезення вантажів з точки зору історично-правового аналізу, слід звернути увагу на таке.

У період розквіту римського права все більш ясною ставала вузькість двочленної формули підстав виникнення зобов'язань. Юстиніан, а за ним Гай

висловили ідею про необхідність ще двох груп підстав: квазі-деліктів і квазі-договорів[55, С. 114]. Однак, коли вже визначився чотиричленний розподіл цивільних зобов'язань, договір продовжував відігравати провідну роль у їхній системі. Більше того, значення договору постійно зростало. Не випадково одна з висловлених ще в ХІХ ст. ідей стосовно перспектив розвитку цивільного права полягала в тому, що „договір займає дев'ять десятих діючих кодексів, а коли-небудь йому будуть присвячені в кодексах усі статті від першої до останньої”[1, С.105].

Розвиток різних форм спілкування між людьми зумовив потребу в наданні їм можливості за погодженою сторонами волею використовувати запропоновані законодавцем або створені ними правові моделі. Такими моделями і стали договори (контракти)[65, С.6].

Протягом вказаного часу делікти й договори були єдиними визнаними державою підставами виникнення зобов'язань.

У нашій країні донедавна основна маса договорів - ті, що пов'язували між собою головних учасників колишнього економічного обороту - державні, а також кооперативні й інші громадські організації, - укладалася для виконання планових актів. Волевиявлення контрагентів у таких договорах складалося під прямим або непрямим впливом завдань державних органів.

Для України стала характерною тенденція підвищення ролі договору. Це пов'язане зі змінами спрямованості пріоритетів у економічній системі держави, визнанням приватної власності на засоби виробництва, зменшенням ролі держави в господарській сфері[164, С.36].

Так, ст. 3 п.3 ЦК України не тільки проголошує „свободу договорів”, але й створює необхідні гарантії для її здійснення. У літературі справедливо підкреслюється, що практично весь текст ЦК вирішує завдання регулювання договорів[89, С. 16].

Застосування договорів протягом уже декількох тисяч років пояснюється тим, що мова йде про гнучку правову форму узгодження волевиявлень, за якою встановлювалися різні за характером суспільні

відносини. Основне призначення договору зводиться до регулювання в межах закону поведінки людей шляхом указання на їх можливу чи належну поведінку, а також на наслідки порушення відповідних вимог[17, С.9]. М.Й. Брагинський та В.В. Вітрянський, посилаючись на дослідження Л.С.Таля зауважують, що з приводу значимості закону і договору були висловлені три точки зору. На думку прихильників „вольової теорії” договір як вольовий акт контрагентів - першоджерело, а закон лише обмежує їхню волю. Представники „теорії пріоритету закону”, виходили з того, що договір має похідний від закону правовий ефект. Прихильники третьої, „емпіричної теорії” вважали, що воля сторін свідомо спрямована на визначений економічний ефект, при цьому наслідки договору мисляться як засоби його здійснення, про які сторони часто не мають чіткого уявлення[123, С.9].

Регулююча роль договору зближує його із законом і нормативними актами. Умови договору як формалізованої норми відрізняються від диспозиції формалізованої норми права двома принциповими особливостями. Перша пов'язана з походженням правил поведінки: договір виражає індивідуалізовану волю сторін, а правовий акт - волю органу, який його видав. Друга визначає межі дії того чи іншого правила поведінки. Договір безпосередньо розрахований на регулювання персоніфікованої поведінки тільки його сторін - для тих, хто не є його сторонами він може створити права, а не обов'язки. Правовий або інший нормативний акт породжує загальне для всіх правило (ним же визначається будь-яке обмеження волевиявлення кола осіб, на яких поширюється правовий акт). Ці особливості вирізняють саме цивільно-правовий договір. У договорі, де вказані особливості відсутні (публічні договори), грань, що відмежовує його від нормативного акта, стирається, і головну роль має все ж таки воля сторін[136, С.183].

Договір слугує ідеальним способом формалізації, формою моделювання диспозитивної активності учасників цивільного обороту. Зауважимо, що, незважаючи на зміну його соціально-економічного змісту, в

ході історії суспільства конструкція договору як породження юридичної техніки залишається у своїй основі стійкою вже протягом більше двох тисячоліть.

Положення, наведені вище стосовно формальної визначеності ролі договорів у регулюванні цивільно-правових відносин, є загальними, тобто такими, які поширюються і на конкретні правовідносини, у тому числі й у сфері надання послуг фактичного характеру, зокрема перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні.

При проведенні нашого дослідження ми не можемо не проаналізувати досвід регулювання перевезень вантажу річковим транспортом у інших країнах ринкової економіки. Тут корисним буде досвід законодавців Франції. Серед нормативних актів, що регулюють перевезення вантажів річковим транспортом, слід виділити: Цивільний кодекс Франції 1804 року[163] та Торговельний кодекс Франції 1807 року[137], які лише в загальних рисах торкаються зобов'язань взагалі.

Варто відокремити нормативні акти адміністративного характеру, що часто в імперативному порядку регулюють ті чи інші питання в сфері перевезень. Так, виділимо Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 d'orientation des transports intérieurs (Закон N ° 82-1153 від 30 грудня 1982 Управління внутрішнім транспортом - авт. переклад)[176].

Порівнюючи цей Закон Франції з відповідним Законом України “Про транспорт”, звернемо увагу на наступне:

1. Подане близьке за змістом визначення ролі транспорту як однієї з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях на об'єктивно вираженій інфраструктурі, що зумовлює необхідність імперативного регулювання.

2. Вказаний Закон Франції є спеціальним законом, який регулює лише внутрішні перевезення, що на відміну від Закону України “Про транспорт”, є більш прогресивним і правильним, оскільки повніше відображає принципи

діяльності (внутрішніх чи зовнішніх перевезень вантажів) транспортних організацій, їх взаємовідношень між собою та з органами, що здійснюють регулювання їх діяльності.

Так, наприклад ст. 4 вказаного Закону Франції передбачає складання і використання загальної політики транспорту сумісно державою і відповідними адміністративно-територіальними утвореннями в межах децентралізованого, договірною й демократичного планування, за участю всіх зацікавлених представників. Ця спільна політика дає змогу створити служби транспорту, які практично і реалізують її.

Тут передбачено, що одним із першочергових завдань держави є розвиток потреб у транспорті, як однієї з умов стабільності та розвитку економіки (доцільним є ще раз пригадати вислів К. Маркса про транспорт як четверту галузь матеріального виробництва[58, С. 397]).

З цією метою встановлюється система стимулювання за рахунок Фонду дотацій і компенсацій через операторів, особливо тих, які в процесі транспортування використовують комбіновані перевезення (різними видами транспорту), в тому числі й за допомогою тарифних компенсацій. Такі системи встановлюються на підставі угод між державою та операторами. Щорічний звіт Міністра транспорту розглядається Парламентом Франції, з вирахуванням отриманого соціального та економічного ефекту. Отже, уряд Франції значну увагу приділяє транспорту, оскільки він є зв'язуючою ланкою між виробником продукції та її споживачем, а вартість послуг, безперебійна робота є константою стабільної економіки.

В Україні в цій сфері ще залишається значна кількість невирішених питань економічного і правового характеру. Так, президент акціонерної судохідної компанії АСК "Укррічфлот" Н. Славов стверджує таке:

1. Макро- і мікроекономічні процеси, які проходять з 1991 року в нашій країні, створили неординарні умови для роботи й розвитку підприємств річкового транспорту. Через відсутність необхідних державних бюджетних коштів і слабкий розвиток інвестиційних процесів практично зупинена

робота великих будівельних організацій. І, як наслідок, зменшені обсяги перевезень і переробки будівельних вантажів портами. Питома вага прибутків від переробки і перевезення будівельних вантажів в загальному обсязі річкових перевезень в 1990—1992 роках складала від 60 до 90%. У жорстких ринкових умовах вижили ті порти, керівники яких змогли залучити експортно-імпортні вантажі, знайшли нові форми взаємовідносин із відправниками вантажів, експедиторськими та іншими фірмами[101].

2. АСК “Укррічфлот” довелося власними зусиллями знаходити шляхи та методи подолання свого кризового становища. Як результат – зростання у 1994 році валютних надходжень порівняно з 1993 роком на 70%, і в два рази експортно-імпортних перевезень[101].

3. Зараз необхідно прийняти комплексу організаційних і економічних заходів з економічної зацікавленості судноплавних підприємств працювати на річкові порти Нижнього і Середнього Дніпра. Однак, реформування АСК «Укррічфлот» виявило ряд непростих проблем в економічних і корпоративних взаємовідносинах з дочірніми й асоційованими підприємствами. Тенденції централізації економічної діяльності та інтеграційного підходу до її регулювання суперечить намаганням зберегти автономію в підприємстві, особливо в отриманні прибутку. У зв'язку з різким збільшенням зборів за проходження каналів і введенням урядом України додаткових зборів за шлюзування й підйом ферм залізничних мостів судноплавним компаніям стало економічно не вигідно працювати на порти Дніпра. Ці фактори паралізували роботу Чернігівського, Київського, Черкаського, Кременчуцького і Дніпродзержинського річкових портів.

Фрахтовий ринок 1998—2000 років і різке підвищення цін на паливо негативно вплинули на роботу флоту, який заходить до Дніпропетровського і Запорізького річкових портів. Так, якщо фрахтові ставки на перевезення металобрухту з Миколаївського річкового порту в порти Мармурового моря складають 12—12,5 долара США, то із Запоріжжя — 12,5—13 доларів США, з Дніпропетровська — 12,75—13,25 долара США, тобто всього на 0,5—1

долар більше. Приблизно ті ж пропорції і з іншими вантажами[101]. В той же час додаткові витрати для АСК «Укррічфлот» на паливо, збори, за прохід каналів, шлюзів, мостів і інші платежі складають більше 3 американських доларів за тонну. Незавжди підрахувати, що при перевезенні вантажів із Запоріжжя і Дніпропетровська, порівняно з Миколаївським річковим і українськими морськими портами, компанія втрачає близько 5 000 доларів США за кожен рейс.

Отже, питання, пов'язані з перевезенням вантажів внутрішнім водним транспортом, повинні вирішуватися з урахуванням макро- і мікрофакторів, що впливають на розвиток перевізних процесів у цілому.

Слід також сказати і про досвід деяких інших країн. Так, наприклад, законодавству Бельгії, Франції, Німеччини притаманне зближення морського та річкового права, які регулюють перевезення вантажів, оскільки одними й тими ж судами (типу ріка-море) можуть здійснюватися перевезення вантажів як рікою, так і морем, а часто рікою з виходом у море[36,С.65]. Цей досвід варто використати і нам[138,С.171].

Значним поширенням у річковому судноплаванні Бельгії, особливо в Антверпені, користуються “Загальні правила фрахтування річкових суден” (Conditions Generales d'Affretement ), затверджені Вищою радою внутрішньої навігації в 1927 р. У 1936 р. в Бельгії був виданий спеціальний закон про фрахтування суден для річкових перевезень - loi du 5 mai 1936 sur l'affretement fluvial[36,С.65]. При цьому часто виписується єдиний документ (по суті накладна) на перевезення вантажу. Така ситуація має місце і в Україні, але нормативно вона ще не врегульована.

Експлуатація суден пов'язана з великою кількістю питань. Одне з них - реєстрація суден, яка, на перший погляд, не має ніякого особливого значення, а при детальному вивченні виявляє складності.

Судноплавання в усьому діловому світі є досить ефективним бізнесом, дуже привабливим для інвесторів. В Україні це заняття мало ефективно через надмірне оподаткування. Воно підриває конкурентоспроможність

національного перевізника. Більшість судновласників у світі працює в набагато вигідніших економічних, фіскальних, соціальних умовах. Тому зрозуміле прагнення українських судновласників перевести флот під «зручні» прапори, зокрема мальтійського або кіпрського. Але це призводить до вимивання об'єктів права власності.

Це тільки один бік проблеми. Інший пов'язаний з реальною неможливістю в сьогоденні умовах одержати інвестиції для відновлення флоту, будівництва нових суден. Основна ідея законопроектів, що готуються, полягає в тому, щоб, по-перше, створити для судновласника або оператора умови не гірші за середньосвітові, і, по-друге, забезпечити привабливість вкладання інвесторами засобів у будівництво суден під українським прапором.

З цією метою проектом закону “Про міжнародний реєстр” планується ввести спеціальний податковий режим. Він передбачає, що судновласники, які експлуатують судна і зареєстровані в цьому реєстрі, звільняються від сплати податків і зборів у бюджети всіх рівнів у тій частині, що стосується їхньої діяльності як перевізників. Проте для них встановлюються обов'язкові платежі у вигляді реєстраційного і щорічного потоннажного зборів[148]. Прикладом є Ліберія.

За цим Законом судна, що прибувають в Україну з метою реєстрації в цьому реєстрі, а також завезені на територію країни устаткування, матеріали, оснащення та комплектуючі суден, які будуються в Україні з метою реєстрації в реєстрі, звільняються від сплати мита й податків, що збираються митними органами.

Тепер про розміри реєстраційного і потоннажного зборів. Законодавцем поки що розміри не встановлені. Але Е.Хацановський пропонує, наприклад, для суден водотонажністю від 5 до 30 тисяч тонн реєстраційний збір у 2000 доларів плюс 0,3 долара США за кожен тонну валової місткості понад 5 тисяч тонн. Для цієї ж групи суден пропонується щорічний потоннажний збір у 1250 доларів плюс 0,19 долара за кожен тонну

валової місткості понад 5 тисяч тонн. Для суден, що мають вік понад 20 років (а для балкерів і танкерів — понад 15 років), розмір зборів збільшується порівняно з базовими на 5%[148].

Дуже важливим є й інструментарій, за допомогою якого забезпечується безпека судна і його привабливість для фрахтувальника. Відповідно до Кодексу торговельного мореплавства нагляд за належним технічним станом судна забезпечується класифікаційними товариствами, визнаними державою прапора.

Слід підкреслити, що готується проект закону про Український міжнародний реєстр суден у пакеті з проектами законів про приєднання України до Міжнародної конвенції про морські застави й іпотеки 1993 року[79] і Конвенції ООН про умови реєстрації суден 1986 року[88]. Сьогодні українські судновласники реально позбавлені можливості одержувати кредити під заставу своїх суден, а в усьому світі це найбільш поширена схема фінансування будівництва нового флоту[148]. Незважаючи на те, що поки конвенція про морські застави й іпотеки та конвенція про умови реєстрації суден ще не набрали сили, для України дуже важливо приєднатися до них. Це дозволить прискорити процес внесення виправлень у чинне законодавство, створити правову основу для фінансування відновлення флоту, розвитку судноплавства.

Враховуючи досвід Франції, яка має значну кількість організацій річкового транспорту приватного характеру (тобто недержавного транспорту), здатного перевозити вантажі вагою від 300 до 5000 тонн та з досить великою швидкістю, що, на відміну від українських суховантажних барж вантажопід'ємністю 1000 тонн, додають навігації гнучкість, необхідну для численних типів товарів, можна зробити висновок про перспективність і необхідність розвитку національного річкового судноплавства та його нормативного регулювання.

Крім того, не можна забувати й про те, що Дніпро (основна річка в Україні, по якій здійснюються перевезення вантажів) виходить до Чорного

моря, яке, у свою чергу, має виходи до Мармурового, Егейського, Іонічного, Адріатичного, Тірренського, Лігурійського та Середземного морів, а через Середземне – до Атлантичного океану (а отже, й інших океанів).

Отже, річковий транспорт повинен мати на меті на лише внутрішні перевезення як самоціль, але й можливість здійснювати зовнішні перевезення самостійно чи спільно з морським транспортом (шляхом перевалок вантажів з одного виду транспорту на інший), виконуючи в тому числі й транзитні перевезення вантажів. Україна займає, як для перевезень, дуже вигідне географічне положення, і при правильному організаційному (та відповідній нормативно-правовій регламентації) підході може не тільки ефективно забезпечувати роботу транспорту, приносити до державного бюджету значні кошти, а й перетворити Україну з держави з “натуральним господарством” у “державу перевізника”. Ефективне функціонування окремих частин забезпечить функціонування системи в цілому.

Вивчаючи питання забезпечення правового регулювання перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом у цілому, можна зробити висновок, що за останні 100 років достатньої уваги річковим перевезенням не приділялося. Чинне законодавство в цій сфері за обсягом врегульованих питань подібне до законодавства початку ХХ століття. Так, видатний російський вчений Г.Ф.Шершеневич вказував: “Перевезення у внутрішньому водному сполученні, рікам, озерам, каналам, залишається до цього часу зовсім ненормованою, якщо не враховувати статутів пароплавних товариств і правил, на основі яких вони здійснюють свої операції”[166,С.212]. Майже така ж ситуація – через століття.

Визначаючи особливості правового забезпечення на внутрішньому водному транспорті варто зазначити, що на сьогодні і на перспективу такими є:

- їх похідний від економіки і, перш за все, від економіки окремих регіонів характер. На берегах Десни, Прип’яті, Дніпра, сконцентровано значний економічний потенціал і значна частина споживачів, які потребують

транспортного обслуговування. За умови розвитку економіки розширяться існуючі та виникнуть нові вантажопотоки, що сприятиме розвитку перевезень в тому числі і у внутрішньому водному сполученні. Збільшиться організуюча й консолідуєча роль органів місцевого самоврядування в налагодженні взаємовигідних економічних зв'язків між прибережними регіонами;

- їх приватно-правовий характер й побудова цих відносин в умовах ринкової економіки та допустимість певної ролі публічно-правового інтересу (безпеки річкового судноплавства та екологічної безпеки). Це проявляється в дозвільній системі та системі сертифікації;

- наявність значної ролі підзаконних нормативних актів, більша частина яких прямо чи опосередковано суперечить чинному законодавству;

- необхідність оновлення на приватно-правових засадах законодавства України про перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні;

- співвідношення цивільного законодавства та законодавства про річкове перевезення як загального, так і спеціального;

- наявність норм новітнього загального законодавства, які лише частково гармонізують з спеціальним законодавством про внутрішньоводні перевезення.

У зв'язку з цим можна виділити декілька груп норм, що регулюють внутрішньоводні перевезення:

- міжнародно-правові, які визначають особливості судноплавства й перевезень внутрішніми водними артеріями вантажів іноземними перевізниками;

- загальне законодавство визначає правовий стан перевізника в межах певної організаційно-правової форми та умови функціонування транспорту;

- спеціальне законодавство, яке виявляє особливості перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні;

- локальні нормативні акти;

- договори між учасниками перевезень.

У нашій країні аж до недавнього часу основна маса договорів укладалась для виконання планових актів. Тим самим договір утрачав свою основну, конститууючу ознаку: він лише з більшою долею умовності міг вважатися результатом досягнутої контрагентами згоди.

Ми є прибічниками доктрини відносно вагомої ролі договору як гнучкої правової форми, у якій можуть висловлюватися різні за характером суспільні відносини. Основне призначення договору зводиться до регулювання в межах закону поведінки суб'єктів правовідносин шляхом указання на межі їх можливої і належної поведінки, а також наслідки порушення відповідних вимог.

Донедавна дослідження у цій сфері стосувалися лише того, що в силу договору перевезення вантажу виникає зобов'язання, залишаючи поза своєю увагою те, що даний договір є правочином.

На нашу думку, при конструюванні договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні, слід виходити з того, що цей договір завжди є правочином – дією особи, спрямованою на набуття, зміну чи припинення цивільних прав та обов'язків і зобов'язанням – правовідношенням, в силу якого одна сторона (боржник) зобов'язана вчинити на користь іншої сторони (кредитора) певну дію, як то: передати майно, виконати роботу, надати послугу, сплатити гроші, а кредитор має право вимагати від боржника виконання його обов'язку.

На думку автора, в регулюванні перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні слід виходити з того, що регулююча роль договору зближає його з законом і нормативними актами, за тієї різниці, що договір виражає волю сторін, і є правочином, який породжує права та обов'язки для останніх, а правовий акт виражає волю органа, який його видав; договір розрахований на регулювання поведінки тільки його сторін та учасників. Нормативне регулювання відносин по перевезенню вантажів у внутрішньому водному сполученні повинне забезпечувати дію принципу свободи договору – свободи його укладання та визначення основних умов, та повинне бути

спрямоване на забезпечення захисту прав та інтересів як учасників перевізних правовідносин, так і певних публічних інтересів.

Говорячи про правову основу перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні, слід умовно розмежовувати два напрямки регулювання даних відносин – формалізацію нормативно-правову у вигляді видання імперативних актів державними органами, які розповсюджуються на будь-яких учасників даних відносин з метою встановлення загальних правил, тобто певної правової форми, в межах якої конкретні суб'єкти здійснюватимуть свою діяльність; та договірного (мононорму) – угоду конкретних осіб, які самі для себе встановлюють взаємні права та обов'язки з метою досягнення певних позитивних наслідків.

Автор доходить висновку, що договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні є в широкому сенсі комерційним чи господарським. Їм притаманні ознаки таких договорів. Р.Б.Шишка та В.М.Левков наводять ознаки підприємницьких (господарських) договорів з урахуванням певних моментів: суб'єктами договору є підприємці (або хоча б однією із сторін повинен бути підприємець); мета договору – реалізація підприємницького товару (послуг), який призначений не для „домашнього споживання”; особливим чином регламентовано порядок укладання договору; форма договору лише письмова, або максимально до неї наближена; як правило, підприємницькі договори піддаються бухгалтерським проводкам; порядок виконання таких договорів і відповідальність у випадку їх невиконання чи неналежного виконання чітко обумовлюються наперед; механізм ціноутворення встановлюється відповідно до ринкової кон'юнктури[69,С.347].

Як здається, цілком слушним є зауваження Є.Д.Стрельцової про те, що в цій групі договорів цивільний договір є загальним, господарський – спеціальним, підприємницький – одиничним[121, С.36].

Ми не вдаємося в сутність відміни господарських та підприємницьких договорів, оскільки навіть на доктринальному рівні нема достатнього визначення меж господарського та підприємницького права. Так, В.С.Щербина ототожнює поняття „господарювання” та „підприємництво”, вказуючи на існування „підприємницької господарської діяльності”[170, С.25], наводить риси господарського договору, на які посилається Р.Б.Шишка та В.М.Левков при визначенні підприємницького договору[69, С.347].

Проте, зауважимо, що віднесення договору перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом до підприємницького надає йому додаткових гарантій для споживачів і унеможлиблює їх дискримінацію.

На підставі наведеного, ми вважаємо, що договір перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні є інститутом договорів на надання послуг, який:

- а) не відповідає сутності ринкових засад;
- б) є архаїчним;
- в) потребує доктрини;
- г) потребує рекомендацій щодо його покращення.

## **РОЗДІЛ 2 Договір як основна форма правового регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні**

### **2.1 Доктрина договірної форми регулювання правовідносин перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні.**

Основним предметом нашого дослідження є договір перевезення вантажів у внутрішньому сполученні України, його сутність, ознаки та особливості.

Дослідження цього договору, як і дослідження будь-якого іншого правового явища слід розпочинати з його дефініції. Так, ст. 358 ЦК УРСР передбачала, що за договором перевезення вантажів транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується уплатити за перевезення вантажу встановлену плату. На нашу думку одне з перших вдалих понять договору перевезення, яке більш точно характеризує його, міститься в ст.99 „Договір перевезення” Основ цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік 1991р.[27,С.83]: „За договором перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити ввірений йому відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується заплатити за перевезення вантажу встановлену плату”. Таке поняття сприйняте і відтворене в ст. 908 ЦК України та ст. 307 ГК України.

Дефініція не закріплює, що перевізником є саме організація, надаючи право фізичним особам - суб'єктам підприємницької діяльності здійснювати цей вид діяльності. Це стало можливим після прийняття Закону України “Про власність” від 1991р., який закріпив ст.4 право приватної власності (у тому числі і на засоби виробництва) і можливість її використовувати у підприємницькій діяльності. Така конструкція повніше відбиває ті тенденції,

які складаються сьогодні в економічній сфері і в сфері цивільного законодавства.

Із прийняттям Законів України “Про економічну самостійність Української РСР”[74], “Про підприємництво”, “Про підприємства в Україні”[83], загальна тенденція правового регулювання економічних відносин спрямована на їх гармонізацію, багатокладність. Цими та іншими актами зменшується роль держави в сфері управління економічними відносинами, метою якої є їх функціонування в межах, що забезпечують економічну міць держави, зростання соціального забезпечення та захист населення.

У зв'язку з цим основними концептуальними засадами діяльності суб'єктів підприємницької діяльності ст.5 Закону України “Про підприємництво” проголошено: вільний вибір видів діяльності, залучення на добровільних засадах до здійснення підприємницької діяльності майна та коштів юридичних осіб і громадян; самостійне формування програми діяльності та вибір постачальників і споживачів вироблюваної продукції, встановлення цін відповідно до законодавства; вільний найм працівників; залучення і використання матеріально-технічних, фінансових, трудових, природних та інших видів ресурсів, використання яких не заборонено або не обмежено законодавством; вільне розпорядження прибутком, що залишається після внесення платежів, установлених законодавством.

Для глибшого розкриття вищевказаного судження слід провести порівняльну характеристику відносин з перевезення вантажів до того моменту, як Україна взяла курс на докорінне реформування суспільного устрою, на побудову ринкової економіки з розмаїттям форм власності та підприємництва і сьогоднішнім. Не можна не відмітити дві протилежні тенденції:

- 1) розширення кола суб'єктів підприємництва і проявів приватної ініціативи;

2) звуження кола суб'єктів у тих видах діяльності, що є виключною прерогативою держави чи потребують підвищених гарантій.

Так, за часів планової економіки план перевезень по внутрішніх водних шляхах повинен був складатися центральними плануючими органами з урахуванням повного і своєчасного задоволення потреб народного господарства в перевезеннях вантажів; вимог щодо правильного розподілу перевезень між різними видами транспорту і систематичного підвищення ролі водних перевезень у вантажообігу країни. Ці основні положення повинні були мати на меті скорочення витрат народного господарства по перевезеннях вантажу шляхом попередження зустрічних і нераціональних перевезень, максимального використання наявних резервів провізної спроможності суден, підвищення швидкостей руху і прискорення обертів суден, повного використання їх вантажепід'ємності й місткості, скорочення порожніх пробігів, а також раціональне використання портово-пристанських засобів і навантажно-розвантажної механізації. І.О. Андріанов зазначав, що узгодження конкретних завдань кожного транспортного і виробничого підприємства можливе лише при врахуванні їх можливостей і інтересів, з одного боку, і загальнодержавних інтересів, з іншого[10,С.9]. Ось чому впорядкування планів виробництва й планів перевезень повинно було починатися з планування діяльності кожного окремого підприємства або організації. Чинне цивільне законодавство того часу в сфері регулювання договору перевезень вантажів відображало планові засади, мало на меті створити адекватний механізм їх правового регулювання та стабільність у межах загальномонополістичного господарського комплексу. Так, стаття 358 ЦК УРСР встановлювала, що договір перевезення вантажів укладається на підставі плану перевезень, обов'язкового для обох сторін. Але, не зважаючи на те, що планування сприйняли деякі країни, для ринкової економіки характерна регуляторність.

Свобода ведення підприємництва внесла свої корективи і стала основою для реального впровадження принципу свободи договорів. Одним із

важливих конституційних прав громадян стало право на підприємницьку діяльність, яка не заборонена законом (ст. 42 Конституції України). У Концепції переходу України до ринкової економіки та Законі України "Про підприємництво" проголошено свободу підприємництва, яка базується на:

а) наданні правових гарантій вільного підприємництва, включаючи гарантії права на майно, вироблену продукцію, вільний вибір партнерів за прямими зв'язками, здійснення експортно-імпортних операцій, самостійне використання прибутку (доходу);

б) створенні рівних можливостей для розвитку всіх видів підприємницької діяльності, що базуються на різних формах власності.

У регулюванні відносин, пов'язаних із здійсненням підприємницької діяльності, значну роль повинен відіграти новий ЦК України, норми якого загалом створюють стабільну основу правового регулювання майнових та особистих немайнових відносин у всіх сферах громадянського суспільства. Важливе значення його полягає також у тому, що правове регулювання цих відносин спирається на непорушенні принципу свободи особи, свободи власності, свободи договору і підприємництва, які забезпечені у своїй реалізації належними механізмами судового захисту[164,С.37-38]. ЦК України містить норми, які визначають правовий стан підприємницьких товариств (господарських товариств, виробничих кооперативів) як суб'єктів цивільно-правових відносин (ст.84 ЦК), а також відображають специфіку окремих договірних зобов'язань з участю суб'єктів підприємницької діяльності[54,С.6].

У літературі останніх років поряд з господарським з'явилася категорія комерційних чи підприємницьких договорів[69, С.347]. Щодо останніх, то вони загалом відображають ознаки підприємництва, передбачені ст. 1 Закону України „Про підприємництво”: безпосередньої, самостійної, систематичної, на власний ризик діяльності з виробництва продукції, виконання робіт, наданню послуг з метою отримання прибутку, яка здійснюється фізичними та

юридичними особами, зареєстрованими як суб'єкти підприємницької діяльності в порядку, встановленому законодавством.

Систематичність означає постійний, регулярний (а не разовий) характер діяльності з виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг або заняття торгівлею. Ризиковий характер підприємництва пов'язаний і з можливістю одержання позитивних результатів (прибутку), і з несприятливими наслідками (збитками) від такої діяльності, які не завжди можна передбачити і запобігти їм. Отримання прибутку (доходу) — мета діяльності, бо її результати реалізуються на ринку товарів і послуг на платній основі, а в ціну товару (послуги) входить і можливий прибуток (дохід). Творчий та інноваційний характер підприємництва виявляється у пошуку нових можливостей, запровадженні інновацій в організації та веденні власної справи. Щодо ознак самостійної юридичної відповідальності та соціальної відповідальності підприємця, то вони притаманні всякій соціально значимій діяльності, яка проводиться в певних правових формах[54,С.7].

Свобода договорів разом з іншими принципами відноситься до числа основних принципів цивільного законодавства. Усі вони тісно пов'язані між собою. Немає сумнівів у тому, що свобода договорів перетвориться у фікцію, якщо тільки всі інші принципи не будуть реалізовані в цивільному законодавстві і практиці його застосування. Зміст свободи договорів у сучасному цивільному обороті знаходить свій прояв у ст. 3 ЦК України. По-перше, у визнанні громадян<sup>1</sup> і юридичних осіб вільними в укладанні договорів. При цьому примус для укладання договору не допускається, за винятком випадків, коли обов'язок укладати договір передбачений законом або добровільно прийнятим зобов'язанням[170,С.7]. Це означає, що сторони самі, незалежно один від одного і від держави, вправі вирішувати питання про вступ в договірні відносини. Зазначена можливість спеціально виділена в нормах, присвячених правоздатності первинного суб'єкта цієї галузі - громадянина (мається на увазі ст. 26 ЦК України, що назвала в складі

---

<sup>1</sup> В процесі нашого дослідження ми не виявили жодного громадянина, який є перевізником, хоча теоретично це не заборонено.

правоздатності громадян можливість вчинення угод і їх участь у зобов'язаннях), і, безумовно, передбачається при здійсненні правоздатності юридичними особами, особливо тих із них, які займаються комерційною діяльністю.

По-друге, у наданні сторонам можливості укласти будь-який договір, який передбачений, чи не передбачений законом або іншими правовими актами. У такий спосіб сторони можуть у разі необхідності самостійно створювати будь-які моделі договорів, що не суперечать чинному законодавству. І, нарешті, по-третє, у свободі сторін визначати умови договору, який укладається ними, в тому числі й побудованого за передбаченою в законодавстві моделлю. Єдина вимога до сторін у цьому випадку - щоб обрані умови не суперечили закону або іншим правовим актам.

Усі ці прояви свободи договору в сукупності необхідні учасникам обороту для того, щоб реалізувати свою майнову самостійність і економічну незалежність, конкурувати на рівних з іншими учасниками ринку товарів, робіт і послуг.

Кодекс у такий спосіб визнає неприпустимим укладання договору за примусом, посилення на можливість його застосування відсутнє. Тобто відхиляється пануюча система планових договорів, що протягом багатьох років з різним ступенем жорсткості охоплювала всі сфери економічного життя країни. Вона надавала право відповідному виконавчому органу видавати адресовані майбутнім контрагентам адміністративні акти (фонди, титульні списки, плани перевезень та ін.), що породжували обов'язок адресата акта укласти договір. Логічним завершенням цієї системи стали укладені у формі прийняття до виконання договори, за якими сторонам взагалі нічого було погоджувати, а своєю волю укласти між собою договір вони могли виражати шляхом обопільного мовчання. Мовчання адресатів планового акта протягом установленого терміну прирівнювалося до згоди укласти договір на умовах, закріплених у акті. Прямим антиподом „свободи

договорів” була ст. 152 ЦК УРСР 1963 р., яка в початковій редакції передбачала, що „укладання зобов'язання, що виникає з акта планування народного господарства, визначається цим актом”, а „зміст договору, що укладається на підставі планового завдання, повинен відповідати цьому завданню” І тільки з 24.12.1987 р. дія цієї норми була обмежена Указом Президії Верховної Ради УРСР „Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів Української РСР”[73], оскільки необхідність відповідності плановому завданню була замінена такою ж необхідністю відповідності з усіх планових завдань лише «державному замовленню».

Відмова від договорів, що опираються на план, була вперше послідовно проведена в Основах цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік 1991р. З цього акта виключено всяке нагадування про план, і господарські договори, які відповідно до їх легального визначення повинні були укладатися на основі й для виконання плану, стали різновидами звичайного цивільно-правового договору. Індивідуалізація перерахованих видів договорів проводилася виключно із використанням юридичних ознак. Приведені зміни в правовому регулюванні договорів цілком одержали завершення в ЦК України. При всьому значенні свободи договорів вона, як і будь-яка інша свобода, має свої межі. В інтересах «іншого», під яким маються на увазі інші члени суспільства, перш за все фізичні особи, і суспільство (держава) в цілому, встановлюються різного роду обмеження, закріплені в загальній формі в нормах договірного права. За ЦК України можна привести такі приклади ст. 627 ЦК («Свобода договорів»), ст. 633 ЦК («Публічний договір») і ст. 634 ЦК («Договір приєднання»).

Зміст договору повинен відповідати закону, тобто дія, яка здійснюється зобов'язаною особою, не може суперечити закону. Отже, можна стверджувати, що будь-яка з імперативних норм ЦК, яка відноситься до договорів, являє собою спосіб обмеження їх свободи.

Свобода договорів [54,С.5] могла б стати абсолютною тільки за умови, якби сам Кодекс і всі видані відповідно до нього правові акти склалися

тільки з диспозитивних і факультативних норм. Але неважко передбачати, що такий шлях спричинив би занепад економіки країни, її соціальних і інших програм, а з ними повалив у хаос і суспільство. Невипадково законодавство жодної з країн, що існували в історії, не пішло цим шляхом[17,С.125].

Інтерес представляють погляди Г.Ф. Шершеневича. Насамперед він виділив роль свободи договорів у сучасному суспільстві: „Із знищенням останніх слідів особистої залежності встановлюється повна свобода особистості та юридична рівність. Свобода договору, з усуненням суб'єктивних обмежень, а також формалізму, стала поряд з правом приватної власності – однією з головних основ сучасного правового порядку”[167,С.126]. Але це не перешкоджало йому звернути увагу і на інше: „Безмежна свобода договору, яка подавалася недавно як необхідна умова громадянського побуту й основний принцип законодавчої політики, в останні роки піддається обмеженню під тиском суспільних інтересів, які зростають” (переклад авт.) [167,С.126].

Здебільше обмеження свободи договорів переслідує одну з трьох цілей: 1) захист слабшої сторони, що починається зі стадії укладання договору й завершується його виконанням і відповідальністю за порушення; 2) захист інтересів кредиторів; 3) захист інтересів держави, яка в концентрованому виді виражає інтереси суспільства[17,С.127].

При оцінці позицій, що займають або будуть займати сторони в укладеному ними договорі, варто мати на увазі, що економічна і юридична свобода укладання договору не завжди збігаються. Тому не виключено, що одна зі сторін під впливом різних чинників економічного характеру (дефіцитність окремих видів продукції, робіт і послуг, відсутність здорової конкуренції та ін.) змушена погоджуватися на запропоновані їй контрагентом умови. І це незважаючи на право, надане їй законом, не приймати пропозицію.

Особливе значення мають обмеження, пов'язані з введенням ліцензійного порядку. Тобто, окремими видами діяльності, не тільки

підприємницької, але й за її межами, можуть займатися ті, хто має спеціальний дозвіл – ліцензію як спосіб набуття спеціальної правосуб'єктності. Виходить, тільки вони можуть укласти визначені договори. Хоча зазначена обставина спеціально виділена лише в ст. 91 ЦК України і тільки стосовно юридичних осіб, це відноситься і до підприємців-громадян. На нашу думку наявність ліцензії у суб'єкта господарювання є обов'язковою передумовою укладення договорів у цьому напрямку діяльності підприємця. В іншому випадку договір повинен визнаватися нікчемним. Так, ліцензували ті види діяльності, які створюють загрозу життю і здоров'ю людей, екологічній безпеці, безпеці держави. Зараз перелік видів діяльності, які підлягають ліцензуванню, поданий в Законі України від 2000р. “Про ліцензування певних видів господарської діяльності”[78], де передбачено, що лише закон визначає ті види діяльності, якими юридична особа може займатися лише при наявності ліцензії. Перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні теж підлягають ліцензуванню, оскільки передбачені п.32 ст. 9 названого Закону.

Суб'єкти підприємництва на внутрішньому водному транспорті економічно зацікавлені в залученні вантажів до перевезення і збільшенні їх обсягу. Діяльність організацій річкового флоту в цій справі здійснюється у двох напрямках. Найбільш важливим є реалізація заходів щодо вишукування вантажів, перевезення яких забезпечить річковий флот у наступну навігацію. І другий напрямок - це здійснення поточних перевезень, тобто виконання заявок від вантажовідправників на перевезення вантажу. За першим напрямком - укладають договір, який іноді називають господарським, хоча він є навігаційним, оскільки в ньому передбачається обсяг перевезень, засоби транспортування, терміни пред'явлення вантажів, особливі умови, зумовлені специфікою вантажів. Усі ці дані є складовою частиною навігаційного договору, передбаченого ст.60 Статуту ВВТ. Проте для надання договорам більшої юридичної чинності, сторони включають у нього також умови про взаємну відповідальність за його невиконання, порушення строків доставки

та умов перевезення, за простій суден і механізмів. Включення додаткових умов про відповідальність є порушенням ст. 60 Статуту ВВТ, бо в навігаційний договір можуть бути внесені умови, не передбачені Статутом ВВТ. Питання майнової відповідальності за перераховані порушення докладно розроблені в Статуті ВВТ.

Сутність другого напрямку полягає в тому, щоб прийняти всі заходи для здійснення перевезення. Ініціатива річкового транспорту в залученні вантажів до перевезень викликана тим, що крім річкового існують і інші шляхи сполучення, за допомогою яких може бути перевезений вантаж. Координація діяльності всіх видів транспорту, як єдиної транспортної мережі країни, не одержала належного розвитку і нормативного закріплення. Підприємства й організації, що потребують послуг транспорту, не завжди обдуманно ставляться до вибору виду транспорту для перевезення виготовленої продукції. Вибір засобу транспортування відбувається без урахування економічних і транспортних зв'язків, виробничих витрат на транспортування. Відомо, що транспортні витрати становлять приблизно третю частину вартості продукції. Підприємства й організації віддають перевагу залізничному й автомобільному транспорту, що мають вищі тарифи на послуги, а не внутрішньому водному, який працює на найнижчих тарифах. Правильний розподіл вантажів між видами транспорту повинен здійснюватися на науково розробленій основі раціонального використання транспортної мережі країни.

Одним із стимулів, які повинні спонукати підприємства й організації раціонально робити вибір шляхів сполучення для транспортування вантажів, є зацікавленість їх у скороченні транспортних витрат, тобто отримання максимально можливого прибутку.

Отже, на нашу думку, транспортні правовідносини, метою яких є надання послуг по переміщенню товарів у просторі, повинні регулюватися нормами цивільного права на основі приватності й корпоративності у широкому смислі цього поняття. Ці правовідносини знаходять своє

вираження у формі договору перевезення вантажів. Звичайно, договір при цьому має три значення – він є передумовою, підставою виникнення транспортних правовідносин, їх змістом і формою вираження.

За умов ринкової економіки, договору виділена провідна роль (у протидії плану при плановій системі ведення народного господарства) та надана свобода суб'єктам підприємницької діяльності в реалізації прав – на укладання та виконання господарських договорів (у тому числі й договорів перевезення вантажів).

З урахуванням обмежень у реалізації вказаних прав (ліцензуванні транспортної діяльності), на нашу думку, слід проводити загальнодержавну політику в напрямку забезпечення свободи підприємницької діяльності в сфері надання транспортних послуг щодо перевезення вантажів та стимулювання цієї діяльності із забезпеченням урахування публічних інтересів.

Вважаємо, що держава, як інструмент забезпечення та захисту публічних інтересів (в т.ч. й забезпечення свободи громадян та суспільства в цілому, економічної й екологічної безпеки), має право на певну можливість імперативного регулювання окремих суспільних процесів.

При цьому слід звернути увагу на те, що застосування імперативних методів управління базувалося на плановій системі ведення економіки при пануванні державної власності на засоби виробництва (тобто державні органи здійснювали „господарювання” в чистому вигляді). З огляду на це й видавалися імперативні норми, які регулювали всі „господарські” процеси з метою забезпечення інтересів держави.

Зараз імперативні методи слід розглядати як спосіб обмеження волі господарюючих суб'єктів (підприємців) при здійсненні ними діяльності з метою забезпечення **публічних інтересів**.

Так, Президент України Л.Кучма у посланні до Верховної Ради України ще у 2000 році визначив ключовим завданням забезпечення економічної безпеки України „здійснення на національному, регіональному

та об'єктному рівнях найбільш гострих поточних завдань і довгострокових пріоритетів екологічної безпеки та охорони навколишнього середовища, розвиток і вдосконалення законодавчо-правової бази, застосування економічних інструментів (поетапного впровадження платного природокористування) для відтворення та використання природних ресурсів”[67, С.3].

Зауважимо, що реалізація договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні відбувається не у якомусь абстрактному просторі, а по території судноплавних внутрішніх водних басейнів, тому умови договору перевезення повинні формуватися, а обов'язки за ним здійснюватися з урахуванням водного законодавства, що передбачає, перш за все, забезпечення екологічної безпеки.

Не є секретом, що річки (водоймища) є природними артеріями землі (і в розумінні Землі – теж). Земля – це тонкий саморегулятивний механізм, який відточувався мільйонами років, і людина не вправі його різко змінювати, оскільки це може призвести до необоротних наслідків, які за своїми масштабами можна буде назвати катастрофою. Тобто перед суб'єктами будь-якої діяльності повинне стояти на одному з перших місць завдання збереження природного екологічного балансу.

Особливості забезпечення водного балансу на річці Дніпро полягають у тому, що тут присутнє шестирівневе шлюзування й рівень поверхневих вод. На кожному з рівнів басейнів передбачено певний допустимий об'єм вод, який не повинен бути меншим чи більшим визначених норм, оскільки такі зміни можуть викликати як висушення прилеглих земель та обміління річок, так і навпаки, затоплення територій і засолення ґрунтів.

Отже, існують критично допустимі норми пропуску суден через систему шлюзування, які не можуть бути порушені через небезпеку порушення водного балансу річки.

Цілком логічним є застосування імперативних норм, спрямованих на забезпечення екологічної безпеки в сфері внутрішнього водного балансу (не

кажучи вже про вимоги до безпеки як самих транспортних засобів, так і до безпеки перевезення небезпечних вантажів). Реалізацію їх покладено на Комітет України з питань гідрометеорології, який і займається здійсненням моніторингу вод на основі науково обґрунтованих даних.

Для нас це має таке значення: перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні пов'язані із забезпеченням екологічної безпеки.

Тому і при встановленні строків доставки вантажів при перевезенні їх у внутрішньому водному сполученні України слід виходити не лише з бажань відправників та можливостей перевізників, а й з можливостей пропускового режиму шлюзів за умови забезпечення водного екологічного балансу водоймищ. Тобто строк за договором перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні повинен бути не чітко встановленим, а оптимальним з урахуванням вказаних вище обмежень.

Ці обмеження вважаємо за необхідне називати об'єктивними імперативами.

Таким чином, договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні є:

- об'єктивно зумовленим;
- зручним способом формалізації відносин учасників перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні;
- передумовою, підставою виникнення транспортних правовідносин, є їх змістом і формою вираження;
- (з точки зору права) ототожненням принципу свободи підприємницької діяльності;
- (з точки зору діючого законодавства) таким, що потребує концептуальних змін у розумінні його сутності;
- таким, в основі якого лежить концепція приватних цивільно-правових засад;

- таким, що вимагає при його моделюванні враховувати публічні інтереси, спрямовані на забезпечення безпеки – економічної, цивільної та екологічної;
- таким, що допускає при регулюванні відносин з перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні застосування імперативних методів впливу з боку держави, а отже, імперативних нормативних обмежень у здійсненні вказаного виду підприємницької діяльності.

## **2.2 Правова природа договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні. Його місце в системі транспортних договорів**

Правова природа договору перевезення має концептуальне значення не тільки в теоретичному плані, але й у практичному. Від того, як договір перевезення вантажів буде кваліфіковано, залежить застосування тих чи інших спеціальних норм цивільного права. Чітка кваліфікація дозволяє визначити роль і місце договору перевезення вантажів у системі договорів, а через це й загальні підходи до їх регулювання, особливо в тому випадку, коли спеціальна норма відсутня.

У цивілістичній літературі були запропоновані різні точки зору щодо юридичної природи договору перевезення вантажів. Ряд цих думок уже спростовано практикою життя. Тому автори багатьох робіт фактично відмовилися від попередніх висновків. Усі висловлення з цього питання можна розділити на 4 групи.

До першої групи відносяться автори, що визнають договір перевезення договором підряду (А.Г.Гусаков[26,С.46], В.І.Серебровський[99,С.200], М.Е.Ходунов[149,С.85])(пізніше став прибічником кваліфікації договору

перевезення як договору на користь третьої особи). Слід зазначити, що ніхто з них не стверджував, що це договір підряду в “чистому” вигляді. Автори намагались лише вважати договір перевезення таким, що має близьку подібність із договором підряду. Так, на думку В.І.Серебровського відносини з перевезення схожі до відносин, що виникають з підряду. Відмічаючи риси, властиві обом договорам, дослідник пише, що “відносинам з перевезення притаманні й інші правові ознаки, що зумовлює необхідність у спеціальному правовому регулюванні відносин з перевезення”[99, С.200]. А.Г.Гусаков застосовує термін “кваліфікований підряд”. На думку М.Е.Ходунова “договір перевезення близький до договору підряду”.

Ці автори дотримуються точки зору законодавства Росії початку ХХ століття. Так, ще Г.Ф.Шершеневич вказував, що “Договір перевезення взагалі є складним правовідношенням. Тут є особистий найом, наскільки переміщення вимагає особистих сил чи послуг перевізника; майновий найом, наскільки переміщення поєднується з використанням чужих речей, наприклад, вагонами; схову, наскільки ... перевізник зобов’язується зберігати довірений йому вантаж; доручення, наскільки цей перевізник виконує покладені на нього відправником завдання, наприклад, стягує післяплату. Наше законодавство визнає перевезення видом підряду”[166,С.212].

На наш погляд, неточність висновків зазначених авторів полягає в ототожненні господарських відносин з перевезення і підряду з правового й економічного погляду. Цілком правильно вказує К.К. Яічков, що договір підряду відноситься до сфери договорів, за якими замовник одержує у власність річ, яку підрядчик переробив чи виготовив[172,С.100]. Думку, що спростовує належність договору перевезення до договору підряду висловлює М.О. Тарасов, відносячи договір підряду до сфери виробництва, а договір перевезення до сфери обігу[125,С.62].

Іншою точкою зору з приводу кваліфікації договору перевезення є розуміння договору перевезення як “змішаного” договору, що складається з комбінації елементів договорів підряду, майнового найму, доручення, схову

та ін. Деякі автори виділяють один з елементів як головний, інші - як супутні. Так, М.Е.Ходунов основною ознакою в договорі перевезення вважає елемент зобов'язання підряду. Серед інших елементів він відзначає лише схов і доручення [149, С.85]. Прибічниками такої думки були П.Д.Самойлович [97, С.12], В.Н.Ізволєнський [32, С.39], З.І.Шкундін [169, С.171], З.І.Серебровський [99, С.200] та інші.

Правда, багато хто з цих авторів, даючи таку кваліфікацію зобов'язань по перевезенню, не заперечують того, що сукупність різноманітних елементів не позбавляє договір перевезення своєї самостійності (наприклад, М.Е.Ходунов). Це твердження багатьма цивілістами-транспортниками визнане неспроможним, як не сприятливим для виявлення дійсної природи договору і його особливостей, що ігнорує органічний зв'язок окремих зобов'язань договору.

К.К.Яїчков [172, С.100], М.О.Тарасов [125, С.62] і А.Л.Маковський [56, С.43] визнають непридатність кваліфікації договору перевезення як змішаного. Доказом цього є аналіз будь-якого з договорів цивільного права, в ході якого можна виявити елементи, властиві різним договорам. Вказівка на наявність подібних елементів у різних договорах відноситься до сфери догматизму і схоластики.

Справді, в багатьох договорах, тим більше двосторонніх, є декілька зобов'язань. Деякі з них є головними, інші - супутні їм, хоча є складовою частиною договору. Треті можуть бути виявлені тільки при детальному аналізі особливих взаємовідносин сторін. Так, наприклад, у договорі схову головним зобов'язанням є збереження, супровідне йому - винагорода за збереження (якщо воно оплатне), а обов'язок зберігача не користуватися річчю, прийнятою на зберігання, впливає із сутності договору. Навпаки, при майновому наймі - головне зобов'язання складає правомочність наймача використовувати корисні властивості речі, взятої в найм, тобто користуватися річчю відповідно до її призначення, а збереження буде лише неодмінною умовою здійснення головного зобов'язання, оскільки річ

знаходиться у володінні наймача. У договорі перевезення головними зобов'язаннями є: обов'язок перевізника доставити довірений йому відправником вантаж у певний пункт і вручити його належній особі, з одного боку, сплатити провізну плату йому відправником - з іншого. Збереження під час перевезення може виступати як зобов'язання, які супроводжують головне, коли вантаж зберігається на складі в очікуванні відправлення або приймання його одержувачем після доставки в пункт призначення, та як обов'язок перевізника - берегти вантаж у той час, коли він знаходиться в його володінні[172,С.101]. Отже, зобов'язання збереження не є головним, що визначає сутність договору перевезення.

Не можна сказати, що відправник і одержувач не використовують корисних властивостей із транспортних засобів, коли вони користуються ними для переміщення вантажу з одного пункту в інший. Але таке користування відбувається без передачі клієнтам у користування тоннажу і тяги. Клієнти не отримують ніяких прав і на них не покладаються обов'язки по користуванню засобами, як на наймачів. Отже, такі взаємовідносини не можна назвати майновим наймом.

У який би спосіб ми не переставляли зобов'язання, що виникають під час перевезення, виокремлюючи одні з них як головні, а інші – як супутні, правова природа договору перевезення не стане чіткішою доти, поки ми не назвемо основне зобов'язання - доставити довірений вантаж у пункт призначення. А вже саме це зобов'язання дає підставу вважати договір перевезення самостійним і таким, що не потребує ніяких інших зобов'язань, за допомогою оцінки яких потрібно визначати його правову природу.

Цим двом викладеним вище точкам зору на кваліфікацію договору властивий недолік. Автори виходять не із самостійності договору перевезення, а з необхідності підвести його під який-небудь окремий вид договору, передбачений ЦК. А у випадку відсутності подібності, дослідники намагаються пояснити природу договору перевезення за допомогою порівняння елементів зобов'язання, що в сукупності повинні характеризувати

новий договір.

Неясності стосовно правової природи договору перевезення багато в чому сприяв погляд на бездоговірність відношень під час перевезення. Заперечення існування самого договору, звичайно, гальмувало розвиток науки про його природу.

Спосіб зіставлення або підведення під інші види виявився неприйнятним, оскільки своєрідність договору перевезення настільки очевидна, що не викликає сумнівів у його самостійності. Як справедливо вказують М.О.Тарасов[125,С.64] і К.К.Яічков[174,С.68], для з'ясування правової природи договору перевезення немає необхідності підводити його під інші, відомі цивільному праву види, тим більше, що коло договорів, визначених зобов'язальним правом, не є вичерпним. Головне, що повинно визначати його юридичну природу – це оцінка економічного змісту відносин по перевезенню, що приводить нас до висновку про самостійність договору перевезення (М.О.Тарасов [128,С.21], К.К.Яічков [172,С.10], М.Е.Ходунов [149,С.85]).

Автори, які пропонують вважати договір перевезення договором підряду або “змішаним”, “комбінованим” договором, дають таку кваліфікацію без урахування специфічних особливостей перевезення - участю в договорі третьої особи - одержувача. Участь у договорі третього учасника - одержувача наштовхнула третю групу науковців на думку про доцільність віднести договір перевезення до типу договорів на користь третьої особи, тим більше, що перевезення вантажу справді відбувається, як правило, в інтересах вантажоодержувача. Але й тут учені одностайні не в усьому. Їх розділяє та обставина, що одержувач – третя особа - крім прав, що отримуються за договором, наділяється ще й обов'язками, виконання яких є суттєвим для договору перевезення. Так, М.Е.Ходунов вважає, що договір перевезення є не тільки договором на користь третьої особи, але й „в той же час договором, який зобов'язує третю особу здійснити відповідні дії”[150,С.93]. К.К.Яічков не вважає договір перевезення договором на

користь третьої особи, але визнає його договором про виконання третій особі [172,С.144]. Схоже такої думки і Н.А.Саніахметова[98,С.517]. Це, на нашу думку, рівносильне договору на користь третьої особи, оскільки така конструкція має на увазі пасивність особи, стосовно якої здійснюються дії, передбачені в договорі.

Для повного аналізу відносин по перевезенню вантажів у внутрішньому водному сполученні, варто звернути увагу на ще одну точку зору. Так, В.А.Єгізаров переконаний, що договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні є тристороннім договором і намагається аргументувати свою думку. Він вказує, що „важливою умовою ... є те, що момент отримання вантажної квитанції варто вважати тимчасовим вступом вантажоодержувача в договір ... але вантажоодержувач вступає в договір незалежно від того, надійшла на його адресу вантажна квитанція чи ні. Таким чином, договір перевезення є тристороннім”[29, С.57].

Така аргументація не узгоджується з нині діючою ст. 91 Статуту ВВТ, яка передбачає право відправника вантажу змінити призначеного одержувача.

Ми вважаємо це твердження неаргументованим, що не заслуговує на увагу, оскільки насправді фактичні відносини складаються по-іншому.

О.С.Іоффе визнає договір перевезення договором на користь третьої особи, оскільки виконання договору перевезення здійснюється в інтересах одержувача, на його користь укладається договір між відправником і перевізником[35,С.273-274]. Прихильником такої думки є В.В.Луць, який зауважує, що “договір перевезення вантажу **можна розглядати** (виділено автором, - здається, сам В.В.Луць не дає конкретного визначення, а пропонує найбільш вірогідне) як договір на користь третьої особи (одержувача), для якої виникають не лише права (наприклад, вимагати від перевізника видачі вантажу), а й передбачені транспортними правилами обов’язки (прийняти вантаж, здійснити доплату за перевезення тощо)”[157,С.359].

Договір на користь третьої особи має визначену подібність з умовною угодою. Мова йде про те, що досягнення мети договору - набуття права третьою особою - пов'язане з настанням або ненастанням певної обставини, що не залежить від волі контрагентів - згоди третьої особи, на користь якої укладений договір, прийняти вимовлене в його користь право. Подібне прийняття, що представляє собою волевиявлення третьої особи, служить для контрагентів або одного з них обставиною, щодо якої невідомо, чи наступить вона.

Порівнюючи цей договір з умовною угодою, легше встановити, яке значення має для розвитку договірних відносин воля третьої особи: чи є вона умовою (юридичним фактом) скасовувальною чи відкладальною? Інакше кажучи, що являє собою договір перевезення вантажу: чи йде мова про звичайні правовідносини, які пов'язують сторони, і, отже, воля третьої особи лише трансформує зобов'язання на користь сторони, що виступає кредитором у договорі, чи ця воля особи вперше створює відповідне зобов'язання, - є правостановлюючою відкладальною умовою[17,С.293]?

На поставлене питання у свій час у літературі давалася неоднозначна відповідь. Так, у суперечці з Б. Віндшайдом, який стояв на тій позиції, що право третьої особи існує з моменту укладання основного договору, Г.Ф.Шершеневич визнавав відповідне право як таким, що виникає тільки з моменту, коли третя особа висловила на це свою волю[167,С.294]. Останнє дозволяло робити висновок, що лише з цього моменту право можна вважати дозрілим для примусового здійснення у відношенні відповідної сторони в договорі. Все, що відбувалося до цього моменту, не може визнаватися порушенням прав третьої особи.

Хоча позиція Г.Ф. Шершеневича здається з багатьох питань цивільної науки правильнішою, слід зауважити, що кожен з зазначених авторів мав на увазі різне право. Перше з них виражається в можливості для третьої особи приєднатися відповідним чином до договору. Зазначеному

праву протистоїть лише зв'язаність того з контрагентів, хто є боржником у відповідному зобов'язанні. Для виникнення вказаного права, секундарного за своєю суттю, достатньо самого договору. Зміст цього права можна виразити формулою “право на право”[17,С.294].

Другим є право, що виникло в зв'язку з вираженням волі третьої особи скористатися наданим їй секундарним правом. Так, юридичний склад, що складається з двох фактів - договір плюс одностороння угода, зроблена третьою особою, - породжує справжнє суб'єктивне право, якому протистоїть вже обов'язок боржника.

Однак існує відмінність між виникненням двох видів секундарних прав: одного - породженого офертою, а другого - договором на користь третьої особи. Перше носить безумовний характер: з моменту, коли оферта опинилася сприйнятою адресатом, секундарне право, що виникло в останнього, не може бути скасоване оферентом. Інша справа - договір на користь третьої особи. Тут секундарне право існує протягом усього періоду дії договору до вираження третьою особою своєї згоди, сторона, яка вимовила право третьої сторони, може її цього права позбавити.

На наш погляд, саме концепція, що обгрунтовує існування відмінних від суб'єктивних, секундарних прав, здатна більш точно відбити зміст конструкції договору перевезення вантажів як договору на користь третьої особи. Це аргументовно довів М.М.Агарков. На його думку, поряд із суб'єктивним правом існує можливість створити, змінити або припинити юридичне відношення за допомогою одностороннього волевиявлення [1,С.68]. Відмічаючи, що закон називає такі волевиявлення правом, він порушує питання: чи є ці можливості правами у прямому значенні слова, тобто, як право власності, право застави, право кредитора вимагати виконання від боржника та ін.? На це питання дана негативна відповідь. М.М.Агарков не погоджується із тим, що закон називає ці можливості “правом”. Особливість відповідної конструкції полягає, зокрема, у тому, що

праву одної сторони відповідає не обов'язок іншої, а тільки зв'язаність її цим правом. До секундарних М.М.Агарков відносив права третьої особи, на користь якої укладений договір. Це має важливе значення для розуміння особливостей переходу права власності на вантаж у договорі перевезення вантажу.

Із перерахованих позицій викликає сумнів точка зору В.І.Серебровського, згідно з якою право третьої особи існує, оскільки обіцянка боржника зробити виконання третій особі, прийнята іншою стороною у договорі, підтверджує обопільний намір сторін, а для виникнення права третьої особи не потрібно якогось волевиявлення з її боку[100,С.172-173]. З цим погоджується і Ковалевська Н.С.[40,С.101].

Через розрив у часі двох прав виникає питання про те, що являють собою взаємовідносини сторін у проміжку, по-перше, від укладення договору до вираження волі третьою особою і, по-друге, після того, як третя особа висловить волю скористатися відповідним правом або відмовиться приєднатися до договору? З цього приводу ще О.С.Юффе висловив думку, що навіть тоді, коли право вимагати виконання зобов'язання належить тому, хто уклав договір на користь третьої особи, він може цю вимогу здійснити не для себе, а тільки для третьої особи; для себе лише у випадку відмови третьої особи від прав, наданих цим договором[34,С.35].

Цікавим є і те, чи відповідає конструкція договору на користь третьої особи фактичному співвідношенню прав і обов'язків відправника, перевізника й одержувача? Відповідно до ст. 636 ЦК України третій особі, на користь якої укладено договір між двома сторонами, надане право скористатися або відмовитися від обумовленого на її користь. Виходить, за договором на користь третьої особи остання одержує тільки право вимоги, тим більше, що термін "на користь" означає не що інше, як вчинення або передачу корисного для третьої особи, на одержання якого він набуває права. Чи може бути укладений на користь третьої особи договір, за яким на нього

покладаються обов'язки? О.С.Юффе вважає, що ЦК "...зовсім не заперечує укладання на користь третьої особи договору, за яким ця особа, погодившись скористатися виговореними для неї правами, повинна прийняти й певні обов'язки" [35,С.274].

Нині ж ст.511 ЦК України прямо вказує, що зобов'язання не створює обов'язку для третьої особи. А у випадках, встановлених договором, зобов'язання може породжувати для третьої особи права щодо боржника та (або) кредитора.

Отже, правове стан одержувача не збігається з правовим становищем третьої особи за договором, укладеним на його користь, оскільки крім надання одержувачу певних повноважень, на нього покладаються й обов'язки (наприклад, сплатити суми, пов'язані з додатковими витратами на перевезення, вивантажити судно, своєчасно одержати і вивезти доставлений вантаж та ін.). Одержувачу, на відміну від третьої особи – вигодонабувача, не тільки надані права, але й заборонено відмовлятися від отримання доставленого вантажу. З моменту прибуття вантажу на одержувача покладається вся відповідальність перед пароплавством щодо перевезення цього вантажу (ст. 205 Статуту ВВТ).

Якщо погодитися з визнанням одержувача третьою особою в договорі річкового перевезення, то він міг би відмовитися від виконання обов'язків за договором, регламентованих ст. 96 Статуту ВВТ, під тим приводом, що йому належать тільки права, але не обов'язки. Але це не так.

Кваліфікація договору перевезення як договору на користь третьої особи неправильна й тому, що вона не відповідає дійсному положенню і неправильно подає правове становище третього учасника перевезення - одержувача. Третя особа, на користь якої укладено договір, виступає в зобов'язанні пасивним учасником. Наділення ж одержувача визначеними обов'язками не тільки в силу закону, але й в силу договору має своєю метою залучити його до активної участі у виконанні перевезення.

Слід зауважити, що автори, які відхиляють конструкцію договору

перевезення як договору на користь третьої особи, одноставно відзначають слабкість запропонованої теорії, яка полягає в тому, що на третю особу за змістом договору, не покладаються обов'язки[130,С.29-30].

Своєрідні за своїм характером висловлення, в яких дослідники (Л.І.Рапопорт [90,С.171] та М.К.Александров-Дольник [3,С.107]) стверджують, що відправник і одержувач у договорі перевезення складають одну сторону, іншу - перевізник. Таке розуміння взаємовідносин учасників перевезення не сприяє з'ясуванню дійсного положення сторін, а тим більше визначенню правової природи договору перевезення. У зобов'язанні перевезення права й обов'язки відправника й одержувача вантажу (який не є його відправником), незважаючи на деякий незначний збіг, носять цілком самостійний характер. Вони здійснюються на різних стадіях процесу транспортування і хоча й спрямовані на досягнення одного результату – доставлення ввіреного перевізнику вантажу в певний пункт - різноманітні за своїми способами здійснення, спрямовані щораз на виконання певної конкретної дії, що у більшості випадків може зробити або тільки відправник або тільки одержувач. З іншого боку, перевізник у багатьох випадках вправі висувати вимоги, що впливають із договору, або тільки до відправника, або тільки до одержувача.

Характерно, що з факту, ніби відправник і одержувач складають одну сторону, прихильники цього погляду не робили конкретних висновків стосовно правової природи договору перевезення.

Як вказує Є.Д.Стрельцова[121,С.7], своєрідність конструкції договору перевезення надає змогу вантажевідправнику мати обмежене речове право переадресувати вантаж у передбачених законом випадках іншому вантажоодержувачу.

Хоча договір перевезення і укладається без участі одержувача, проте останній у більшості випадків у тій чи іншій формі буває попередньо інформований про майбутнє транспортування вантажів у його адресу. Якщо з

боку адресата не буде відмови від продукції, що повинна бути йому доставлена, то такі дії варто розцінювати як згоду не тільки прийняти продукцію, але і бути одержувачем за договором перевезення. У договорі ж на користь третьої особи угода двох сторін досягається незалежно від згоди третьої особи на придбання права. Заслуговує також уваги й інше ствердження про те, що третя особа, на користь якої укладено договір, не дає доручення укласти на її користь договір. І справді, не можемо ж ми вважати відправника представником одержувача або стороною в договорі, що виступає від імені довірителя. Відправник вантажу цілком самостійний суб'єкт, що укладає договір перевезення від свого імені.

Вираження третьою особою (одержувачем вантажу) згоди на вступ у договір перевезення не перетворює останній ні в багатосторонній договір, ні в договір із множинністю осіб на стороні кредитора. Договір не стає багатостороннім уже тому, що третя особа перебуває у відносинах тільки з одною стороною – боржником (перевізником) (мається на увазі, що можливі зобов'язальні відношення між третьою особою і кредитором перебувають за межами договору). Не може вважатися такий договір і зобов'язанням із множинністю осіб на стороні кредитора (відправника вантажу), оскільки у вигляді загального правила жодна з відомих цивільному праву моделей такої множинності - солідарні, субсидіарні або часткові кредитори – тут за загальним правилом, не використовується[17,С.297].

І, нарешті, цікавий погляд на юридичну природу договору перевезення як договору *sui generis* належить М.О.Тарасову[130,С.88]. До такої кваліфікації договору перевезення вантажів автора наштовхнули такі основні концептуальні дані:

- 1) договір перевезення - це самостійний договір;
- 2) крім двох сторін, що укладають договір, у його виконанні бере участь і третя особа - одержувач;
- 3) правове становище одержувача настільки своєрідне, що в цілому договір не може бути прирівняний до жодного з договорів, відомих

зобов'язальному праву;

4) визначення відповідальності сторін і учасника договору за неналежне виконання договірних зобов'язань має свою специфічну особливість, не властиву жодному із договорів цивільного права.

Але, за зрозумілих причин, автор не зупиняється на суб'єктивних засадах обмеженої характеристики договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні. За адміністративно-командної системи управління народним господарством інших підходів до виявлення сутності вказаного договору важко й уявити. Тим паче, що за тих часів цілком адіозним було навіть віднесення транспортних договорів до цивільно-правової сфери їх регулювання.

Такої ж точки зору дотримується Л.Я. Носко[62,С.57], наголошуючи на специфічності договору перевезення вантажів, і відокремлює його в особливий вид договору. Однак цей погляд на юридичну природу договору перевезення зустрів у правовій літературі заперечення. Сутність цих заперечень зводиться до того, що одне лише визначення договору як договору особливого роду не має суттєвого значення, оскільки воно не має практичного значення і не може дати відповідь на питання про те, в силу яких зобов'язань вантажоодержувач вступає в зобов'язання за договором, укладення якого відбувалося без його участі і які норми повинні застосовуватися до відповідних суспільних відносин і який правовий стан вантажоодержувача.

Відповісти на всі поставлені питання можна, якщо уважно ознайомитися як з обґрунтуванням теорії договору *sui generis*, так і з трактуванням взаємовідносин сторін.

Доктринальне положення, запропоноване О.С.Іоффе[33,С.561] і М.К.Александровим-Дольником[4,С.82] про те, що одержувач вантажу вступає в зобов'язання із перевезення вантажу в силу іншого договору, для реалізації якого укладено договір перевезення вантажу, в такій же мірі може пояснити правові основи вступу одержувача в зобов'язання перевезення як в

теорії договору на користь третьої особи, так і в теорії договору *sui generis*, що було відображенням доктрини імперативності господарських зв'язків.

М.О. Тарасов основну увагу приділяв кваліфікації правового стану одержувача й особливо з'ясуванню моменту вступу його в договір. Виходячи з того факту, що договір перевезення є самостійним, автор зосереджує увагу на розкритті сутності взаємовідносин сторін у процесі перевезення, не досліджуючи спеціально підстав, за якими укладається договір за участю одержувача.

Визнання договору *sui generis* не визначає, які норми чинного законодавства повинні застосовуватися до даних суспільних відносин.

Конструкція договору перевезення як договору підряду, майнового найму, на користь третьої особи не могла дати правильну відповідь на питання про те, якими нормами права варто регулювати взаємовідносини, що виникають під час перевезення. Саме транспортне законодавство стало особливим, відмінним від інших, інститутом цивільного законодавства. Віднесення транспортних правовідносин до інституту, що потребує спеціального правового регулювання, спричинило те, що в ЦК УРСР перевезення було виділене в окрему главу (Глава 30), а нині в главу 64 – Договір перевезення. У ній закріплені загальні норми, що відрізняються від спеціальних. Наприклад, про можливість покладання тягара доведення не на боржника, а на кредитора; про покладання на сторони відповідальності за порушення зобов'язань; про обов'язкове дотримання претензійного порядку; про встановлення спеціальних уніфікованих для всіх видів транспорту термінів пред'явлення претензій і позовів тощо.

У главі 64 ЦК України подане легальне визначення договору перевезення вантажів. Воно в законодавчому порядку закріплює домінуючу думку спеціалістів (М.А.Тарасова, І.О.Андріанова) про самостійність і нероздільність договору перевезення, як такого, що не підходить за своєю конструкцією ні під один інший вид договору, який існує у зобов'язальному праві[10, С.32].

Безсумнівно, що конструювання договору перевезення як договору особливого роду багато в чому сприяло виробленню визначення, даного в ст.358 ЦК УРСР та в ст. 909 ЦК України.

З огляду на це, як ми вже зауважували, Є.Д. Стрельцова запропонувала пропозицію про необхідність виділення спеціального проміжного типу цивільних договорів – підрядоподібних[121,С.5].

На нашу думку, договір перевезення, залишаючись за своїм змістом договором *sui generis* повинен одержати більш чіткіше визначення, в якому можна було б визначити його правову. Інакше кажучи, договір перевезення вантажу повинен мати власну вичерпну дефініцію. Ми вважаємо, що договір перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні за своєю сутністю відноситься до підрядоподібних договорів, оскільки за основними рисами схожий на договір підряду, проте відмінний за предметом. Так, предметом договору підряду є матеріальний (речовинний) результат діяльності, а договору перевезення – діяльність (послуга), яка нових речей не створює і споживається в процесі її надання.

За договором перевезення вантажу одна сторона - перевізник - зобов'язується доставити ввірений їй вантаж у призначений пункт, а інша - відправник - сплатити за перевезення встановлену плату. Правове положення двох сторін - перевізника і відправника - не викликає сумнівів. Це - дві сторони, що уклали договір, за яким отримують відповідні права і створюють для себе певні обов'язки.

Стороною в договорі вважається особа, що укладає його, визначає умови, отримує права і створює для себе обов'язки по виконанню прийнятих зобов'язань. Одержувач не може називатися стороною в договорі, оскільки він не бере участь в його укладенні і не передає вантаж перевізнику. Але він бере участь у виконанні зобов'язання. Тому правильнішим було б вважати одержувача учасником договору перевезення. У зв'язку з цим договір перевезення варто вважати самостійним, який не підпадає під ознаки інших, прийнятих у цивільному праві договорів, і називати його двостороннім

договором за участю управомоченої особи. Автором такого тлумачення є І.О.Андріанов, послідовник М.О.Тарасова[10,С.32].

На нашу думку, така конструкція договору більш повно відповідає дійсним взаємовідносинам сторін, їх ролі і місцю у виконанні транспортних операцій і відповідає сутності легального визначення договору перевезення вантажів. І справді, тут, незважаючи на множинність осіб, що беруть участь у виконанні зобов'язання перевезення, тільки два учасники є сторонами, третій же лише бере участь, тобто наділений не тільки правами, але й обов'язками, які він отримує в момент, що не збігається з моментом укладення договору відправником вантажу і перевізником.

Договір перевезення вантажу не є ні послугою, ні роботою, а займає проміжне місце. Він може бути визначений як **підрядоподібний договір**.

Таким чином, із чотирьох груп проаналізованих теорій про юридичну природу договору перевезення вантажу перші три повинні бути визнані непридатними, бо не відповідають дійсному правовому становищу сторін договору перевезення і не мають практичного значення. Визнання договору перевезення договором *sui generis*, договором за участю управомоченої особи, варто вважати найбільш правильним.

Цивільно-правовими договорами опосередковуються відносини в різних сферах діяльності громадян і юридичних осіб. Юридично оформлюючи й закріплюючи суспільні, передусім економічні, зв'язки суб'єктів, надаючи їм ознак стабільності, повторюваності, визначеності, цивільно-правові договори, взяті в цілому, є єдиною системою, окремі частини якої тісно пов'язані між собою і взаємодіють. Це стосується й договорів перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні.

На основі вищесказаного виникає теоретичне питання про місце договору перевезення вантажів у системі договірних зобов'язань (перший рівень класифікації); у системі так званих транспортних договорів (другий рівень класифікації); та в системі договорів на внутрішньоводному транспорті. Цей можливий зв'язок відображає загальне, спеціальне й окреме

та є основою моделювання єдності механізму правового регулювання цих відносин.

Правильне розуміння місця та ролі конкретного договору в системі певних зобов'язань, договорів має важливе значення, адже це дозволяє правильно зрозуміти його сутність, скласти його модель та закріпити форму прояву назовні, яка б забезпечувала повноцінне раціональне закріплення та регулювання цивільних відносин учасників.

У літературі з системного підходу й теорії систем до визначення системи підходять як до відмежованої множинності взаємодіючих елементів (Н.М.Амосов [9,С.37], Е.Н.Князева [39,С.18], А.І.Уйомов [140,С.112], В.І.Ленін [50,С.227]). Система цивільно-правових договорів, як єдина із складними взаємозв'язками її елементів, характеризується і внутрішньою єдністю, і диференціацією договірних відносин, що зумовлене особливостями конкретних майнових відносин, опосередкованих договорами.

Здійснення підприємництва неминуче пов'язане з використанням договору як правової форми, якою опосередковується реалізація на еквівалентних прибуткових засадах результатів цієї діяльності. Суб'єктам підприємництва доводиться укладати різні за своїм характером договори, що регулюються нормами ЦК та іншими нормативними актами. За своєю природою ці договори – цивільно-правові.

У законодавстві (статті 10 і 11 ГПК) судовій та господарській (арбітражній<sup>1</sup>) практиці і літературі широко використовується поняття "господарський" або "комерційний" договір[28,С.205]. Характерними ознаками господарського договору раніше вважали: 1) особливий суб'єктний склад — обома сторонами договору або хоч би однією з них є господарська організація; 2) плановий характер договору, зумовлений тим, що підставою його укладення є планове завдання (акт), яке є обов'язковим для обох чи

---

<sup>1</sup> На наш погляд, термін арбітрування більш адекватний розв'язанню господарських спорів, тим більше, що це має давню традиційну історію.

однієї із сторін; 3) договір спрямований на безпосереднє обслуговування основної діяльності господарської організації[16,С.9-10]. В сучасних умовах деякі ознаки господарського договору, окреслені нами, потребують уточнення. Так, суб'єктами господарських відносин є не лише юридичні особи (організації), а й громадяни, які у встановленому порядку на засадах приватного права здійснюють підприємницьку діяльність; договори з участю зазначених осіб є зазвичай неплановими[54,С.25].

У проекті нового ЦК України з'являється поняття підприємницького договору, хоч і не розкривається його сутність[157,С.726-727]. У такому договорі поєднуються як загальні ознаки, властиві всякому цивільно-правовому договору, так і особливі, а саме: суб'єктами цього договору є юридичні або фізичні особи, зареєстровані у встановленому порядку як суб'єкти підприємницької діяльності; по-друге, зміст підприємницького договору становлять умови, за якими передаються товари, виконуються роботи або надаються послуги з метою здійснення підприємницької діяльності чи з іншою метою, не пов'язаною з особистим (сімейним, домашнім) споживанням; по-третє, для деяких видів підприємницьких договорів, зокрема зовнішньоекономічних контрактів або біржових угод, може встановлюватися окремий порядок їх укладення (підписання), обліку та реєстрації; по-четверте, певні особливості можуть характеризувати порядок виконання або умови відповідальності сторін за підприємницьким договором (наприклад, відповідальність підприємця незалежно від його вини)[157,С.728].

Враховуючи наведені міркування, господарським (підприємницьким) слід вважати такий цивільно-правовий договір, у якому обома сторонами або хоч би однією з них є юридичні чи фізичні особи — підприємці і за яким передаються товари, виконуються роботи або надаються послуги з метою здійснення підприємницької діяльності або для інших цілей, не пов'язаних з особистим (сімейним, домашнім) споживанням[54,С.26].

Р.Б. Шишка та В.М. Левков наводять ознаки підприємницьких договорів з урахуванням певних моментів: форма договору лише письмова, порядок виконання таких договорів і відповідальність у випадку їх невиконання чи неналежного виконання чітко обумовлюються наперед; механізм ціноутворення встановлюється у відповідності з ринковою кон'юнктурою[59,С.347].

З тим, всі договори на перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні є комерційними чи господарськими. Їм притаманні ознаки таких договорів. Віднесення їх до підприємницьких надає додаткових гарантій для споживачів. Договір перевезення вантажу внутрішнім водним транспортом відноситься до транспортних зобов'язань як особливого виду договорів з надання послуг. Він є субінститутом перевезення вантажів взагалі і співвідноситься з ним як спеціальне і загальне.

Правильне розмежування окремих субінституційних елементів, що належать до однієї системи, сприяє їх вивченню, дослідженню, і як наслідок, правильному розумінню сутності явища, а це, у свою чергу, впливає і на окремі елементи, і на систему в цілому щодо отримання бажаного результату, або близького до нього, що може пояснюватися лише явищами об'єктивного характеру, які знаходяться в необхідному причинному зв'язку між причиною й результатом такого впливу. Але великий обсяг знань про сутність явищ дає змогу перетворити випадкові причинні зв'язки в необхідні, а отже, створювати умови та обставини, за яких певні відносини можуть мати місце в повній чи неповній мірі, або взагалі не мати місце.

Транспортний процес, як усякий виробничий (економічний за змістом і правовий за формою)[22,С.355], має циклічний характер. Виробництво транспортних послуг відбувається повторюваними виробничими циклами, виключення складає трубопровідний транспорт, діяльність якого здійснюється безупинно. Цикл транспортного процесу представляє комплекс трьох елементів: завантаження, переміщення і розвантаження вантажу.

Кожний з указаних елементів складається з операцій і робіт, що виконуються в ході підготовки, організації та безпосереднього здійснення перевезень. Мета транспортного процесу — забезпечення перевезення вантажів, а переміщення прийнято вважати основним елементом циклу. Операції, виконувані в початковій і завершальних стадіях транспортного процесу, одержали назву допоміжних або транспортно-допоміжних. У юридичній літературі поняття "допоміжний" використовується досить часто для характеристики підсобних, неосновних дій (операцій), правовідносин або зобов'язань, що їх опосередковують. Однак зміст його не пояснюється. Його можна тлумачити за трьома характерними ознаками: по-перше, усяка допоміжна дія покликана забезпечити нормальне здійснення основної; по-друге, існує тісний зв'язок взаємозалежних основних і допоміжних дій (операцій); по-третє, виконання тих і інших охоплюється єдністю - кінцевою метою.

Види й кількість допоміжних операцій визначаються стадією транспортного процесу, на якій вони виконуються. На початковому етапі перевезенню передують здійснення ряду підготовчих операцій: тарування, маркування та короткострокове збереження вантажу до передачі перевізникові, доставка його на станцію, у порт, здача вантажу перевізнику з оформленням усіх перевізних і супровідних документів, внесення провізних платежів, завантаження вантажу та ін.

На завершальній стадії, після прибуття вантажу на станцію (порт) призначення, виникає необхідність виконання інших операцій: оформлення перевізних документів, одержання вантажу від перевізника, розвантаження, доставка на склад одержувача. Крім них виконуються і такі, як переміщення до борту судна, перевантаження через борт, укладання в трюмі, закріплення люків, складські операції тощо. Більшість із перерахованих операцій не пов'язані одна з одною, тому кожна з них може виконуватися самостійно як самим суб'єктом — відправником (одержувачем) вантажу, так і за його

дорученням різними підприємствами й організаціями, у статутах і положеннях яких передбачене здійснення такого роду дій. У той же час одні з них є передумовою перевізного зобов'язання, другі – їх елементами, а інші мають додатковий характер і не є обов'язковими залежно від виду перевезення.

У тих випадках, коли транспортно-допоміжні операції (субсидіарні) виконуються самими суб'єктами — відправником чи одержувачем вантажу; їм виділяються спеціальні працівники або створюються спеціальні експедиційні служби (відділи, цехи та ін.) в обов'язки яких входить виконання всього комплексу робіт із відправлення й одержання вантажів. Коли ж виконання робіт при відправленні і прибутті вантажів беруть на себе сторонні організації, то відносини з вантажовідправниками і вантажоодержувачами оформляються договорами[133,С.213]. Отже, поряд із договором перевезення, що опосередковує здійснення основної операції транспортного циклу, укладають договори допоміжного характеру, серед яких найбільше поширення в господарській практиці отримали договори на виконання завантажувально-розвантажувальних робіт, на централізовані завезення і вивіз вантажів, транспортної експедиції та ін. За своєю економічною суттю названі договори можуть бути віднесені до групи договорів, предметом яких є виконання дій, що не приводять до виникнення нової споживчої вартості в її речовинному вираженні. Але вони в кінцевому результаті впливають на ціну обробленого й перевезеного вантажу. Такі договори у відношеннях за участю фізичних і юридичних осіб набули назву договорів послуг. При класифікації відомих цивільному праву зобов'язань, вони виділяються більшістю авторів у самостійну групу поряд із договорами, що опосередковують передачу майна і виконання робіт. Як критерій виділення зобов'язань про надання послуг звичайно вказують особливості регульованих ними економічних відносин. При цьому посилаються на відомий вислів К.Маркса, який розрізняв послуги як “споживчі вартості, що представляють результат відомих видів діяльності чи праці, і як такі, що не

залишають відчутних результатів і існують окремо від виконавців цих послуг"[57,С.7]. Відповідно до цього в юридичній літературі склалася думка про необхідність розмежування двох типів договорів: перший побудований за моделлю договору підряду, другий - договору доручення. До останнього відносять договори, об'єктом яких є здійснення фактичних, юридичних дій або їхньої сукупності<sup>1</sup>. Корисний ефект таких послуг поглинається в процесі їх надання[146,С.7].

Водночас деякі вчені, наприклад, А.І.Хаснутдінов, не ставлячи під сумнів доцільність виокремлення із загального ряду зобов'язань договорів про надання послуг, вважають, що групування послуг і зобов'язань, які їх опосередковують, за речовим результатом не можуть бути пояснені особливостями економічної форми. На їхню думку, послуга як діяльність є відношенням не економічним, а технологічним, ставленням людини до природи, моментом продуктивних сил. Розгляд послуги як форми непродуктивної праці визначається суспільною формою і соціально-економічним змістом праці, яка послугу надає[146,С.8]. Тому відокремлення згаданих зобов'язань за ознакою відсутності речового результату робиться за юридичними критеріями, але не економічними, оскільки економічні критерії в цьому випадку не можуть застосовуватись. У такому розумінні непереконливим є твердження про те, що підставою для диференціації і класифікації договорів послуг за їхніми видами може служити відмінність в економічній сутності регульованих ними відношень. Економічним змістом регульованих названими договорами відносин є послуга. Саме тому за сутнісними економічними ознаками неможливо відмежувати умовно названі зобов'язання "з виконання робіт" від зобов'язань "з надання послуг". Тим більше, спираючись на зазначені критерії, здається неможливим здійснити подібну операцію в межах групи договорів послуг.

---

<sup>1</sup> Ми категорично проти вільного трактування семантичного формулювання юридичних та інших категорій.

Аналіз характеру послуги з перевезення зумовлює необхідність аналізу послуги як об'єкта цивільних правовідносин. Це вже зроблено в дисертаційних дослідженнях К.А.Карчевського[120] та інших. Слід зазначити, що послуга – це вид дій, результат яких невіддільний від діяльності виконавця, проте корисний ефект залишається в одержувача. Є ряд нормативних та фактичних зауважень щодо перевезень. По-перше, позиція законодавця, який прямо не відносить цей договір до послуг[44,С.343-368], це дає підставу для пошуку іншої конструкції, або особливого роду транспортних послуг. Цікаву плідну думку висловив Є.В.Богданов про підрядоподібні договори[15]. Така позиція сприйнята Є.Д.Стрельцовою, а Р.Б.Шишкою запропонована для використання в Україні[121,С.40].

Рівень правової формалізації окремих транспортних договорів у теорії транспортного договірного права та нормативних актах неоднаковий. Найбільш досліджуваними потрібно визнати договори перевезення, буксирування. Що стосується групи допоміжних договорів, то тут поряд із договорами, які в юридичній літературі достатньо висвітлені, є й такі обставини, яким дотепер не приділялося серйозної уваги, хоча в господарській практиці вони відомі давно, а можливість їхнього застосування передбачена транспортним законодавством. До них відноситься договір про вантажно-розвантажувальні роботи. Не були предметом дослідження відносини, пов'язані з орендою складських приміщень, площадок, використовуваних для збереження призначених до відправлення вантажів або приведення їх у транспортабельний стан. Проте це не означає їх вторинності й непотрібності. Навпаки, їх юридично-теоретичний аналіз вкрай необхідний, особливо з огляду трансформації суспільства та ринкових відносин.

У юридичній літературі відзначається, що особливу роль покликана зіграти цивільно-правова наука у вивченні тих договірних відносин з надання

послуг, що склалися в господарській практиці, але з різних причин не одержали визнання з боку законодавця. До таких зобов'язань належить більшість договорів, що опосередковують зв'язок за участю елементів транспортної інфраструктури, у тому числі договори транспортно-експедиційного обслуговування, зобов'язані специфікою свого предмета договорів перевезення, стосовно якого вони виконують допоміжну роль.

Зв'язок основного й допоміжних зобов'язань має характер взаємозалежності: якщо нормальне становлення й розвиток основного зобов'язання залежить від успішного виконання допоміжних, то існування останніх поза перевізними правовідносинами взагалі позбавлене змісту. Таким чином, загальним для всіх допоміжних зобов'язань є їхнє функціональне призначення як вираження технологічної залежності від перевезення та єдиної кінцевої мети основного й допоміжних зобов'язань. У той же час, їх унікальний з точки зору цивільного права характер у договірному праві України має винятковий характер. Але такі угоди, які довго знаходилися на узбіччі дослідження у договірному праві, отримали поширення в сучасному цивільному та господарському праві, що потребує їх теоретичного осмислення.

Як і в договорі перевезення вантажів, у транспортно-допоміжних зобов'язаннях головне значення має саме діяльність сторони, яка надає послуги, а не її речовинний результат, який тут просто відсутній, тому що "...праця виробляє послуги не у вигляді речей, а як діяльність", - як стверджує Хаснутдинов А.І.[146,С.23]. Створюваний у результаті цієї діяльності продукт не залишає слідів, зумовлюючи лише зростання вартості вантажу на розмір витрат за його переробку. Збіг економічної суті розглянутих відносин не випадковий, бо транспортно-допоміжні операції — це тільки етапи в становленні й розвитку перевізного зобов'язання, що опосередковує переміщення вантажу.

Варто виділити ще одну обставину, яка свідчить про однохарактерність наданих послуг за основним і допоміжним зобов'язаннями. Особливістю транспортного виробництва є те, що діяльність із переміщення здійснюється з майном, який належить клієнту – одержувачеві послуги. Без цього компонента (вантажу) робота перевізника втрачає всякий зміст. На цю обставину вказує М.І.Брагинський як на ознаку, властиву відносинам з надання послуг [16, С.25]. Внаслідок цього, на відміну від підрядних відносин, де господарський результат досягається в основному шляхом автономної організації робіт, для відносин, які складаються на підготовчій і завершальних стадіях процесу перевезення, характерне тісне співробітництво послюгодавця й одержувача послуги. Але вантаж — це те майно, що одночасно є й об'єктом діяльності послюгодавця за допоміжним договором. У такий спосіб вантаж, як об'єкт послуги, виступає сполучним елементом, загальним для основного й допоміжного зобов'язання.

Для виконання одних допоміжних операцій достатньо контактів між транспортною організацією і вантажовідправником (вантажоодержувачем), для здійснення других — вантажовідправник (вантажоодержувач) звертається за допомогою до посередників, укладання третіх обумовлене волевиявленням транспортних і інших організацій без участі вантажовідправника (вантажоодержувача). Відповідно до цього всі допоміжні договори можна розбити на три групи за кількістю сторін у трикутнику. Першу групу складають договори, що укладаються майбутніми учасниками вантажоперевізних відносин; другу — договори, в яких послуги вантажовідправника (вантажоодержувача) роблять треті особи стосовно учасників вантажоперевізного процесу; ці ж особи є суб'єктами договорів, що складають третю групу, із тією відмінністю, що суб'єктом, який протистоїть їм, є транспортна організація із системи магістрального перевізника.

З числа допоміжних договорів, що складають першу групу, слід виділити тривалі договори: навігаційні, спеціальні, річні, п'ятилітні. Річні

договори не регулюють перевезення вантажів, а створюють передумови для їхнього здійснення. Визнання за ними організаційних, спеціальних функцій не скасовує їхнього тривалого характеру[94,С.27]. З огляду на наведену конструкцію форвардного (попереднього) договору у новому ЦК п'ятирічні угоди можна визнати різновидом таких договорів.

За своєю спрямованістю (на організацію перевезень вантажів) вказані договори отримали назву організаційних. Ці договори в теорії цивільного права формулюються як договори, що не регулюють майнові відносини, а забезпечують нормальне їхнє становлення й логічний та послідовний розвиток. Так, А.І.Хаснутдинов є прихильником тієї думки, що організаційні договори майнових відношень не регулюють, а отже, предмет цивільного права "поповнюється" за рахунок включення в нього організаційних відношень, побудованих на засадах рівності й координації[146,С.28].

Таким чином, коли тривалі транспортні договори спрямовані на організацію майнових відносин, маються на увазі не "майнові елементи", що містяться у цих договорах, їх формалізовані майново-вартісні відношення, які складають зміст договору перевезення. Вважається помилковим включення в число організаційних транспортних договорів, крім річних, спеціальних, навігаційних, договорів на транспортно-експедиційне обслуговування й деяких інших. При такій інтепретації організаційних договорів на транспорті це поняття втрачає свою якісну визначеність, оскільки практично збігається з поняттям допоміжних. Отже, нема потреби в одному з названих понять. Останні зі згаданих договорів породжують зобов'язання майнового-вартісного характеру і тому не охоплюються поняттям організаційних. Допоміжний характер досліджуваних тривалих договорів з організаційним змістом є достатньо чітким. Вони регулюють відносини, покликані забезпечити нормальне становлення й розвиток майнових зв'язків, опосередковуваних основним договором перевезення,

об'єднані з останнім єдиною метою, а їхній взаємозв'язок має характер взаємозалежності.

Підставою для виділення організаційних договорів не тільки на транспорті, але й інших сферах діяльності, стало включення в предмет цивільного права організаційних відносин [105,С.14; 168,С.51], які не характеризуються прямим чи опосередкованим зв'язком з особистістю. До таких відносин залучені окремі суб'єкти цивільного права на засадах рівності та координації, що в подальшому отримало підтримку серед представників науки господарського права[19,С.53; 38,С.74].

Концептуально теорія організаційних правовідносин зводиться до того, що вони цивільним правом не регулюються. Тому в системі транспортних договорів можна виділити три групи договорів: договори про організацію перевезень, договори перевезень вантажів, допоміжні транспортні договори. Вони забезпечують функціонування транспортної системи, покликаної забезпечувати народне господарство перевозками вантажів. Кожна з трьох груп договорів виконує самостійні завдання в процесі організації та здійснення перевезень.

Зміст таких договорів, їх особливості визначені в ст.60 Статуту ВВТ[150,С.49]. Договір про організацію перевезень має довгостроковий (як правило на рік) характер і укладається при наявності стійких господарських зв'язків між сторонами, викликаних необхідністю здійснювати систематичні перевезення. Він дає можливість узгодити умови, які не передбачено Статутом ВВТ. Наприклад, за згодою сторін у договорі про організацію перевезень визначається обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і пред'явлення вантажів для перевезення.

Договори про організацію перевезень є імперативно консенсуальними. Їх зміст становлять імперативи щодо очікуваних суб'єктивних прав і юридичних обов'язків сторін з організації майбутнього перевезення вантажів.

Вони відносяться до організаційних цивільно-правових договорів, які визначають не умови товарообміну сторін, а організацію їх взаємовідносин на майбутнє.

Отже, в систему транспортних зобов'язань входять так звані допоміжні (субсидіарні) зобов'язання. Вони, як і основні, є завершеними за правовими ознаками правовідносинами, але самостійного значення в системі транспортних зобов'язань не мають, бо самі безпосередньо не виражають діяльність з переміщення вантажів, а спрямовані на забезпечення цієї діяльності. Ці зобов'язання повинні сприяти виконанню основних зобов'язань і характеризуються тісним зв'язком з останніми, стосовно яких виконують службову роль, мають допоміжне значення.

Основні й допоміжні зобов'язання взаємообумовлені і взаємодіють при провідній ролі основних зобов'язань. Це проявляється в тому, що поза основними зобов'язаннями не можуть існувати допоміжні, а без допоміжних зобов'язань стає неможливим виконання основних. Допоміжні зобов'язальні правовідносини виникають і виконуються, як правило, на початковій і кінцевій стадії перевізного процесу.

Це загальні риси допоміжних зобов'язань. Але останні не є однорідною з правової точки зору масою правовідносин. Загальними є їх роль і місце в системі транспортних зобов'язань, але вони різні за підставами виникнення, суб'єктивним складом, змістом і санкціями, які забезпечують їх виконання.

На нашу думку слід нормативно закріпити систему транспортних договорів (основних та допоміжних) відповідно до їх ієрархії та виконуваної ролі, надаючи при цьому певної свободи учасникам транспортних відносин у виборі окремих умов таких договорів та одночасно створюючи модель максимального захисту прав контрагентів.

Система транспортних договорів повинна включати три групи договорів: основний договір (договір перевезення), організаційний договір (в діючому внутрішньоводному законодавстві він має назву навігаційного),

допоміжні договори (буксирування, експедиції, завантаження-розвантаження). Така конструкція потребує кардинальних змін.

По-перше, необхідне чітке визначення договору перевезення вантажів, яке б не викликало його двозначного розуміння та відображало його сутність. По-друге, необхідно надати організаційним договорам форми, запропонованої в новому ЦК України як довгострокових договорів (не плутаючи з їх тривалістю за характером дій), тобто існуючих протягом певного часу. По-третє, договори допоміжного характеру, серед яких найбільше поширення в господарській практиці одержали договори на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, на централізоване завезення і вивіз вантажів, транспортної експедиції і деякі інші, слід піддати чіткій нормативній регламентації.

Отже, підрядоподібність договорів перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні виявляється у такому:

1. Слід зауважити, що групування договорів можливе за правовими наслідками, створення яких домагаються учасники відносин [157, С.725]. Так, у цивільній літературі автори виділяють договори про виконання робіт і про надання послуг (наприклад В.В.Луць [157, С.725], О.А.Пушкін [22, С.362]).

У ході дослідження цивільного законодавства, знаходимо: Ст. 837 ЦК України (договір підряду) – „За договором підряду одна сторона (підрядник) зобов'язується на свій ризик виконати певну роботу за завданням другої сторони (замовника), а замовник зобов'язується прийняти та оплатити виконану роботу”. Ст. 901 ЦК (договір про надання послуг) – „За договором про надання послуг одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу, якщо інше не встановлено договором”.

Виявлено, що основна відміна робіт від послуг полягає саме в наявності кінцевого матеріалізованого, речовинного результату у перших і споживання в процесі надання для других.

2. Віднесення перевезень виключно до сфери послуг є умовним, оскільки такі послуги, в результаті яких кінцевий результат пов'язується зі зміною стану речей, займають проміжне місце між роботами та послугами.

І справді, ми не можемо стверджувати, що перевезення вантажу не є послугою, оскільки ця послуга споживається в процесі її здійснення (перевезення), але й не можемо стверджувати, що перевезення не є роботою, бо поза цим (результатом – доставкою вантажу до пункту призначення) послуга втрачає всякий сенс.

3. Не проводячи такої оцінки явищ, законодавці Російської Федерації (в ЦК Російської Федерації (глава 40 - Перевезення))[44], а згодом і в ЦК України (глава 64) договір перевезень винесений в окрему від робіт та послуг главу.

Це свідчить про своєрідність відносин з перевезення й можливість (на нашу думку) віднесення договору перевезення вантажів до групи підрядоподібних (які мають ознаки послуг і в більшій мірі – робіт).

### **2.3 Формалізація й доктрина договору перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні**

Лапідарно договір перевезень вантажів внутрішнім водним транспортом регулює відносини, які виникають у процесі перевезення[144,С.8]. Він породжує для сторін, які вступають в нього, певні права та обов'язки. Зобов'язання, які він породжує, мають свої особливості. Ця категорія договірних зобов'язань охоплює досить широке коло їх різновидів: перевезення й страхування, розрахункові й кредитні зобов'язання, доручення, комісію та схов. Загальною ознакою є, насамперед, об'єкт

зобов'язань - послуги нематеріального (неречового) характеру, які надаються боржником кредитору. Цим вони відрізняються від найбільш близьких до них зобов'язань по виконанню робіт. Предмет останніх – це матеріальні послуги, втілювані в певному результаті діяльності виконавця-боржника<sup>1</sup>. Тут корисний результат дій послугодавця не набуває матеріально - речової форми, хоча і є товаром (наприклад, послуги по перевезенню, схову та страхуванню майна). Відповідно ці відносини товарообміну потребують особливого юридичного оформлення.

Однією з важливих ознак такого роду послуг є складна (комплексна) природа, яка поєднує в собі елементи простіших зобов'язань (з відчуження майна, виконання робіт). Так, перевізник за плату виконує роботу по переміщенню вантажів, надаючи під них вантажевідправникам перевізні засоби (контейнери, трюми тощо).

Отже, в транспортних правовідносинах можна виявити елементи договорів підряду, найму та схову. Однак у цілому вони є самостійним різновидом договірних зобов'язань, які не зводяться до того чи іншого набору вже відомих договорів чи їх елементів.

У свою чергу, зобов'язання з надання послуг можуть бути розділені на декілька груп, зокрема можна виділити чотири: по-перше, зобов'язання в галузі транспортної діяльності: з перевезення вантажів, транспортно-експедиційного обслуговування, які об'єднуються загальною сферою господарської діяльності й особливостями її організації. По-друге, зобов'язання грошово-кредитного характеру, предметом яких є гроші як особливий товар: страхування, договори банківського рахунку, розрахункові правовідносини, кредитування та позика.

По-третє, договірні зобов'язання з надання юридичних послуг, пов'язаних або з установленням, зміною чи припиненням цивільних прав та обов'язків одержувача послуг, або з наданням допомоги в здійсненні належних йому прав чи виконанні обов'язків, якими є доручення та комісія.

---

<sup>1</sup> Ми зумисно не виділяємо додаткові концепції ознак послуг унаслідок сприйнятої нами доктрини підрядоподібності договорів перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні.

I, нарешті, по-четверте - сюди включаються зобов'язання з надання послуг фактичного, а не юридичного характеру, до яких належать зобов'язання зі схову майна.

Послуги, які надаються внутрішнім водним транспортом, мають ту основну особливість, що не виступають у речовій (матеріалізованій) формі, бо споживаються одержувачами під час надання. Але переміщення вантажу в просторі, як головна транспортна послуга, має оплатний і товарний характер. Через це надання такої послуги, як правило, відбувається у формі цивільно-правового договірної зобов'язання, що виникає між транспортними організаціями та їхньою клієнтурою (одержувачами послуг).

Згідно зі ст. 909 ЦК України договір перевезення вантажу – договір, за яким одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Зазвичай цей договір є: двостороннім (як правило, на користь третьої особи), реальним, оплатним[156,С.126].

Не є договором перевезення вантажу договір про надання власнику вантажу транспортних засобів для використання їх протягом певного терміну[143,С.21]. За таким договором до обов'язку транспортної організації не входить доставка вантажу в пункт призначення. Транспортна організація обмежується наданням транспортних засобів і в разі необхідності - фізичної сили для обслуговування цих засобів. Вантаж залишається під наглядом власника вантажу.

Підтвердження цієї думки знаходимо при розгляді матеріалів справ №№ 5/3/275-00[116] про повернення об'єкта договору фрахтування та 5/2/535-00 про стягнення збитків та упущеної вигоди[115]<sup>1</sup>. Суд правильно

---

<sup>1</sup> Суть справи – позивач - ТОВ „Сендмаркет” подав позови про повернення об'єкта фрахтування, стягнення з відповідача ЗАТ „Запорізький річковий порт” збитків, оскільки останній відізвав судно до порту приписки (підстава – відсутність плати з боку позивача за фрахтування судна „Невський – 2”).

вирішив справу, відмежувавши договір користування транспортним засобом від договору перевезення (лист 59 справи № 5/2/535 – 00).

Зазвичай укладення договору перевезення збігається з моментом прийому перевізником вантажу. Цим договір відрізняється від інших договорів, які виконуються не відразу ж після їх укладення, і тому є реальним договором.

Правовідносини перевізника та власника вантажу з матеріальної відповідальності за зберігання вантажу та своєчасну його доставку можуть виникнути лише в тому випадку, коли вантаж прийнятий до перевезення й оформлений договором.

Отже, сторонами договору є відправник вантажу та перевізник (пароплавство), хоча в пункті призначення в правовідносини вступає третя сторона - одержувач вантажу, яка не бере участі в оформленні цього договору в пункті відправлення. Таким чином, договір перевезення вантажу укладається на користь третьої особи.

Накладна, як обов'язкова письмова форма договору та основний документ, який визначає права сторін за договором перевезення, є доказом цього договору при пред'явленні та розгляді претензій та позовів. Вона є не стільки доказом укладення договору, скільки підтверджує факт виконання сторонами прийнятих на себе зобов'язань[24,С.240].

Накладна є формою договору перевезення вантажу на всіх видах транспорту, крім морського, де договір перевезення вантажу оформляється коносаментом[11]. Коносаментом оформлюються договори перевезення вантажів з вітчизняних річкових портів в іноземні морські порти на суднах внутрішнього плавання (ст.134 ч.2 КТМ України)[43]. Якщо судно внутрішнього плавання здійснює морське перевезення в каботажі, і пунктом відправлення є річковий порт, то договір оформлюється накладною.

Накладною оформляється договір перевезення вантажів у прямому водному і прямому змішаному сполученнях. Відправник зобов'язаний заповнити накладну відповідно з Правилами (розділ 3 «Правила складання

накладних»). Не дозволяється складати одну накладну на різні види вантажів, наприклад, з різними допустимими строками зберігання, якщо їх навантажують - розвантажують на причалах загального користування, тих, що швидко псується, властивості яких не дозволяють їх зберігання з іншими вантажами, навалочні або насипні й тарно - штучні.

До перевізних документів, крім накладної - основного перевізного документу, відносяться дорожня відомість, її копія й корінець, квитанція про прийом вантажу. Оскільки на практиці документи, які оформляються на перевезення вантажів, часто називають транспортними й перевізними, варто пояснити значення цих термінів. Щоб уніфікувати деякі поняття на залізничному та водному транспорті, в Правилах, як і в Правилах перевезення вантажів МШС, подане визначення накладної як основного перевізного документу.

До транспортних відносяться всі документи, які оформляються при перевезенні: перевізні документи, здавальні та передавальні відомості, акти навантаження та розвантаження суден, свідоцтво провідника вантажу, облікові картки виконання плану перевезень вантажів, комерційні, внутрішні акти та акти загальної форми тощо. Документи (свідоцтво якості, специфікація, ветеринарне свідоцтво та ін.), які додаються відправником до накладної, до транспортних документів не належать.

Повертаючись до питання, яке є предметом розгляду цього розділу, слід звернути увагу на таке. Кожна дефініція повинна досить чітко характеризувати поняття, яке ним визначається. Але не завжди чіткість може бути досягнута лаконічністю чи, навпаки, багатослівністю. Це залежить від того, наскільки повно розкриті поняття в нормативному акті, і чи потребує воно більш повного тлумачення.

Щодо правовідносин, які виникають у процесі транспортування, здається доцільним проаналізувати ряд компонентів договору перевезення (характерні ознаки, властиві зобов'язанням з перевезення). До них слід

віднести: визначення учасників перевезення, юридичну сутність договору перевезення, оплатність угоди та ін.

У спеціальній літературі, дослідженнях з цивільного права є багато визначень договору перевезення. Більшість авторів виходять з єдності перевезення незалежно від виду транспорту, не заперечуючи при цьому специфічності регулювання перевезень на кожному конкретному виді транспорту[173,С.273]. Наявність загального визначення договору перевезення не заперечує існування різних видів договору залежно від виду транспорту.

Основна діяльність транспорту не змінюється від того, перевозяться пасажирів, багаж чи вантаж. Сутність перевізного процесу залишається незмінною. Загальним для перевезення різних об'єктів є те, що воно має договірну основу. Прибічником такої думки був К.К.Яїчков[173,С.293], який вносив у загальне визначення договору перевезення як об'єкт і вантаж, і пасажирів, і багаж.

Втім, на нашу думку, це визначення здається дещо помилковим, оскільки відсутні підстави об'єднувати ці самотійні договори. При визначенні основних рис, які характеризують різні правовідносини, необхідно пам'ятати про те, що видача вантажу проводиться особливому учасникові – одержувачу. При транспортуванні пасажирів такий учасник відсутній, бо в цьому випадку об'єкт перевезення збігається з суб'єктом. Це дає підстави стверджувати, що договір перевезення вантажу є самотійним, який відрізняється від такого ж самотійного договору перевезення пасажирів і багажу.

Слід враховувати суттєве значення діяльності одержувача у виконанні договору перевезення, в своєрідності його правового стану. Майже всі дослідники включили його у визначення договору перевезення вантажу. Не включення одержувача у визначення договору тягне за собою певні наслідки - він не зможе бути учасником таких договірних правовідносин, крім того,

він матиме змогу відмовитися від обов'язків, які виникають при видачі вантажу, посилаючись на непричетність до договору.

Безпідставними є і посилання на необхідність здійснити перевезення своїми транспортними засобами, оскільки це обмежує принцип свободи підприємницької діяльності, за яким можна використовувати і власні, і залучені засоби.

Особливий інтерес представляє порівняльний аналіз визначення договору перевезення, даного в ст. 909 ЦК України.

Він дозволяє зробити такі висновки:

1) Договір перевезення для всіх видів транспорту єдиний, що, однак, не заперечує особливостей при перевезенні вантажів різними видами сполучення (за ст. 908 ЦК України) .

2) Предметом договору перевезення вантажу є доставка вантажу в певний пункт і, як правовий результат діяльності, – видача його одержувачу.

3) Учасниками договору є не лише відправник і перевізник, але й одержувач. Одержувач має характеристику як особа, яка має право на одержання вантажу. Отже, він є учасником договору, оскільки уповноважується відправником, а значить його права та обов'язки виникають на підставі договору.

4) Під терміном „доставка” розуміється не лише переміщення вантажу в просторі, але й видача його в повній цілості в пункті, вказаному відправником, і уповноваженій останнім особі (одержувачу). Застосування цього терміну є правильним і з тієї точки зору, що доставити можна лише речі, крім того, доставка розуміє переміщення в конкретний чітко вказаний пункт (порт, пристань). Пасажир має право зійти з судна й раніше (стосовно людей – пасажирів застосовується термін „перевезення” – ст. 910 ЦК України).

5) В деяких визначеннях договору перевезення (наприклад, М.О.Тарасова) застосовується вираз „...перевізник – доставляє ввірений йому вантаж певному одержувачу...”[125,С.60]. Правильним є формулювання, дане

в ЦК України, - тобто з зазначенням на доставку вантажу в пункт призначення саме з метою видати його уповноваженій особі (одержувачу) – тій, що має право на його отримання. Без такого вручення мета перевезення втрачається.

б) Правовідносини з перевезення мають оплатний характер. Вимога оплатити перевезення згідно з ЦК України звернена до відправника, проте ст. 95 Статуту ВВТ покладає цей обов'язок також і на одержувача. Без внесення платежів транспортування не розпочинається, договір не може вважатися укладеним, але якщо вантаж вже доставлено до пункту призначення і його доставка не сплачена одержувачем, перевізник має право затримати виконання договору (видачу вантажу).

Таким чином, вимога щодо сплати платежів звернена і до відправника, і до одержувача. Така неповнота визначення зумовлена тим, що розмір платежів визначається на момент укладення договору, а на одержувача покладається обов'язок сплатити додаткові платежі, які визначаються лише на кінцевій стадії перевезення.

7) У визначенні, даному в нормативних актах відсутня умова про строк доставки вантажу, хоча це є досить суттєвим, і тому, на нашу думку, потребує включення у визначення договору перевезення. Вказівка в ст. 919 ЦК України про те, що вантаж повинен бути доставлений у строки, визначені транспортними статутами чи кодексами чи в договорі за домовленістю сторін, є недостатньою.

8) Договори про перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами сполучення можна було б називати просто річковими, оскільки перевезення здійснюється по річках і внутрішніх водоймищах.

З урахуванням усіх зауважень визначення договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні, на нашу думку, має бути сформульовано таким чином: „За договором перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні перевізник зобов'язується доставити ввірений йому відправником вантаж до пункту призначення в оптимальний

строк і видати його особі (одержувачу), яка має право на одержання вантажу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату”.

Власне, особливості суб'єктного складу цього договору розглянемо далі.

#### **2.4 Особливості суб'єктного складу договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні**

Особливості суб'єктного складу договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні відображають його субінституційний механізм.

Договір створює взаємні зобов'язання сторін (п.2 ч.2 ст.11 ЦК України 2003 р.). Сторонами договору перевезення вантажів є перевізник і відправник.

Перевізник - це учасник договору перевезення, який бере на себе зобов'язання доставити ввірений йому вантаж у місце призначення своїми засобами. Якщо перевізник за своєю ініціативою доручає доставку вантажу іншому перевізнику, то він не звільняється від відповідальності за невиконання прийнятих на себе зобов'язань (ст. 920 ЦК України), оскільки відправник не дав згоди на передачу вантажу іншому перевізникові (ст.520 ЦК України – переведення боргу), крім випадку, коли вантаж перевозиться двома чи декількома перевізниками за однією накладною (при змішаних перевезеннях), складеною на весь шлях слідування до пункту призначення, який знаходиться за межами діяльності першого перевізника, який прийняв вантаж від відправника<sup>1</sup>[145,С.269]. У цьому випадку перевізник вступає в

---

<sup>1</sup> Між іншим, це найбільш складна і проблемна ситуація (за юридичним складом) у судовій практиці розгляду спорів. Так, у справі № 5/2/227-00[114] одержувач подав позов до спів перевізника про невиконання договору і стягнення вартості вантажу. Проте, за обставинами справи було з'ясовано, що відправник переадресував пункт призначення доставки вантажу – кавунів з Брянська до Києва, які повинні були перевозитись з Херсону і перевалкою в Києві до Брянська. Дії відправник пояснив економічним змістом – ціна кавунів в Києві рівна ціні в Брянську мінус вартість перевезення автомобільним транспортом з Києва до Брянська.

договір перевезення з відправником не лише від свого імені, але й від імені всіх перевізників. Відправником за цим договором є той, від чийого імені вантаж здається до перевезення незалежно від взаємовідносин з одержувачем. Зазвичай відправник у той же час є постачальником товарів для одержувача, але це не обов'язково. Відправник може бути одночасно і одержувачем. Він також може бути зв'язаним з ним не договором поставки, а договором майнового найму, договором комісії по закупці імпортованих товарів. Постачальник може доручити іншій організації (експедитору) відправити вантаж через перевізника від свого імені. У цьому випадку відправником є організація, не пов'язана з відправником ніякими зобов'язаннями.

Як правило, одержувачем є не відправник, а інша особа, яка, не беручи участі в укладенні договору перевезення, набуває права, обумовлені цим договором (право вимагати видачі вантажу, а у випадку втрати чи пошкодження - відшкодування його вартості)[152,С.73].

Одержувач повинен прийняти вантаж і внести перевізні платежі, не внесені відправником при здачі вантажу до перевезення. Отже, договір перевезення, в якому відправник не виступає в ролі одержувача, є договором на користь третьої особи і в той же час договором про право на дії третьої особи.

Як зауважувалося раніше, найбільш правильним є визнання договору перевезення договором *sui generis* з допуском його трансформації в договір за участю управомоченої особи.

Право відправника накласти на одержувача зобов'язання прийняти вантаж та сплатити перевізнику недобір перевізних платежів виникає з договору поставки чи з іншого договору, укладеного між ними до вступу відправника в договір з перевізником (а якщо відправником є експедитор, то з договору, укладеного його клієнтом з одержувачем). Якщо на адресу відправника прибуває не заказаний ним вантаж, то його обов'язок прийняти цей вантаж на відповідальне зберігання виникає не з договору перевезення, а

з відповідної статті транспортного статуту чи кодексу і факту прибуття вантажу на його адресу.

Кваліфікація договору перевезення вантажу як договору на користь третьої особи і про право на дії третьої особи не є загальноприйнятою, але заперечення противників такої кваліфікації не переконливі. Так, М.О.Тарасов звертає увагу на думку М.К.Олександрова-Дольника, згідно з яким одержувач бере участь у договорі перевезення вантажу на одній стороні з відправником; у той же час договір перевезення вантажу породжує правовідносини не лише між відправником і перевізником, перевізником і одержувачем, але й між відправником і одержувачем[129,С.114].

З цією точкою зору важко погодитися, бо одержувач не приймає участі в укладенні договору перевезення, а отже, не є стороною в ньому[59,С.259]; але навіть у тому випадку, якби одержувач і брав участь в укладенні договору перевезення на одній стороні з відправником, правовідносини між відправником і одержувачем не виникнуть, оскільки участь двох чи декількох осіб у договорі на одній стороні ніколи не породжує правовідносини між ними, а навпаки, є наслідком правовідносин, які виникли до укладення цього договору.

Науковці, які вважають одержувача стороною у договорі, стверджують:

а) кожен правовідносини мають своїх учасників - суб'єктів правовідносин;

б) договір перевезення - угода, в якій однією із сторін є транспортне підприємство, а другою - особа, яка має право розпоряджатися вантажем;

в) в момент укладення договору перевезення відправник вважається особою, яка має право розпоряджатися вантажем без пред'явлення спеціальних доказів;

г) адресат не бере участі в договорі перевезення до тих пір, доки не заявить транспортному підприємству про намір розпорядитися вантажем або доки не придбає цього права в результаті отримання вантажу;

д) з моменту пред'явлення перевізнику доказів права розпоряджатися вантажем адресат (одержувач) вступає в договірні відносини з перевізником, - стає стороною у договорі перевезення (І.В.Булгакова [18,С.167]), замінюючи собою відправника, який вибуває з числа учасників угоди з цього ж моменту (М.Е.Ходунов[155,С.127] вказує, що відправник вибуває з договору в момент передачі квитанції одержувачу і що ніби з цього часу він втрачає право розпоряджатися вантажем).

І.О.Андріанов, послідовник М.О.Тарасова, стоїть на тому, що відправник продовжує залишатися учасником договору до видачі вантажу одержувачеві і вказує наступне: „...ні ст. 92, ні ст. 93 Статуту ВВТ не ставить право розпоряджатися вантажем у дорозі в залежність від того, чи є в даний момент у нього квитанція[10,С.89]”.

Наведені висновки автори ґрунтують на тому, що за Статутом ВВТ перевізник несе відповідальність за невиконання чи порушення умов договору перевезення лише перед особою, яка має право розпоряджатися вантажем, і лише до нього можна пред'явити вимоги, які впливають з договору перевезення.

Цивілісти (Т.О.Фаддеева [143,С.28], М.О.Тарасов [129,С.116], М.А.Аллахвердов [6,С.19], Л.І.Лазарева [31,С.7], заперечують можливість визнання одержувача стороною в договорі, оскільки він не бере участі в укладенні договору, не пред'являє і не зобов'язаний пред'являти вантаж, не пред'являє і не підписує накладну, не відповідає за відомості, які вказані в ній, а якщо не прийме вантаж, то всі витрати по зберіганню та перевезенню відшкодовує не він, а відправник. На одержувача може бути перенесене зобов'язання сплатити за перевезення та недобір, але це відбувається не за угодою з перевізником, а за угодою перевізника з відправником та за згодою одержувача прийняти вантаж, а саме скористатися правом, наданим договором, у якому він як сторона участі не бере. Використання цього права пов'язане з обов'язком сплати за перевезення.

Договір перевезення укладається між відправником і перевізником, але при виконанні його до них може приєднатися й нова особа як одержувач. Одержувач може бути зовсім іншою особою, ніж відправник, що передбачено інститутом цесії зобов'язань. Договір укладений між відправником і перевізником, а одержувач є третьою особою, на користь якої відбувся договір. Через це одержувач пред'являє вимоги до перевізника від свого імені, а не як представник відправника. Втім, право розпорядження вантажем ще не робить одержувача стороною в договорі, тим паче, що ст. 909 нового ЦК України передбачає в якості одержувача особу, яка має право на отримання вантажу. Таке формулювання дозволяє розвинути ідею зближення морського та річкового перевезень, змодельовавши такий механізм, при якому накладна при внутрішньоводних перевезеннях може виконувати роль не лише перевізного документа, але й товаророзпорядчого (як коносамент при річкових перевезеннях). Це дозволяє стверджувати, що одержувачем може бути будь-яка особа, яка отримала право на вантаж (у тому числі на підставі розпорядчих угод, які можуть укладатися щодо вантажу до його вивантаження в пункті призначення). У зв'язку з цим слід нормативно врегулювати момент, з якого відправник втрачає право на переадресацію вантажу (на нашу думку, це право визначається моментом переходу права власності на вантаж).

Одержувач не є особою, зобов'язаною надати вантаж для перевезення, а недобір він зобов'язаний сплатити лише в тому випадку, якщо прийме вантаж. Тобто, він не є стороною в договорі. Крім цього, слід зауважити, що у випадку неприйняття вантажу одержувачем і не покриття з вартості вантажу провізних платежів та додаткових зборів пароплавство має право стягнути недоотриману суму з відправника, а не з одержувача (ст. 205 Статуту ВВТ).

Юридичний обов'язок завжди кореспондується суб'єктивним правом. Договір укладається між відправником і перевізником вантажу. При виконанні договору перевезення вантажів у правовідносини вступає третя

особа - одержувач вантажу. Хоча одержувач і не бере участі в укладенні договору перевезення, він набуває у відношенні перевізника певні права й несе перед ним певні зобов'язання.

Відправник має право вимагати виконання зобов'язання від контрагента. Одержувач також має право вимагати виконання зобов'язань, вказаних в одному і тому ж договорі, а саме - доставки вантажу в цілковитому збереженні. Його вимоги самостійні, але стосуються перевезення вантажу, який йде за однією накладною. За загальним правилом претензії за незапитаним вантажем заявляє відправник, а за запитаним – одержувач.

Перевіжник отримує певні вимоги від учасників договору перевезення, які посилаються на одну й ту ж накладну, наприклад, вказівка, зроблена відправником в накладній про те, з якою швидкістю відправляється вантаж тощо, обов'язкова для одержувача. У певних випадках відправник може обумовити перевід провізних платежів на одержувача, а саме - частину своїх зобов'язань перенести на третього учасника перевезення. У свою чергу волевияв одержувача про переуступку права розпоряджатися вантажем під час руху обов'язковий для відправника. І лише одержувач вправі вимагати штраф за прострочення доставки вантажу, - санкцій за прострочення виконання договору, який укладено відправником.

Право розпоряджатися вантажем під час транспортування належить одержувачу чи відправнику, залежно від того, хто тримає транспортну квитанцію. Коли розрахунок за вантаж, який перевозиться, здійснюється з одержувачем, то відповідальність за недобір несуть обидва учасники солідарно - відправник і одержувач.

Необхідно визнати, що відправник і одержувач не переносять своїх прав один на одного, як це буває при уступці права вимагати (цесії): право кожного з учасників впливає з одного й того ж договору і має самостійний характер. Від кожного з них пароплавство може отримати вимоги, пов'язані з одним перевезенням. Перевіжник заявляє вимоги своїм клієнтам, при чому на

різних етапах виконання договору відповідальними є відправник і одержувач. Обґрунтування цієї позиції дуже близьке до позиції М.О.Тарасова: „Важливою ознакою такого зобов’язання є надання користі третій особі...У цьому випадку особливість правових відносин полягає не лише в тому, що договір віддіє переваги на користь третіх осіб, але й у тому, що з угоди контрагентів випливає право самостійної вимоги третьої особи, яка в укладенні угоди участі не брала”[129,С.121].

Таким чином, договір перевезення не може конструюватися так, щоб відправник і одержувач були однією стороною, а перевізник іншою.

Чинне законодавство не містить подібних конструкцій, вказуючи лише як на особу, яка має право на одержання вантажу (ст. 909 ЦК України, ст.307 ГК України).

Враховуючи характер відносин учасників правовідносин з перевезення, слід відмітити, що проблема правового стану одержувача вантажу до останнього часу не може вважатися повністю вирішеною в юридичній літературі. Це питання має не тільки теоретичний, але й практичний інтерес: юридична конструкція може вважатися виправданою лише у тому випадку, якщо вона корисна і для практики, допомагаючи вирішенню тих чи інших питань.

Не викликає сумніву те, що суб’єктами договору перевезення вантажу є три особи – відправник, перевізник та одержувач вантажу. Серед цивілістів існують три думки щодо статусу одержувача вантажу, а отже, і природи договору: 1) він є стороною в договорі, яка замінює відправника з моменту передачі доказів права розпорядження вантажем; 2) відправник залишається стороною в договорі до моменту передачі вантажу; 3) одержувач є третьою особою, на користь якої відбувся договір.

На нашу думку це питання слід вирішити в нормативному порядку, шляхом внесення до відповідних актів – ЦК та ГК – правової норми, за якою договір перевезення вантажу вважався б договором на виконання третій особі (особі, яка має право на одержання вантажу). Це обґрунтовується тим,

що договір перевезення встановлює переваги на користь третьої особи, а також те, що з угоди контрагентів випливає право самостійної вимоги третьої особи, яка в укладанні договору участі не брала.

## **2.5 Укладання та виконання договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні**

Відповідно до ст. 638 ЦК України договір вважається укладеним, коли між сторонами в належній формі досягнуто згоди за всіма істотними його умовами.

Укладання договору є процесом погодження між майбутніми контрагентами суттєвих умов майбутнього договору.

Існує думка, що договір перевезення вантажу є реальним договором, тобто для його укладання недостатньо згоди перевізника і відправника вантажу, а необхідна ще й передача вантажу перевізнику. Але в ЦК України ст. 640 фактично передбачає конструкцію реально-консенсуальних договорів.

Стаття 909 ЦК України передбачає, що зобов'язання між відправником і перевізником виникають після передачі вантажу.

Ст. 67 Статуту ВВТ передбачає, що зобов'язальні відносини між пароплаванням та відправником вантажу виникають лише тоді, коли відправник одночасно з пред'явленням вантажу вручає накладну і **порт відправлення** приймає вантаж до перевезення разом з накладною. З цього моменту у перевізника виникає зобов'язання перевезти переданий йому вантаж в пункт призначення і видати його правоуповноваженій на отримання вантажу особі, вказаній в накладній, а у відправника - зобов'язання сплатити пароплаванству встановлену перевізну плату за перевезення вантажу. В результаті цих дій конкретний договір перевезення вважається укладеним.

Згідно з ст. 638 ч.2 ЦК України 2003 р. договір укладається шляхом пропозиції укласти договір (оферти) однієї сторони і прийняття пропозиції (акцепту) іншою стороною.

У законодавстві інших країн є така ж конструкція. Так, ЦК Російської Федерації (ст. 433) [44,С.703] містить норму, згідно з якою договір є укладеним у момент отримання особою, яка направила оферту, її акцепту. Якщо відповідно до закону для укладення договору необхідна також передача речей, договір вважається укладеним з моменту передачі відповідних речей.

Перед нами постає питання: що є офертою, який спосіб її вираження і що є акцептом, його формою та моментом вираження в договорі перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні.

Загальноновизнано, що укладання договорів, особливо господарських (комерційних), проходить принаймні дві стадії (акцепт і оферту). Офертою є пропозиція укласти договір, адресована одній чи кільком особам і містить вказівку на істотні умови договору, виражає намір особи, яка зробила пропозицію, вважати себе зв'язаною договором у разі її прийняття (акцепту).

Виділимо особливості оферти:

- адресація одній чи кільком особам (чи невизначеному колу осіб), здійснена будь-яким способом: реклама, виставка, ярмарок тощо[55,С.134];
- містить вказівку на істотні умови майбутнього договору;
- виражає намір оферента вважати себе зв'язаним пропозицією (а не договором, оскільки він ще не укладений) в разі її прийняття;
- наявність реквізитів оферента, вони повинні бути легкодоступними;
- містить вказівку на строк чинності оферти. Це пояснюється строковістю зв'язаності оферента зобов'язаннями з оферти. Виконання акцептантом дій, які свідчать про акцепт оферти поза межами строку її дії, не тягне за собою автоматичного виникнення зобов'язання у оферента перед останнім.

Загалом офертою вважаються складені та підписані належним чином, завірені печаткою оферента екземпляри проекту договору. Однак Статут ВВТ говорить не про сам договір і його форму, а про підтвердження існування

договору, що забезпечується накладною. Залишається невирішеним це питання і в КВВТ РФ[41].

Відповідно до ст. 642 ЦК України акцептом вважається відповідь від особи, якій адресована оферта, про прийняття нею визначеної пропозиції. Але накладну видає саме перевізник. Складається ситуація, за якої стає незрозумілим, хто в який момент є оферентом і акцептантом.

На практиці з боку перевізника, як правило, відсутня оферта. В рекламі перевізника зазвичай міститься лише інформація про те, що він здійснює такий вид господарської діяльності, як перевезення, і відсутня вказівка про суттєві умови майбутнього договору.

Щодо договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні, то до суттєвих умов відносяться дані про вантаж, порт призначення, одержувача, вартість наданих послуг. Ці умови, як правило, відсутні, оскільки є прерогативою визначення відправником вантажу (не беручи до уваги теоретичної можливості здійснення рейсових перевезень).

Якщо прийняти за оферента відправника вантажу (і чи слід у такому випадку вважати офертою передачу вантажу перевізнику), а перевізника акцептантом, то акцептом вважаємо факт прийняття вантажу останнім. Ця ситуація не містить протиріччя загальним нормам про укладення договорів. Стає дещо незрозумілою ситуація, коли оферентом є перевізник, а відправник в якості акцепту передає йому вантаж, - то що буде свідчити факт прийняття вантажу до перевезення? Ці неясності зумовлені відсутністю письмової форми договору (і наявністю лише доказів його укладення у формі накладної); умовою, передбаченою законом про укладення договору перевезення, пов'язаною з реальною передачею вантажу перевізникові (наявністю фактичних дій кожної із сторін договору, які його укладають).

Тут, на нашу думку, відображаються усталеності річкових перевезень та вироблені практикою традиції. Укладення договору перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні хоча й слідує загальним правилам про укладення договорів, але має свої особливості, які зумовлені видом

вантажних перевезень. Але сучасні інформаційні засоби допускають інші неадекватні стабільні основи можливості укладання договорів (так звані комп'ютерні угоди).

Нами відстоюється теза про необхідність розглядати договір перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні **не як реальний чи консенсуальний, а як такий, що містить ознаки і реальної, і консенсуальної угоди.** Тобто такий, який є укладеним не з моменту надання вантажу до перевезення, а з моменту досягнення сторонами згоди з усіх суттєвих умов договору, що може виражатися у формі згоди перевізника виконати замовлення відправника (ч.3 ст. 154 ЦК УРСР передбачала, що договір може бути укладений шляхом прийняття до виконання замовлення; ст.915 ЦК України передбачає, що у публічному договорі перевізник повинен здійснити перевезення на звернення будь-якого перевізника і не вирішується це питання у звичайному договорі перевезення вантажу). При цьому зобов'язання у перевізника виникають лише після реальної передачі вантажу. Прибічником такої думки виступає також В.В.Вітрянський [20,С.259]

За визнання цього договору реально-консенсуальним, буде логічною договірною відповідальність за ненадання чи прострочення надання відправником вантажу до перевезення (зараз за такої ситуації наявна відповідальність за ще не укладеним договором, оскільки він є таким лише після прийняття вантажу до перевезення).

На практиці договори на разове перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні укладаються, як правило, шляхом погодження всіх умов майбутнього договору і підписанням відповідного документу (при цьому, як правило, сторони навіть не підозрюють про реальність даного договору, укладаючи його за правилами, які застосовуються до консенсуальних договорів).

За іншим варіантом відправник вантажу складає перевізникові заявку на перевезення вантажу (тут застосовується за аналогією ст.61 Статуту ВВТ, згідно з якою за заявкою перевозяться непланові вантажі), вказуючи в ній

дані про вантаж, його призначення, відомості про упаковку, назву відправника й одержувача. Цим самим відправник виражає свій намір на укладення договору з перевізником. Це дає нам можливість встановити три важливі в правовому сенсі обставини: бажання відправника укласти з перевізником договір перевезення вантажу, звернення до конкретного перевізника з такою пропозицією, викладення у своїй пропозиції основних суттєвих даних про вантаж і умов його перевезення.

В юридичній літературі існують і впливають досі на механізм правового регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні різні точки зору на значення заявки на окремих видах транспорту та їх юридичної природи.

Так, К.К.Яїчков [148, С.60], С.С.Алексєєв [42, С.22] вважають, що подання заявки – це самостійна одностороння вимога відправника вантажу, яка за своєю природою є односторонньою угодою.

На думку В.Т.Смірнова [106, С.7], К.Ф.Єгорова [64, С.7], М.М.Ніколаєвої [91,С.153] визнати заявку угодою – значить надати невластиве їй значення. В.А.Єгізаров відстоює думку оперативно-регулюючих функцій заявки [63,43].

Отже, як здається, направлення заявки може бути офертою, що має правові наслідки, за якою йде згода (як правило, з попереднім розрахунком вартості перевезення) чи незгода перевізника здійснити це перевезення.

У разі згоди перевізника, вантаж передається в порту перевізнику (пароплавству) разом із заповненою накладною. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху транспортування, а перевізник зобов'язаний видати її разом з вантажем одержувачу в порту призначення (ст.67, 97 Статуту ВВТ). Значення накладної в тому, що пароплавство і відправник вантажу приймають на себе зобов'язання і відповідальність за невиконання вимог Статуту ВВТ і діючих Правил перевезення.

Зобов'язання у перевізника виникають з моменту здачі йому вантажу відправником, проте у такому випадку він залишається незахищеним

відносно своїх витрат на підготовку тону до перевезення у випадку нездачі вантажу відправником. Як вихід - укладення організаційних договорів, або законодавче конструювання даного договору не як реального, а як консенсуального.

Інакше з цивільно-правової точки зору (ст. 921 ЦК України, ст.180 Статуту ВВТ) підстави стягнення збитків, пов'язаних з підготовкою судна до перевезення – позадоговірні.

Пред'явлення відправником вантажу разом з заповненою накладною і приймання пароплавством накладної разом з вантажем є правоутворюючим моментом укладення договору перевезення і його формою [173,С.111].

При пред'явленні вантажу до перевезення відправник зобов'язаний надати всі документи, передбачені для перевезення санітарними, карантинними та іншими правилами (ст. 69 Статуту ВВТ). Відправник несе відповідальність за наслідки, які виникають із-за несвоєчасної передачі, неповноти, неправильності чи недостатності цих документів.

Статут ВВТ передбачає відомості і вказівки, які повинні бути включені до накладної, зокрема назву перевізника, назву і адресу відправника з зазначенням пункту призначення, кількості вантажу, виду сполучення, характеру тари чи упаковки, швидкості перевезення, часу пред'явлення накладної та ін.

Прийняття перевізником вантажу з накладною свідчить, що перевізник, як учасник договору погодився укласти договір перевезення наданого вантажу і прийняв всі умови, вказані відправником в накладній.

З моменту прийняття вантажу з накладною договір перевезення вважається укладеним на умовах, указаних відправником у накладній (ст. 67 Статуту ВВТ).

Для підтвердження укладення договору і прийняття вантажу до перевезення відправнику видається квитанція, яка за своїм юридичним значенням є не лише доказом укладення договору перевезення, але й одночасно має значення розписки, яка засвідчує прийняття вантажу до

перевезення і зобов'язання перевізника видати вантаж в пункті призначення його власнику. Квитанція є документом, який надає право розпорядження вантажем під час перевезення і пред'явлення претензії про відшкодування вартості вантажу при його повній втраті.

Передача вантажу разом із накладною відправником і прийняття цього вантажу перевізником, засвідчена квитанцією, є, по суті обміном офертою і акцептом між зацікавленими особами.

Таким чином, укладення договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні має ряд особливостей субінституційного характеру. Проте, чинний Статут ВВТ їх не відображає, що, на нашу думку, є його суттєвим недоліком. Глава 64 ЦК України в даному випадку має загальний характер і її правила не можуть повною мірою застосовуватися при укладанні договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні.

Тому вважаємо за потрібне деталізувати процедуру укладення договору перевезення вантажу, можливість та правила зміни його умов, внесення змін та доповнень у чинний Статут ВВТ чи у проєктований.

Слід зазначити, що, окрім накладної, в договорі перевезення вантажів для встановлення взаємовідносин між пароплавством і відправником вантажу (та вантажоодержувачем) певне значення має дорожня відомість. На підставі накладної, пред'явленої відправником вантажу разом з вантажем, порт відправлення повинен скласти дорожню відомість, яка також слідує разом з вантажем і після видачі вантажу в пункті призначення залишається пароплавству (ст.67 Статуту ВВТ). Дорожня відомість, як і накладна, містить всі відомості про вантаж, відправника й одержувача. На дорожній відомості одержувач дає розписку в отриманні вантажу із зазначенням суми внесених ним платежів по цьому перевезенню. Розписка в дорожній відомості й накладній про отримання вантажу засвідчує виконання перевізником договору перевезення і є доказом видачі вантажу та отримання його одержувачем.

Так, в своїй праці М.А.Аллахвердов наводить приклад: „...держарбітраж при Архангельському облвиконкомі зазначив, що „оскільки одержувач розписався в дорожній відомості про отримання вантажу повністю, то його посилення на отримання вантажу з частковою нестачею не може слугувати доказом для покладення відповідальності на перевізника” [117,С.27].

Дорожня відомість є внутрішнім транспортним документом, на підставі якого транспортні підприємства перевіряють правильність розрахунків перевізних платежів й інших даних, які відносяться до виконання договору перевезення.

Якщо в накладній і дорожній відомості містяться різні дані, то слід керуватися даними накладної, оскільки лише вона є безспірним документом про наявність договору. Звідси, - дорожня відомість є не договірним документом, а внутрішнім транспортним, за яким перевізник засвідчує факт видачі вантажу одержувачу в пункті призначення.

За останній час, поряд з іншими видами сполучень, набули розвитку перевезення вантажів судами внутрішнього водного транспорту з річкових портів у морські, із морських портів у річкові, а також перевезення між морськими портами з використанням внутрішніх водних шляхів. Сфера діяльності річкового транспорту за останні роки значно розширилася, в тому числі і на морські порти як України, так і інших країн.

Морський флот став частіше використовувати внутрішні водні шляхи для доставки вантажів і перевезення пасажирів. Важливо зауважити, що перевезення вантажів у змішаному плаванні з епізодичних перейшли в регулярні. Умови плавання на внутрішніх водних шляхах і на морських просторах відрізняються один від одного. З огляду на це, суднобудівна промисловість у свій час почала масовий випуск суден змішаного плавання.

Як приклад можна привести класифікаційне свідоцтво судна „Невський 2” (номер ІМО 8946810), порт приписки – м. Херсон, за яким дозволяється плавання цього судна по внутрішніх водних шляхах України, Азовському,

Чорному та Мармуровому морях і висоті хвиль не більше 2-х метрів.

Екіпажі річкових судів укомплектовуються за штатами морських. У процесі плавання річкові судна керуються навігаційними правилами, що діють на морському флоті. Однак правовий бік змішаного плавання залишається невирішеним дотепер. Не вирішив цю проблему і новий КТМ України, в Росії - новий КВВТ РФ.

До сьогодні вітчизняними науковцями не досліджувалося достатньо питання про взаємодію річкового та морського транспорту при річкових та морських перевезеннях. Так, М.Е.Ходунов звертав увагу на наступне: „Внутрішній водний транспорт все більше перестає бути річковим. Разом з тим, настійніше стає питання про усунення тієї неузгодженості між нормами внутрішньоводного і морського права, яка простежується в наш час” [151,С.172]. У чинних транспортних статутах та кодексах є неузгодженість з ряду суттєвих питань. Одним з недоліків КТМ та Статуту ВВТ є не досить чітке визначення сфери їх застосування. Так, ст. 4 Статуту ВВТ передбачає його дію щодо суднохідних річок і плаваючих під вітчизняним прапором суден внутрішнього водного транспорту під час руху іноземними чи міжнародними річками. Це дає підставу зробити висновок про те, що стосовно морів діють норми КТМ України, а не Статут ВВТ.

У той же час Статут ВВТ не дає відповіді на питання про те, чи поширюється дія норм Статуту ВВТ на морські судна, які заходять на внутрішні водні шляхи. Але КТМ містить вказівку про те, що дія його норм розповсюджується і на морські судна, які заходять на внутрішні водні шляхи. Так, згідно п.2 ст.176 КТМ України, перевізник звільняється від відповідальності за втрату, нестачу, пошкодження вантажу, якщо це сталося не з його вини, зокрема внаслідок виникнення небезпеки і випадковостей на морі та інших судноплавних водах. Ст. 297 КТМ визначає сферу своєї дії в разі відшкодування збитків від зіткнення суден: „Правила цієї глави застосовуються у разі зіткнення в морських або інших водах морських суден, а також морських суден і суден внутрішнього плавання”[43]. Але що таке

морське судно і чим воно відрізняється у правовому відношенні від річкового КТМ не пояснює. Це питання отримало розвиток у науковій літературі. На думку П.Д.Самойловича, такою ознакою є внесення судна до відповідного реєстру (судового реєстру морського порту і наявності судового свідоцтва, яке видається морським портом, чи судового реєстру судноплавства і судового свідоцтва, виданого регіональним представництвом Українського реєстру судноплавства)[97,С.13].

КВВТ РФ відображає тенденції розвитку доктрини правового регулювання перевезень внутрішнім водним транспортом; змін економічних та законодавчих. Проте і він не дає чіткого розмежування сфери його дії та КТМ Російської Федерації[42], а особливо у тому випадку, коли вантаж перевозиться річковим судном чи судном типу ріка – море з виходом такого судна до морського порту. Правова конструкція, яка міститься в ст. 1 КВВТ РФ, зумовлює виникнення питань. Так, ст.1 п.2 вказує, що його положення поширюються на внутрішні водні шляхи і розташовані на них судноплавні гідротехнічні споруди. За такої ситуації виникає питання – при виході річкового судна в море з якого моменту починає діяти КТМ (відстань від берега чи якісь інші параметри), та за якими документами слід отримувати вантаж в пункті призначення, оскільки транспортні документи при річкових і морських перевезеннях різні?

Правильним було б, на нашу думку, ввести норму в новий КВВТ України, якою б визначалась дія КВВТ чи КТМ в залежності від пункту виходу судна (морського чи річкового порту).

Прибічниками такої думки є П.Д. Самойлович та М.О. Тарасов: „якщо договір перевезення на своїх суднах укладає річкове пароплавство, то, хоча частину шляху вантаж іде морем, умови перевезення і відповідальність сторін повинні визначатися Статутом внутрішнього водного транспорту, і навпаки, якщо морське пароплавство має технічну можливість забезпечити доставку вантажів своїми суднами на річкові пристані, то в цьому випадку

умови перевезення повинні визначатися Кодексом торговельного мореплавства”[124,С.156].

М.Е.Ходунов зауважив, що існують організації (судноплавства), у віданні яких є і річкові судна, і суто морські[124,С.175]. Дослідник вказував, що одне і те ж судно може бути визнане судном внутрішнього чи морського прибережного плавання залежно від району, вказаного в свідоцтві про придатність до плавання.

Якщо конструкція судна та інші технічні характеристики не можуть бути основою для приналежності його до числа морських чи річкових, то наявність чи відсутність свідоцтва про придатність до плавання в тому чи іншому морському районі є чіткою правовою ознакою, яка дає можливість вирішити питання про те, чи підпадає певне судно під дію норм морського права. Судна з такими свідоцтвами повинні вважатися морськими і попадають під дію норм КТМ. Але доцільним є детальне регулювання цих відносин на рівні окремих нормативних актів.

М.О.Тарасов відстоював думку, що відносини, в яких річкове судно виходить в море не слід регулювати нормами КТМ[124,С.156]. М.Е.Ходунов не погоджувався з такою позицією, вважаючи, що річкове судно, яке має право на вихід в море, є морським судном, а значить підпадає під дію КТМ[151,С.181].

З питання співвідношення норм морського та „річкового” права слід розглянути досвід деяких країн. Так, на відміну від договору морського перевезення, договір річкового перевезення передбачений законодавством далеко не всіх країн. Наприклад, у Франції до останнього часу до договору річкового перевезення застосовуються правила Торговельного Кодексу 1807р., яке стосується перевезення взагалі.

Цікаво, що французьке законодавство майже повністю ігнорує питання правового регулювання діяльності річкового транспорту, підчиняючи нормам адміністративного права.

А.Д.Кейлін у своїх дослідженнях зазначав, що з питань річкового транспорту найбільшої уваги заслуговує бельгійське законодавство, в якому передбачено застосування коносаменту в річковому судноплавстві, підчиняючи річковий коносамент нормам морського права[36,С.69]. Крім того, значним поширенням у річковому судноплавстві Бельгії, особливо в Антверпені, користуються “Загальні правила фрахтування річкових суден” (Conditions Generales d’Affretement), затверджені Вищою радою внутрішньої навігації в 1927 р., а з 1936р. спеціальний закон про фрахтування суден для річкових перевезень - loi du 5 mai 1936 sur l’affretement fluvial[176].

У Бельгії в річковому судноплавстві поширена видача перевізником коносаменту. У Німеччині при річкових перевезеннях складається накладна, яка супроводжує вантаж. Вантажовідправник одержує від перевізника або дублікат накладної, або ж особливий документ-Ladeschein, що є, по суті, річковим коносаментом. Цей документ відрізняється від дубліката накладної тим, що він наділений властивостями товарно-розпорядчого документа[36,С.70].

Зважаючи те, що в Україні відбувається комерціалізація економіки, становлення її як ринкової, це вимагає створення таких правових конструкцій, які б забезпечували її потреби. Іншими словами, глобалізація економіки, європейська інтеграція вимагає єдиних підходів до регулювання одних і тих же відносин. Тому вважається за доцільне зближення норм, які регулюють річкові та морські перевезення, і за можливе використання накладних за типом німецького Ladeschein чи річкового коносаменту, що є одночасно перевізним і товаророзпорядчим документом.

Оскільки нами договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні віднесено до підприємницького, до нього застосовуються загальні норми відносно письмової форми договору. Письмовою формою договору перевезення є накладна, яка є перевізним документом, що встановлює взаємні обов’язки сторін договору, і умовою його укладення. У зв’язку з цим в літературі і в судово-арбітражній практиці стверджується, що накладна

служить як для формування, так і для визнання змісту прав і обов'язків сторін за договором перевезення і є основним доказом при розгляді позовів з договору перевезення.

За результатами аналізу діючих норм виявлено наявність колізій між нормами, які регулюють перевезення вантажів річковим та морським транспортом у внутрішньому водному сполученні. Пропонуємо в нормативному порядку узгодити це питання шляхом зближення норм, регулюючих перевезення вантажів річковим та морським транспортом, в тому числі шляхом запровадження універсального для них коносаменту (який є одночасно перевізним і товаророзпорядчим документом).

Специфіка договору перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом накладає свій відбиток на його виконання, яке зводиться до належного виконання обов'язків сторін. Їх розгляд доцільно розпочинати через процес здійснення операцій по підготовці і здійсненню перевезення.

У пункті відправлення виконують такі операції: прийом вантажу до перевезення, зберігання, завантаження на судно, оформлення транспортних документів, визначення перевізної плати, розрахунки за перевезення.

Аналіз ст.1 Закону України „Про оподаткування прибутку підприємств”[80] дозволяє зробити висновок, що договори в економічному обороті йменуються господарськими операціями.

Початковою операцією і правоустановчим фактом у процесі перевезення вантажу є приймання його до перевезення. Момент приймання визначає початок відповідальності пароплавства за збереженість вантажу та строки доставки. Операції з приймання вантажу у порту виконують у такій послідовності: відправник складає накладну і подає її у вантажну контору порту, а після отримання дозволу пред'являє вантаж до перевезення. Працівник порту, відповідальний за прийом та здавання перевіряє стан вантажу і тари, маркування та масу, приймає вантаж на склад чи причал порту, робить відмітку у накладній, у необхідних випадках - транспортне

маркування<sup>1</sup>. У вантажній конторі складають дорожню відомість, здійснюють таксування й отримують перевізні платежі та збори. На вантажній ділянці порту проводять навантаження і оформлюють здавальною відомістю передачу вантажу на судно, одночасно вручаючи адміністрації судна транспортні документи.

Вантаж до перевезення може бути прийнятий лише у стані, який забезпечує цілісну доставку одержувачу. У випадку виявлення невідповідності тари встановленим вимогам чи її несправності працівник з прийому-здачі зобов'язаний вимагати від відправника заміни чи ремонту тари і тільки після цього приймає вантаж. Зазвичай вантаж приймається за зовнішнім оглядом тари, упаковки або самого вантажу (якщо він перевозиться без упаковки). Порт має право вимагати від відправника відкрити тару<sup>2</sup> [12, С.34] для перевірки вантажу під час прийому до перевезення у таких випадках: якщо є підстави передбачати, що наявне завищення відправником об'явленої цінності вантажу; для виявлення наявності вантажу, забороненого до перевезення чи небезпечного; у разі сумніву в правильності найменування вантажу. Як правило, вантаж приймають без його перевірки. Відповідальність за неправильну назву вантажу в накладній, за псування його під час перевезення через невиконання відповідних правил підготовки лежить на відправнику.

Вантаж, пред'явлений до перевезення за однією накладною, повинен бути завезений на склад порту протягом одного дня, що засвідчується підписом у накладній працівника із здачі–прийманню.

Вантаж вважається прийнятим до перевезення після сплати відправником провізних платежів і видачі йому квитанції накладної. Час

---

<sup>1</sup> Маркування – нанесення на вантаж (чи тару) спеціальних знаків, які забезпечують індивідуалізацію вантажу при перевезенні, тобто можливість встановлювати належність вантажу до певного відправлення і способи поводження з ним. Транспортне маркування включає в себе нанесення маніпуляційних знаків, основні, додаткові і інформаційні написи (згідно §8 Правил приймання вантажів до перевезення).

<sup>2</sup> Тарою називають промислові вироби з різного роду матеріалів (дерева, фанери, картону, металу, полімерних матеріалів і т.п.), призначені для упакування товарів і забезпечують їх збереженість в процесі транспортування. Конструктивні особливості всіх видів тари та вимоги до неї містяться в державних стандартах.

прийому вантажу засвідчують проставленням на накладну календарного штемпеля порту.

Інколи пред'явлений відправником вантаж приймають до перевезення до назначеного портом дня навантаження на умовах очікування цього дня на складі порту. У цих випадках на накладній, дорожній відомості і квитанції роблять відповідну відмітку. У накладній, дорожній відомості і квитанції на перевезення вантажів, прийнятих для перевезення до відкриття навігації, роблять відмітку “вантаж прийнятий на умовах зберігання і відправки після відкриття навігації“. Вона за своєю суттю є виключною умовою, яка тягне наслідки по відношенню до звичайної умови договору перевезення – строку перевезення, оскільки визначає момент початку його виконання. Ця умова є доволі специфічною, і тому, на нашу думку, повинна підпадати виключно під договірне регулювання.

Прийнятий вантаж записують до книги прийому вантажів до перевезення (форма ГУ 14), в якій вказують основні відомості про нього: порядковий номер відправки, час прийому, номер накладної, порт призначення чи перевалки, найменування відправника, найменування вантажу, кількість місць, його масу, рід упаковки та місце складування. Після відправки вантажу запис доповнюють, вказуючи дату відправлення, назву і номер судна, на якому відправлено вантаж, номер здавальної відомості.

При прийманні вантажу важливе практичне значення має питання про визначення маси, особливо великотонажних вантажів.

Ст. 64 Статуту ВВТ вимагає обов'язкового визначення маси вантажу при його здачі і прийомці пароплавством до перевезення. Це необхідно для того, щоб точно встановити, яку кількість вантажу прийнято і повинно бути здано одержувачу, правильно визначити провізні платежі, раціонально використати вантажепід'ємність судна[7,С.30].

У накладній масу вказують за спільними підписами осіб, які зважували вантаж, від порту і від відправника. Розрахунковим методом завжди масу

вантажувача визначає відправник. Про такий спосіб визначення маси вантажу відправник вантажу повинен вказати в накладній. Пароплавство має право перевірити правильність визначення відправником вантажу його ваги (ст.65 Статуту ВВТ). Тарні та штучні (без упаковки) вантажі, вага яких вказується на кожному вантажному місці, а також вантажні місця стандартного розміру та ваги, при прийомці до перевезення не зважуються. Розрахунковим шляхом можна визначити масу вантажу по осадці судна шляхом обчислення різниці між його водовитисненням з вантажем і порожнім; обміром об'єму вантажу, укладеному на складі, чи заміром наливного вантажу в резервуарах.

Порядок визначення маси наливних, навалочних та насипних вантажів вказаний в Правилах їх перевезень; спосіб розрахунку відправник вказує у накладній. Це загалом імперативи, які необхідні для спрощення взаємовідносин сторін та запобігання непорозумінням, пов'язаних із суто процесуальними (інколи технічними) моментами й забезпечення єдиності дії норм, які регулюють відносини, що виникають між сторонами договору перевезення під час приймання чи видачі вантажу.

Вважаємо, що для підвищення якості процесу зважування вантажів необхідно спростити цю операцію, оскільки процес зважування повинен здійснюватися за участю представників пароплавства та відправника.

Деякі вантажі можуть перевозитися з об'явленою цінністю, яка не повинна перевищувати справжньої його вартості. У випадку розбіжностей між відправником вантажу та пароплавством вартість вантажу визначається експертизою, про що складається акт. Необхідність об'яви цінності пов'язана з тим, щоб при псуванні, пошкодженні чи втраті вантажу можна було встановити розміри збитків для відшкодування їх власнику вантажу. Об'ява цінності вантажу обов'язкова при здаванні до перевезення дорогоцінних металів та виробів з них, дорогоцінного каміння, янтарних виробів, виробів з гірського кришталю, дорогоцінних костей та виробів з них, предметів мистецтва (картин та статуй), художніх виробів, антикварних та домашніх речей, які перевозяться без провідника відправника.

Об'ява цінності не допускається при здаванні до перевезення навалочних, насипних, наливних та інших масових вантажів, які швидко псуються та небезпечних вантажів, а також вантажів, які перевозяться відкритими суднами чи в суднах з пломбами<sup>1</sup> відправника(ст.70 Статуту ВВТ).

Основним транспортним документом на перевезення вантажу є накладна, яка супроводжує вантаж з моменту прийому до здачі одержувачу в пункті призначення. У накладний вказують всі дані, необхідні для правильного виконання перевезення і обчислення перевізних платежів. Затвердження їх форм відноситься до компетенції Міністерства транспорту України. Проте всі форми було складено ще за часів затвердження „Правил перевезення вантажів” і з того часу не змінювались. Дотепер на річковому транспорті застосовують накладні на перевезення сухих вантажів у внутрішньому водному сполученні (форма ГУ-1), перевезення в контейнерах (форма ГУ-2), перевезення нафтопродуктів наливом (форма ГУ -9).

Номер накладної ставлять у відповідності з номером дорожньої відомості, яку заповнюють на певну відправку. Заповнюючи накладну, слід мати на увазі, що у графі “відправка” повинно бути вказано, якою (судовою, збірною чи мілкою) відправкою пред'явлено вантаж для перевезення. Це необхідно для правильного обчислення плати за перевезення.

Назву порту (пристані) відправлення і призначення вказують відповідно до їх офіційної назви. Неточність є причиною відправки вантажу не за призначенням (у цьому разі перевізник не несе відповідальності).

Залежно від назви вантажу встановлюються умови його перевезення. Щоб правильно застосувати технічні норми завантаження суден при перевезенні судовими відправками та судно-годинні норми при розрахунку плат простійного часу разом з назвою вантажу необхідно вказувати і його упаковку.

---

<sup>1</sup> Під пломбами згідно з Правилами пломбування вантажних приміщень суден розуміють спеціальні засоби, які за своєю конструкцією і способом накладення виключають можливість зняття їх з місця встановлення без порушення цілісності.

При перевезенні небезпечного вантажу згідно із Правилами перевезення цих вантажів у верхній частині відправник зобов'язаний поставити штампель червоного кольору про небезпечність вантажу. Наприклад, при перевезенні метанолу в накладній повинен бути поставлений штампель такого змісту: «Небезпечно», «Рідина легко займається», «Яд», а під найменуванням вантажу записано: «Вантаж відноситься до класу 3.1».

На основі заповненої відомості і перевіреної накладної у вантажній конторі порту здійснюють розрахунок провізної плати, заносять її у відповідні графи накладної і виписують дорожню відомість. В останню включають всі дані, які є в накладній.

Сплату провізних платежів відправник засвідчує своїм підписом на всіх частинах дорожньої відомості і на накладній.

Дорожня відомість разом з накладною супроводжує вантаж до пункту призначення. Корінець дорожньої відомості залишається в порту відправлення. На річковому транспорті встановлено дві форми бланків дорожніх відомостей: на перевезення сухих вантажів у внутрішньому водному сполученні (форма ГУ-2); на перевезення нафтопродуктів наливом (форма ГУ-10) .

Відправник вантажу повинен одночасно з накладною передати перевізнику всі документи, які вимагаються санітарними, митними, карантинними та іншими Правилами (ст. 69 Статуту ВВТ).

При пред'явленні до перевезення вантажів, які швидко псуються, відправник разом з накладною повинен надати порту (пристані) свідоцтво якості продукції, датоване днем прийому продукції до перевезення, а на м'ясо та м'ясопродукти (крім ковбас та топлених жирів, консерв), яйця курячі, молочні продукти, і ветеринарні свідоцтва[139,С.255].

У свідоцтві про якість продукції, яка швидко псується, повинен бути вказаний строк транспортабельності, встановлений в залежності від властивостей продукції. Якщо він менше строку доставки, вантаж до перевезення не приймається.

При перевезенні металобрухту відправник додає до накладної свідоцтво про приведення його в стан, безпечний для перевезення, перевантаження, переплавки і про те, що він не містить вогневибухонебезпечних матеріалів (ст.69 Статуту ВВТ).

Згідно зі ст.73 Статуту ВВТ до накладної на вантаж, вологість якого при перевезенні змінюється (цукор, борошно, зерно всіх видів, риба сушена, копчена тощо), відправник повинен додати до нього свідоцтво про якість із вказівкою в ньому відсотку вологості. В свідоцтві про якість зернових вантажів, які перевозяться насипом, також повинен бути вказаний відсоток забрудненості. Визначення вологості вантажу у пунктах відправлення дає можливість встановити, чи відбулося зменшення ваги в результаті часткової втрати вантажу чи із-за зменшення його вологості. Так, залізорудний концентрат при вологості вище 8% під дією вібрації корпусу та качки може переходити в розжижений стан і переміщуватись у бік нахилу судна, яке при цьому втрачає стійкість[11,С.42]. Через це перевезення залізорудного концентрату з збільшеною вологістю, особливо шляхами з морськими умовами плавання, може призвести до загибелі судна. Для запобігання таких негативних наслідків розроблені правила перевезення залізорудного концентрату[68, С.166].

Таким чином, відправник вантажу в процесі оформлення транспортних документів повинен надати перевізнику всі документи на вантаж, які вимагаються за Статутом ВВТ, санітарними та технічними нормами.

Провізна плата відноситься на сьогодні до звичайних умов і визначається тарифами, але з урахуванням динамічних чинників: ринкової кон'юнктури, курсу валюти, попиту на вантажні перевезення. Тому і не дивно, що чинні нормативні акти щодо цього питання за короткий час перетерпіли змін. До цього для визначення вартості перевезень вантажів керувались Тарифами на перевезення вантажів річковим транспортом[134].

Зараз діє Постанова КМУ від 22 лютого 1995 р. N 135 „Про Положення про державне регулювання цін тарифів на продукцію виробничо-технічного

призначення, товари народного споживання, роботи і послуги монопольних утворень”[84]. Згідно із п. 2 цієї Постанови у відношенні монопольних утворень (у даному разі АСК „Укррічфлот”) державне регулювання цін на послуги, що надаються, застосовується за сумісним рішенням Міністерства економіки України і Антимонопольним комітетом України. Постанова передбачає регулювання цін шляхом встановлення фіксованих цін чи граничних нормативів рентабельності. Тарифи встановлені з метою обмежити перевізника як монополіста. Для визначення провізних плат зараз використовують вартість перевезення тонни маси вантажу, вартість робіт судна за годину, добу, місяць, яка застосовується в розрахунках, та відстань, на яку перевозиться вантаж.

Штраф за затримання внесення провізних платежів нараховується на всю суму провізної плати та додаткових зборів, які повинні бути внесені при відправленні. Невнесення відправником провізних платежів при здаванні вантажів до перевезення дає право перевізнику затримати виконання договору перевезення, але не робить цей договір недійсним. Перевізник може розпочати перевезення і стягнути провізні платежі з одержувача на підставі ст. 95 та 205 Статуту ВВТ. Таке ж правило міститься і в ст. 75 КВВТ РФ, за якою плата за перевезення вантажів та інші належні перевізнику платежі вносяться відправником вантажу до моменту відправлення вантажу, якщо інше не передбачене договором. При несвоєчасному внесенні вказаних платежів відправлення вантажу може бути затримане і до їх внесення перевізник може припинити подачу судна.

Навантаження й розвантаження вантажів здійснює відправник і одержувач на своїх причалах. Все обладнання, необхідне для навантаження і кріплення вантажів, повинні бути надані, установлені, а після розвантаження зняті засобами відправника чи одержувача вантажу (ст.82 Статуту ВВТ). Якщо ці матеріали надає пароплавство, відправник зобов’язаний сплатити пароплавству їх вартість. Усі пристрої та матеріали відправника вантажу, які

включено до накладної, перевозяться як вантаж і видаються в порту призначення одержувачу разом із вантажем.

Вантажі, для яких технічні норми завантаження суден не встановлено, повинні завантажуватися до повної вантажопід'ємності чи вантажемісткості суден. Пароплавство при виявленні недовантаження судна в місці навантаження має право вимагати його довантаження, якщо відправником вантажу була подана заявка на відповідну кількість вантажу. Простій судна в цьому випадку сплачується відправником вантажу.

При подачі під навантаження несправного судна і при неможливості за цієї причини або у зв'язку з падінням глибин завантажити судно до повної вантажопід'ємності, що оформляється відповідним актом, плата за перевезення стягується з розрахунку фактичної кількості навантаженого (ст.79 Статуту ВВТ).

Вантажі, що потребують тари для запобігання від втрати чи псування при перевезенні, повинні пред'являтися в справній тарі, що відповідає державним стандартам, а вантажі, на тару і упаковку яких стандартів не встановлено, - в справній тарі, яка забезпечує їх повну збереженість при перевезенні. Тобто, такі відносини можуть мати імперативи, які забезпечують єдиначинність у використанні засобів забезпечення безпеки перевезень та попереджають порушення умов договору перевезення відносно цілості вантажів, що перевозяться.

Так, наприклад, 29.08.1988 р. портам було направлено наказ № 04-22/33 з управління річкового флоту, згідно з яким передбачено, що при перевезенні кавунів навалом, бункер судна слід вистилати соломною шаром 10 сантиметрів, а навантаження кавунів здійснюється на висоту не більше 130 сантиметрів.

Строк навантаження та розвантаження визначають за судногодінними нормами, передбаченими правилами перевезень.

Документом, яким оформляють перевантажні операції на причалах відправника, є акт навантаження-розвантаження судна (форма ГУ-30). При

передачі вантажу перевіряють стан тари і упаковки, кількість місць, марок і відповідність їх записам у накладній. При виявленні дефектів тари чи упаковки вантаж зважують. Якщо виявляється нестача або залишок вантажу, його псування чи пошкодження, складають внутрішній акт (форма ГУ-26).

Строки навантаження мають суттєве значення для встановлення факту належного виконання зобов'язань. Строки навантаження (як і розвантаження) суден обчислюються з моменту подачі судна до причалу (ошвартовки). При неможливості подачі судна до причалу по вині відправника вантажу чи одержувача строк очікування судном подачі до причалу включається у строки навантаження чи розвантаження.

Неможливість подання судна до причалу встановлюється актом, який підписується обома сторонами. Відсутність такого запису в акті навантаження - розвантаження судна може лишити пароплавство права на пред'явлення штрафу за простій судна за строк очікування подачі його до причалу з вини вантажевласника.

Про час очікуваного прибуття судна до пункту навантаження чи розвантаження пароплавство повідомляє відправника (одержувача) не пізніше, ніж за 24 години до прибуття судна, а про час подачі судна під навантаження чи розвантаження - не, ніж за 6 годин до подачі судна (п. 86 Правил перевезення вантажів). Відправник вантажу чи його одержувач, який отримав повідомлення про очікуване прибуття судна, зобов'язаний завчасно вказати місце (причал), до якого повине бути подане судно для навантаження чи розвантаження. Якщо судно подано без сповіщення про подачу під навантаження чи розвантаження або з порушенням строку сповіщення, відправнику вантажу чи одержувачу надається на підготовку до роботи термін до 4 годин, а в тих пунктах, де у відправника вантажу є постійні причали, обладнані механізмами і укомплектовані вагами, - 2 години.

Після встановленого за нормами строку навантаження судна, якщо відправник вантажу був попереджений про термін відправлення судна за 5 годин, пароплавство має право розпочати рейс, а після закінченні строку

вивантаження провести вивантаження за рахунок одержувача вантажу (ст.86 Статуту ВВТ). Норми навантаження й розвантаження суден, а також обчислення цих термінів встановлюються не за згодою сторін, а визначаються в нормативному порядку, передбаченому ст. ст. 85, 86 Статуту ВВТ. Так, сьогодні діє „Положення про судно-годинні норми навантаження і розвантаження річкових вантажних суден”, затверджене наказом Міністра річкового флоту СРСР № 67 від 30 травня 1966 року[66] та наказ, який затверджує “Звід звичаїв Запорізького річкового порту» з 15 квітня 1998 року.

Судно-годинні норми встановлюють кількість вантажів у тоннах, яка повинна бути навантажена протягом однієї години на судно, або вивантажена з нього. Час, протягом якого повинна бути здійснена операція, обчислюється діленням кількості фактично навантаженого чи вивантаженого вантажу на відповідну судно-годинну норму.

Серед обов'язків, виконання яких покладено на перевізника за договором перевезення вантажу, важливим є термін виконання договору, тобто час, протягом якого перевізник, отримавши вантаж, доставить його з пункту відправлення до пункту призначення, оскільки клієнт, вибираючи даний вид транспорту (річковий), узгоджує ці строки зі своїми зобов'язаннями з контрагентами. Крім того, великий строк доставки вантажу річковим транспортом, тим більше прострочення в доставці, спонукає відправника звертатися до залізничного, автомобільного чи повітряного транспорту.

У визначенні договору перевезення про термін доставки нічого не сказано (ст. 909 ЦК України). Тому слід звернутись до доктринальних тлумачень. Так, І.О.Андріанов стверджував, що строк виконання договору перевезення слід вказати в визначенні договору, оскільки він відіграє таку ж значну роль, як в договорах поставки і будівельного підряду [10,С.94]. У визначенні останніх двох договорів (ст.ст. 712, 875 ЦК України) міститься вказівка про їх строковість. Правильним було б в визначенні договору

перевезення вантажу зробити вказівку про строковість. Зараз ст. 919 ЦК передбачає, що строк перевезення визначається сторонами, якщо інший строк не встановлений транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків - у розумний строк. Це надає сторонам можливість самостійно обирати термін доставки вантажу (але в межах технічних можливостей транспорту і з точки зору безпеки здійснення даної операції). З погляду на це вважаємо за доцільне змінити „розумний строк” на „оптимальний строк”, оскільки за першим варіантом не зрозуміло, чиїм „розумом” слід керуватися, а другий передбачає якомога швидшу доставку вантажу, але з урахуванням імперативів, які забезпечують безпеку самих перевезень і екологічну.

Про доповнення визначення договору перевезення можна було б і не говорити, якби відсутність вказівки про строк доставки вантажу не перетворювалася у відсутність умови про термін в основному транспортному документі – накладній. І.О.Андріанов[10,С.94] та М.М.Ніколаєва[60,С.13] вважають за правильне в накладній окрім календарного штемпеля (початок строку виконання договору) вказувати і дату прибуття вантажу до пункту призначення.

У термін доставки вантажу входить час, який визначається за встановленими нормами на безпосереднє переміщення вантажу, його відправку, передачу з одного пароплавства до іншого, перевантаження. Порухення терміну доставки вантажів тягне за собою матеріальну відповідальність пароплавства у вигляді штрафу за прострочення доставки (ст. 920 ЦК України). Нормативи добового пробігу судна встановлено окремо для суден, які перевозять сухі вантажі, нафту, тих, що перевозяться самохідними та несамохідними суднами, для напрямку вниз та вгору проти течії. Вони публікуються в Правилах перевезень вантажів.

У випадку сповільнення чи зупинення руху, які викликані явищами стихійного характеру чи пригодами більше ніж на добу - пароплавство

зобов'язане негайно вивісити оголошення про це у відповідних портах чи на пристанях, з зазначенням причини і терміну зупинення чи сповільнення руху, а також сповістити основних відправників і одержувачів вантажу. При сповільненні чи зупиненні руху більше ніж на три доби, Державний департамент публікує про це в установленому порядку.

Перевізник повинен приймати всі заходи до своєчасної доставки вантажу в пункт призначення. А чи можна заохочувати перевізника за дострокову доставку вантажу? За загальним правилом зобов'язання повинне виконуватися у встановлений договором термін. Дострокове виконання можливе лише за згодою контрагента. При достроковій доставці одержувач зобов'язаний прийняти доставлений вантаж, і згоди його в цьому випадку не потрібно. Цей висновок можна зробити на основі того, що одержувач вправі відмовитися від приймання доставленого вантажу тільки тоді, коли вантаж доставлений у такому стані, що виключає можливість використання його за призначенням (ч.3 ст.96 Статуту ВВТ). Інших підстав для відмови від одержання прибулого вантажу Статут ВВТ не містить. Це одна зі специфічних особливостей правовідносин, що виникають з договору річкового перевезення вантажів.

Одержувач вантажу не завжди зацікавлений у достроковій доставці вантажу і тому немає необхідності в покладанні на нього обов'язків по виплаті премії перевізнику за дострокове виконання зобов'язання.

Законом „Про перевезення небезпечних вантажів”[81], передбачено поняття небезпечних вантажів, встановлено порядок та умови їх перевезення. Згідно із ст. 1 вказаного Закону небезпечний вантаж - речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною

Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин.

Вибухові речовини та предмети з їх вмістом, а також отруйні і сильнодіючі ядовиті речовини перевозяться за спеціальними правилами (ст. 68 Статуту ВВТ). Небезпечний вантаж, зданий до перевезення з неправильною назвою, а також вантаж, при прийомці якого пароплавство не могло шляхом зовнішнього огляду переконатися в його небезпечних властивостях, може бути у будь-який час вивантажений в будь-якому пункті за рахунок відправника вантажу, а при неможливості вивантажити в разі необхідності знищеним чи знешкодженим без відшкодування його вартості.

Плата за перевезення такого вантажу не повертається. Новим в правовому регулюванні перевезень небезпечних вантажів є впровадження обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення.

У період виконання договору перевезення відправник не вибуває з договірною зобов'язання і за ним зберігаються його права: право вимагати доставки вантажу, право замінити одержувача вантажу, право переадресування вантажу тощо. При проходженні вантажу до пункту призначення може виникнути необхідність у таких операціях, як переадресування вантажу, паузка судна чи перевалка вантажу, а у випадку загрози його збереженості через псування - реалізація.

Переадресуванням називається зміна пункту призначення вантажу, прийнятого до перевезення, і який ще знаходиться у порту відправлення, під час прямування чи в порту призначення. Зміна одержувача вантажу без зміни пункту призначення не є переадресацією. Право переадресування має володар вантажу. Переадресування у зворотному напрямку чи повторно не дозволяється. Вантажі, що швидко псуються, можна переадресувати в тому випадку, якщо в новий пункт призначення вони можуть бути доставлені лише протягом строку дії сертифіката чи посвідчення якості.

Порт, який оформив переадресування вантажу, зобов'язаний сповістити про це відправника та порт відправлення, попереднього одержувача і порт призначення, а також новий пункт призначення. Повідомлення здійснюється за рахунок особи, яка вимагає переадресацію (параграф 3 Правил переадресування вантажів та плотів). Особа, яка здійснила переадресування, зобов'язана врегулювати розрахунки з початковим одержувачем вантажу.

Існує проблема розмежування правової природи зміни одержувача та зміни пункту призначення в договорі перевезення вантажу. Аналіз ст.ст. 91 та 92 Статуту ВВТ свідчить, що право вказати нового одержувача без зміни пункту призначення належить лише відправнику вантажу, а право переадресування надане не лише відправнику, але й одержувачу. Вказівка нового одержувача вантажу і переадресування вантажу різняться за своїм правовим значенням і за підставами їх виникнення. Право замінити початкового одержувача вантажу іншим здійснюється незалежно від згоди іншого учасника – перевізника, в той час, як переадресування вантажу відбувається у виключних випадках і зі згоди перевізника.

І.А.Андріанов [10,С.107] та К.К.Яїчков [172,С.208] зходились у думці, що правове значення зміни адресата полягає у тому, що по волі однієї сторони – відправника вантажу змінюється третій учасник договору перевезення вантажу – одержувач. При переадресуванні відбувається значна зміна початково укладеного договору. У зв'язку з тим, що переадресування допускається лише у виключних випадках, виникає необхідність у визначенні таких обставин.

Ми вважаємо за необхідне в тексті відповідних статей нормативних актів дати хоча б приблизний перелік чи загальний характер обставин, які є підставою для переадресування вантажів, оскільки через їх відсутність перевізники вважають будь-які випадки не виключними, а клієнти навпаки - виключними, оскільки це відповідає їх інтересам.

Слід також зауважити, що переадресування вантажу є цивільним правочином (М.О.Тарасов[128]), а не адміністративно-правовим актом (К.К.Яїчков[172,С.276]). Сутність полягає у тому, що якщо зв'язок між перевізниками і клієнтами носить договірний характер (цивільно-правовий), то і переадресування (як частина зобов'язання по перевезенню вантажу) носить цивільно-правовий характер. Право зміни одержувача вантажу і пункту призначення – це право розпоряджатися вантажем. Одержувач розпоряджається вантажем під час перевезення у зв'язку з тим, що з моменту передачі вантажу перевізникові, він стає його власником. Право розпоряджатися вантажем відправником під час перевезення виходить з договору перевезення, оскільки він вибуває з нього як сторона лише після доставки вантажу до пункту призначення і вручення його одержувачу.

Видача вантажу є свідченням виконання перевізником своїх зобов'язань. Згідно із ст.94 Статуту ВВТ пароплавство зобов'язане повідомити одержувача про прибуття на його адресу вантажу в день прибуття, але не пізніше 12 годин наступного дня. Порядок та спосіб повідомлення встановлюється начальником порту (пристані) за узгодженням з одержувачем вантажу, як правило, на основі письмової заяви, в якій повинні бути вказані поштова адреса та номер телефону. Одержувач вважається сповіщеним про прибуття вантажу з моменту передачі повідомлення чи посилення повідомлення поштою, телеграфом, чи з дня вивіщення об'яви про прибуття вантажу.

Вантаж, який розвантажують з судна на причалі порту, приймає прийомо-здавальник порту за пред'явленою судном здавальною відомістю (форма ГУ-11) і на основі накладних та дорожніх відомостей. При цьому перевіряють стан тари й упаковки, відповідність марок, знаків та кількості вантажних місць, указаним у накладній, а при необхідності - масу вантажу.

Накладну, дорожню відомість та додані до них документи на прибутий вантаж після запису до книги прибуття передають до вантажної контори, яка сповіщає одержувача про прибуття вантажу.

Кількість прибулого вантажу перевіряють таким же чином, як і при прийманні в пункті відправлення. Вантаж вважається доставленим повністю, якщо різниця в масі проти даних пункту відправлення не виходить за межі норми розходження вагів (+0,1%). Вантаж, який приймається за вагою, приймають за фактичною вагою з урахуванням змін вологості.

Вантаж приймається також з урахуванням норм природнього зменшення ваги вантажів, які передбачені в розділі 11 Правил перевезення вантажів.

Згідно зі ст. 80 Статуту ВВТ судна повинні подаватися під навантаження у чистому вигляді і в стані, придатному для перевезення певного вантажу, а по закінченню розвантаження, яке здійснюється засобами одержувача вантажу, повинні бути ним очищені, а в необхідних випадках, на вимогу пароплавства, вимиті і піддані дегезації, дезинсекції, дезинфекції.

Дегезація, дезинсекція та дезинфекція, а також очистка суден можуть здійснюватися за домовленістю з одержувачем вантажу. Час, витрачений суднами на дегезацію, дезинфекцію чи дезинсекцію, сплачується за ставками тарифу на оренду судна.

Судна, які підлягають плановому ремонту, зачищуються пароплавством за рахунок останнього власника вантажу (параграф 5 та 6 Правил перевезень вантажів у судах наливом).

Такий порядок, на нашу думку, слід відмінити, оскільки це веде до нерівності сторін у договорі та до обмеження принципу свободи договору, тим паче, що обов'язок підтримання стану судна, придатного до перевезень, лежить все ж таки на перевізникові.

Якщо вантаж адресований до пункту, де у пароплавства нема приміщень, призначених для зберігання певного вантажу, а одержувач вантажу в момент прибуття за ним не з'явився, хоч і був своєчасно сповіщений, вантаж може бути доставлений пароплавством за рахунок одержувача вантажу до найближчого пункту, де є необхідні складські приміщення.

За час очікування судном вивантаження і прийому вантажу, а також за час очікування розпорядження відправника вантажу з нього стягується штраф за простій судна, а у випадку доставки вантажу в інший пункт - витрати по вивантаженню, збори на зберігання в пункті вимушеного вивантаження, а також витрати по додатковому перевезенню і реалізації вантажу (ст. 99 Статуту ВВТ).

Прибулий до порту призначення і вивантажений на причали чи склади порту вантаж зберігається безкоштовно на протязі доби, не враховуючи дня прибуття. Подальше його зберігання сплачує одержувач.

Якщо одержувач не прийме доставлений вантаж в строк, встановлений для його зберігання, то на нього лягає ризик, пов'язаний з простроченням прийому вантажу.

Видача одержувачу прибулого до порту призначення вантажу завершає процес перевезення і є важливою заключною операцією, яка свідчить, що договір перевезення виконано. Це повинно бути оформлено розпискою одержувача в дорожній відомості. Основним документом, який підтверджує право на отримання вантажу, є вантажна квитанція. Одержувач може передати своє право на отримання прибулого вантажу іншій особі. Передачу цього права оформлюють уступочним надписом на вантажній квитанції.

До фактичної видачі вантажу перевіряється правильність нарахування платежів та зборів за перевезення в пункті відправлення. У разі потреби одержувач доплачує перевізнику необхідні суми, після чого отримує справжню накладну на прибулий вантаж.

Одержувач може відмовитися від прийняття вантажу лише в тих випадках, коли якість вантажу в результаті пошкодження чи псування його змінилися настільки, що виключається можливість повного чи часткового використання його за цільовим призначенням і це підтверджено відповідною експертизою (ст.96 Статуту ВВТ).

На складі порту може виявитися незапитаний вантаж: у результаті відмови одержувача від прийому пошкодженого чи зіпсованого вантажу; із-

за неявки одержувача для прийому вантажу в установлений для зберігання термін; із-за відсутності одержувача в районі порту призначення. Такий незапитаний вантаж, як і бездокументний, підлягає реалізації.

Суми, отримані за бездокументні та незапитані вантажі, за якими на протязі 6 місяців не заявлено претензій, повинні перераховуватись від реалізації вантажів: бездокументних - в дохід перевізника; незапитаних - в дохід бюджету за відрахуванням належних транспорту платежів.

У науковій літературі і в нормативних актах (ЦК УРСР 1963р., ЦК України 2003р., Статут ВВТ Союзу РСР) нами не знайдено будь-яких вказівок на розірвання договору перевезення вантажів, - мова йде лише про його укладання. Мабуть, причина в тому, що за часів планової економіки план перевезення вантажів виконувався в будь-якому випадку і за будь-яких обставин.

Так, згідно ст. 525 ЦК України одностороння відмова від зобов'язання не допускається, за винятком випадків, передбачених в законі. Це правило спрямоване на забезпечення стабільності договірних зв'язків[31,С.11]. Наприклад, переадресування вантажів є зміною договору перевезення і не може бути здійснене в односторонньому порядку. Отже, необхідно керуватися загальними правилами цивільного права щодо припинення угод.

Конкретні підстави для зміни й розірвання договору можуть бути визначені у самому договорі. Позови про зміну чи розірвання договору передаються в господарський суд за місцем знаходження сторони, яка надає транспортні послуги. Судовий орган перевіряє наявність підстав для зміни чи розірвання договору. Заявник повинен підтвердити правомірність своїх вимог доказами. Договір вважається зміненим чи розірваним з моменту винесення рішення суду.

Законодавство передбачає випадки, коли договір може бути зміненим чи розірваним односторонніми діями одного з учасників. Це можуть бути фактичні дії, які свідчать про відмову від договору чи виконання його на інших умовах, ніж узгоджені.

На нашу думку, відправнику необхідно надати право вимагати дострокового розірвання договору перевезення вантажу за обставин, коли перевізник довго не приступає до перевезення зданого вантажу (за діючим законодавством за таких обставин лише стягується штраф у розмірі до 25% вартості перевізної плати – п. 180 Статуту ВВТ). Тут можна було б застосувати формулу договору підряду – право вимагати розірвання договору і стягнення, пов'язаного із затриманням перевезення вантажу та шкоди.

При зміні чи розірванні договору за згодою сторін питання про розподілення завданих цим збитків звичайно не виникає. Якщо зміна чи розірвання договору викликане порушеннями, допущеними іншою стороною, понесені нею збитки відшкодуванню не підлягають.

Різні галузі транспортного права містять однакові норми, що дозволяє скласти єдині принципи та зробити наукові узагальнення. Але ряд спеціальних питань вирішується в них цілком неоднаково. До останніх слід віднести: а) договір перевезення вантажів після строків припинення обов'язкового прийому до перевезення; б) про виконання договірних зобов'язань при настанні тривалих перешкод для початку чи продовження рейсу (через лідостав чи мілину). Перша проблема залежить від об'єктивних факторів, що не залежать від волі сторін. Як відомо, перевезення по внутрішнім водним шляхам залежать від кліматичних умов в більшій мірі, ніж перевезення іншими видами транспорту. Пароплавство часто буває вимушеним припинити експлуатаційну роботу на весь зимовий період.

Перед тим, як вода починає вкриватися кригою, реальних перешкод ще немає, але регулярне плавання затрудняється загрозою можливого вкривання криги. Але восени продовжують надходити заявки укласти договір про термінове завезення промислових товарів, пального, лісу. Виникає певний ризик для перевізників та відправників. У таких випадках пароплавство може відмовитися від вступу в правовідносини й укладання договору.

Офіційне закриття навігації (публікація Мінтранспорту про припинення навігації) є юридичним фактом, який тягне певні правові

наслідки при реалізації договорів, і, в першу чергу, зміну обставин та відповідальності. Зокрема, з цього моменту плата за послуги нараховується за підвищеним тарифом, що зумовлено підвищенням собівартості послуг транспорту. Після припинення обов'язкового прийому вантажі перевозяться без відповідальності за строки доставки, якщо сторони особливою угодою не обумовили її збереження. Інакше кажучи: у навігацію договір перевезення передбачає строки виконання та відповідальність за виконання такого зобов'язання; договори ж перевезення пізно восени можуть містити аналогічні зобов'язання за особливою угодою сторін. Отже, можна зробити висновок про те, що після офіційного закриття навігації договори перевезення укладаються на особливих умовах, при чому один з основних реквізитів - строк виконання - ставиться в пряму залежність від кліматичних умов. Швидкість руху і навіть сама можливість доставки вантажу не гарантується. В цьому випадку ми маємо справу з угодою, яка містить у собі додаткові умови. Такі умови виникають у зв'язку з майбутньою подією, час настання якої невідомий.

Виникає питання: чи є така угода укладеною з умовою? Тут необхідно пам'ятати, що такі угоди характеризуються невідомістю настання події.

Якщо угода укладається після офіційного закриття навігації, сторони враховують, що виконання зобов'язання може бути припинено раніше кінцевої мети в результаті тривалих перешкод. Зобов'язання є під умовою, оскільки воно поставлене в залежність від невідомої події. Чи наступить у період дії конкретного договору обставина, яка не дасть можливості надалі його виконувати, чи навігація буде продовжуватися - сторонам невідомо. Вони знають, що виконати таке перевезення в цьому році можливо, але ними одночасно обумовлюється, що у випадку льодоставу дія договору припиниться на будь-якій стадії виконання.

У разі зимовання суден у шляху, про всі вантажі, які зимують, пароплавання протягом 5-ти діб після зупинки судна повідомляє відправника та одержувача. Особа, яка має право розпоряджатися вантажем, зобов'язана

протягом 5-ти діб з моменту отримання сповіщення або прийняти вантаж, або залишити його на зберігання перевізнику, уклавши договір про зимовий схов (за певну плату, так званий аксесорний договір). У цьому випадку початковий договір доповнюється новою умовою про доставку вантажу першим рейсом у наступну навігацію. Встановлений раніше строк перевезення подовжується, у зв'язку з чим початковий договір пролонгується.

Приймаючи вантаж разом із накладною, перевізник повинен враховувати строки доставки й можливість виконати договір під час навігації. Якщо буде затримка при відправці вантажу чи під час руху з причин, за які пароплавство несе відповідальність (наприклад, затримка відвантаження), то навіть при настанні тривалої перешкоди для виконання договору його дія не припиняється. Наслідки затримки повинні лягати на сторону, винну в невиконанні зобов'язань. Пароплавство зобов'язане безкоштовно зберігати вантаж до початку нормального руху, а потім доставити вантаж за призначенням.

Раніше мова йшла про випадок, коли навігація закрита. Але бувають випадки, коли наявні перешкоди навіть у період навігації (мілина чи повідь). Ці обставини можуть спричинити за собою припинення договору, якщо вони виявляться тривалою перешкодою для виконання договору. В умовах плавання по Дніпру ці обставини майже неможливі, але в практиці трапляються і такі випадки. В такому разі повинна бути об'ява про заборону перевезень внутрішнім водним транспортом. Відповідальність за строки доставки та за відмову прийняти вантаж до перевезення знімається.

За умови тривалої перешкоди, яка викликана обставинами, за які пароплавство не відповідає, і затримує вже розпочатий рейс, при відсутності згоди сторін на відстрочення, дія договору припиняється; при цьому відправник зобов'язаний заплатити провізну плату в розмірі, який відповідає пройденій частині шляху, і відшкодувати всі витрати. Тут мова йде про

ризика для одержувача (відправника), викликані обставинами непереборної сили.

Таким чином, нами розглянуті наслідки дострокового припинення договору при неможливості його виконання. Мається на увазі об'єктивна неможливість, коли договірне зобов'язання виконати неможливо. Така неможливість може бути названа наступною, так як вона виникає після встановлення зобов'язання. Це не поширюється на ті випадки, коли перевезення не могло відбутися з причин, які залежать від перевізника. У цьому випадку перевізник втрачає право вимагати сплати за зберігання ввезеного вантажу і повинен сплатити витрати, пов'язані з підвезенням і вивезенням вантажу.

Згідно із ст.152 Статуту ВВТ пароплавство несе відповідальність за збитки у випадку неповідомлення відправника в 15-ти добовий термін про настання перешкод для продовження рейсу. У цьому випадку розпорядник вантажу має право стягнути з транспортного підприємства не лише пряму шкоду, але й упущену вигоду[130,С.121].

На підставі проведених досліджень вважаємо за необхідне виділити таке:

- укладення договору перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні хоча й відповідає загальним правилам про укладення договорів, але має свої особливості, які зумовлені видом вантажних перевезень та чинниками об'єктивного та суб'єктивного характеру;
- при укладанні договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні, на нашу думку, відображаються усталеності річкових перевезень та вироблені практикою традиції;
- відстоюється авторська теза про необхідність розглядати договір перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні не як реальний, чи консенсуальний, а як такий, що містить риси і реальної, і консенсуальної угоди;

- укладення договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні має ряд особливостей субінституційного характеру. Але чинний Статут ВВТ їх не відображає, що, на нашу думку, є його суттєвим недоліком;
- правовий бік змішаного плавання залишається невирішеним;
- вважаємо за доцільне введення норми в новий КВВТ, якою б визначалася його дія чи КТМ залежно від пункту виходу судна (морського чи річкового порту);
- варто зблизити норми, які регулюють річкові та морські перевезення, а також використовувати накладні за типом німецького Ladeschein чи річкового коносаменту, який одночасно є перевізним і товаророзпорядчим документом, що відображатиме потреби комерціалізації економіки;
- специфіка договору перевезення вантажів внутрішнім водним транспортом накладає свій відбиток на його виконання, яке зводиться до належного виконання обов'язків сторін;
- урахуваючи зміст ст.919 ЦК України, пропонуємо змінити формулювання „розумний строк” на „оптимальний”, який передбачає доставку вантажу з урахуванням імперативів екологічної безпеки і безпеки перевезень;
- відстоюємо думку, що переадресування вантажу є цивільним правочином, а не адміністративно-правовим актом;
- у тексті статей нормативних актів слід дати хоча б приблизний перелік чи загальний характер обставин, які є підставою для переадресування вантажів;
- окрім загальних підстав припинення зобов'язання слід вирізняти припинення внаслідок об'єктивної неможливості виконання зобов'язання.

## **2.6 Види договорів перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні**

Потребує свого визначення проблема правового регулювання окремих видів договорів перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні, оскільки це має теоретичне і практичне значення.

Єдина транспортна мережа шляхів сполучення, створена ще за часів Радянського Союзу, в цілому, дозволяє ефективно використовувати транспортні засоби, прискорювати доставку вантажів по найкоротшому й економічно вигідному шляху, знижувати собівартість транспортних витрат і кінцевої вартості вантажів, які перевозяться. Це досягається не тільки розширенням сфери діяльності кожного виду транспорту, але й спільною участю в перевезенні вантажів декількох видів транспорту за одним договором.

Зараз пропонується створення єдиної транспортної інформаційної системи за допомогою мережі Інтернет спочатку в межах України, а згодом і СНД чи навіть у світовому масштабі. Така концепція транспортної системи розглядалась в Європарламенті, і як результат, розроблені критерії: скорочення порожніх пробігів транспортних засобів, економія палива, моторесурсів, захист навколишнього середовища та ін. [46, С.12].

Під час перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні обов'язок перевезення вантажу за єдиним перевізним документом виконується послідовно засобами різних видів транспорту. Договір перевезення в прямому змішаному і прямому водному сполученні відрізняється від договору перевезення вантажу тим, що в ньому як перевізник бере участь не одна транспортна організація, а декілька. Транспортні організації повинні належати різним видам транспорту. При прямому змішаному сполученні поряд із внутрішнім водним транспортом може брати участь залізничний, повітряний, автомобільний. При прямому водному перевезення робиться суднами двох видів транспорту: внутрішнім водним і морським. В останньому випадку використовуються водні шляхи, і тому такий вид перевезення не є змішаним на відміну від перевезень, де шляхи сполучення істотно відрізняються.

Друга відміна полягає в тому, що, незважаючи на те, що в перевезенні беруть участь різні види транспорту, транспортний документ на весь шлях

проходження вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні складається один. Такий вид сполучення називається “прямим”.

Третьою особливістю договору перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні є те, що на вантажоодержувача покладається обов'язок сплати визначену частину перевізної плати. Якщо в договорі перевезення обов'язок сплати перевізних платежів покладена тільки на вантажовідправника, то при договорі перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні цей обов'язок покладається на вантажовідправника і вантажоодержувача.

При здаванні вантажу відправник вносить перевізні платежі за перевезення початковим видом транспорту, а одержувач вантажу зобов'язується сплатити перевізну плату за перевезення іншими видами транспорту.

Договори перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні є різновидами договору перевезення, тому, з урахуванням їх особливостей, можна дати таке визначення договору перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні. За договором перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні одна сторона (два чи більше перевізника різних видів транспорту) зобов'язується за єдиним документом, складеним на весь шлях транспортування, доставити в оптимальний термін довірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його особі (одержувачу), яка має право на його одержання, а останній зобов'язаний прийняти доставлений вантаж і зробити остаточний розрахунок з перевізником, а вантажовідправник зобов'язується сплатити встановлену частину провізної плати.

У запропонованому визначенні відбиті всі перераховані ознаки – крім передбачених ст.909 ЦК України - зазначено на терміновість договору й обов'язок одержувача прийняти доставлений у пункт призначення вантаж. Якщо у визначеннях договорів постачання і підяду на капітальне

будівництво містяться вимоги про терміновість договорів і вказується обов'язок замовника прийняти поставлену продукцію або закінчений об'єкт, то немає підстав для невнесення цього у визначення договору перевезення.

У літературі вже робилися спроби дати визначення договору перевезення в прямому змішаному сполученні. Так, І.О.Андріанов[10,С.153], характеризуючи роботу М.Е.Ходунова[153,С.5,30], звертав увагу на допущені ним помилки у визначенні цього договору перевезення. Перша - спроба об'єднати в одному понятті два різних договори, - договір перевезення вантажів і договір перевезення пасажирів і багажу. Друга - не вказано на множинність транспортних організацій, що виступають на боці перевізника. Друге визначення присвячене договору перевезення вантажів у прямому сполученні. Тут уже виправлені помилки, допущені в першому випадку: зазначено на множинність транспортних організацій, підкреслено, що перевезення здійснюється за єдиним транспортним документом, але не міститься обов'язок одержувача сплатити визначену частину провізних платежів. Як відомо, договір перевезення - оплатний договір, і те, що обов'язок сплати покладений не тільки на відправника, але й на управомочену особу - одержувача, питання не другорядне.

Характер зобов'язання, виконуваного перевізниками у прямому змішаному чи прямому водному перевезенні, залежить від того, чи будемо ми його вважати дольовим чи солідарним. А вже в залежності від визначеності характеру зобов'язання будуються конкретні взаємовідносини учасників перевезення. Так, І.О.Андріанов зосередив увагу на наступному: „Питання про подільність чи нероздільність зобов'язань перевезення у прямому змішаному і прямому водному сполученні в кінцевому результаті зводиться не тільки до визначення характеру відповідальності кожного з видів транспорту...але й до визначення взаємних дій перевізників у процесі виконання зобов'язання” [10,С.154].

Кваліфікація зобов'язання перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні як часткового, представляється, на перший

погляд, простою і тому сприймається деякими авторами як найбільш правильна. Такому визначенню характеру зобов'язання сприяють наступні фактичні обставини:

а) кожний перевізник діє на певному етапі транспортування вантажу й одержує відповідну провізну плату за виконану роботу. Тобто їхня діяльність за часом і простором роздільна;

б) в точках перетину перевізників у пунктах перевалки перевіряється якість виконання кожним із них зобов'язання (термін доставки, кількість вантажу, його якість).

При таких взаємовідносинах перевізників неважко визначити якість виконання кожним із них своїх обов'язків і, у випадку виявлення дефектів у виконанні, установити їхню відповідальність. Якщо ж наступний перевізник не виявив дефектів виконання зобов'язання попереднім або суміжним перевізником, то навіть при належному виконанні покладених на нього обов'язків, він відповідає за дії іншого перевізника. Його вина буде полягати не в тому, що він неналежним чином виконав зобов'язання, а, що прийнявши від виконавця-суміжника вантаж, не виявив порушень, допущених останнім.

Конструювання зобов'язання перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні, як часткового призводить до неправильних взаємовідносин перевізників у пунктах перевалки: перевізник, що здає вантаж, може сховати дефекти своєї роботи, хоча перевізник, який приймає вантаж, витрачає багато сил і часу для виявлення дефектів. Тільки цим і можна пояснити наявність чисельності штатних працівників транспорту в пунктах перевалки і зайнятих прийманням і здачею транзитних вантажів.

У літературі немає єдиної думки про характер зобов'язання перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні. Деякі фахівці вважають таке зобов'язання частковим, інші - солідарним, а треті, як, наприклад М.К.Александров-Дольник, своєрідним, що не підпадає під ознаки ні солідарного, ні часткового. Кожний автор, досліджуючи зобов'язання,

виділяє ознаки, які якоюсь мірою підтверджують його висновки. Прихильники думки про частковий характер зобов'язання (М.А.Аллахвердов[8,С.35]) посилаються на той факт, що за неналежне виконання відповідальність перед власником вантажу несе кожний із перевізників.

За солідарність зобов'язання виступають М.О.Тарасов[128,С.70] та П.Д.Самойлович[97,С.133], спираючись на єдність та неподільність предмета зобов'язання.

К.К.Яїчков оспорує цю думку, посилаючись на той факт, що кожний перевізник здійснює перевезення тільки на своїй ділянці шляху проходження вантажу, і не може виконувати перевезення вантажу за рахунок інших перевізників; несе самостійну майнову відповідальність[172,С.128].

Більшість дослідників вважають договір перевезення вантажів у прямому змішаному і прямому водному сполученні єдиним; і лише деякі вважають єдиним і предмет договору. Ми опираємося на те, що зобов'язання перевезення складає обов'язок перевізника доставити вантаж у цілості в пункт призначення і вручити його особі, яка має право на його одержання. Вимога про виконання зобов'язання поширюється на всіх виконавців перевезення. Виконавці зобов'язання перевезення, незважаючи на їх множинність, виступають як єдиний перевізник.

Для оцінки зобов'язання суттєвою ознакою є предмет зобов'язання. Характер відповідальності боржників перед кредитором і їхні взаємні розрахунки по розподілу цієї відповідальності є похідними, а не істотними ознаками, що характеризують зобов'язання.

Складною є справа з тлумаченням ст. 543 ЦК України стосовно зобов'язання перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні. За правилом цієї статті кредитор дається право вимагати виконання як від усіх боржників разом, так і від будь-кого з них окремо, причому як цілком, так і в частині його боргу.

Якщо можливість пред'явлення вимоги відправником або одержувачем усім перевізникам або кожному з них в частині не викликає зауважень, то дещо важче відповісти на запитання про можливість пред'явлення вимоги одному з перевізників про виконання зобов'язання в цілому.

Варто врахувати, що виконання зобов'язання перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні настільки специфічне, що далеко не у всіх випадках один із співперевізників може зробити дії за іншого або за всіх співперевізників і виконати зобов'язання в цілому.

У солідарному зобов'язанні не завжди може бути наперед відома частка участі кожного з боржників. Особливість зобов'язання перевезення вантажів у прямому змішаному і прямому водному сполученні полягає в тому, що в ньому заздалегідь визначений об'єм діяльності кожного перевізника. Це не суперечить ст. 543 ЦК України, оскільки в ній згадується можливість розподілу долей як не рівних. Якщо розглядати цю ознаку з погляду розподілу відповідальності між співперевізниками, то тут є деяка особливість. По-перше, слід виходити з принципу вини. За цим принципом можна легко знайти винного у неналежному виконанні зобов'язання. Так, при встановленні винного у незбереженому перевезенні вантажу, відповідальність покладається на того перевізника, який його допустив, але якщо винного в утраті вантажу установити неможливо, то настає відповідальність усіх співперевізників у розмірах, пропорційних сумах провізної плати, належної кожному із співперевізників[129,С.255]. Таке положення пояснюється тим, що частка участі кожного із співперевізників відома і тому при спільній відповідальності повинна відповідно до цього розподілятися сума збитку.

Вимогу про виконання зобов'язання відправник вантажу і одержувач можуть пред'явити як до всіх перевізників, так і до кожного окремо через початкового або кінцевого перевізника. Але претензію про відшкодування збитку, викликаного невиконанням або неналежним виконанням зобов'язання перевезення вантажу в прямому змішаному залізнично-водному сполученні,

можна пред'явити тільки початковому перевізнику (ст. 131 Статуту залізниць України[77], ст. 222 Статуту ВВТ).

Представник одного з перевізників зобов'язаний захищати інтереси всіх учасників, а не тільки того, представником якого він є. Таке правило відповідає взаємовідносинам сторін у солідарному зобов'язанні.

Деякі норми діючого транспортного законодавства дають підстави припускати, що досліджуване зобов'язання є частковим.

Кожний із співперевізників відповідає за псування, ушкодження, загибель і нестачу перевезеного вантажу з моменту прийому його від вантажовідправника або попереднього перевізника до здачі наступному перевізнику або одержувачу (ст.127 Статуту залізниць України, ст. 166 Статуту ВВТ).

Вважаємо за доцільне розглянути справу за позовом ДП „Придніпровська залізниця” (позивач) до ЗАТ „Запорізький річковий порт” (відповідач). Суть справи № 4/2/691-99[113] така – Запорізький річковий порт та Придніпровська залізниця уклали договір на переробку вантажів від 22.07.1996 року. 29.07.1999 року позивач подав позов про стягнення з відповідача 1004 грн. 40 коп. за користування вагонами залізниці на підставі ст.119 Статуту залізниць України.

Логічним було б плати за користування вагонами стягнути з одержувача, оскільки вона входить в вартість перевезення вантажу залізницею. Але в своєму відзиві відповідач вказав: „Посилання позивача на ст. 119 Статуту залізниць України і Тарифне керівництво №1 необґрунтоване, оскільки вказані документи суперечать один одному. Статут містить поняття „плата за користування ”, а Тарифне керівництво– „штраф за простій вагонів”.

Цікаво, що суд ухвалою відклав розгляд справи до розгляду Кабінетом Міністрів України запиту Вищого арбітражного суду від 22.12.1998 року № 01-21/394, який містив питання про порядок та розмір сум, які підлягають стягненню в подібних випадках.

В матеріалах справи залишились нев'ясненою винна сторона і ступінь її вини. Схоже, що ні самі сторони, ні суд не змогли в'яснити суть зобов'язання, з якого не важко було б визнати ЗАТ “Запорізький річковий порт” неналежним відповідачем.

Якщо ж мало місце невиконання плану перевезення (простій вагону), з винної сторони (наприклад, ЗАТ „Запорізький річковий порт”) повинен стягуватись штраф згідно ст. 106 Статуту залізниць України у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном.

У ст. 114 п.3 КВВТ РФ міститься вказівка про те, що винна сторона несе відповідальність у вигляді штрафу в таких розмірах: у відношенні вантажів, перевезення яких встановлене в тонах - 0,1 мінімального розміру оплати праці за кожен тону вантажу.

Ми пропонуємо, як варіант, застосування подібного принципу визначення розміру штрафу (в мінімальних розмірах заробітної плати, які встановлюються Кабінетом Міністрів України).

І ще один цікавий приклад. АТ „Харківметал” подав претензію до Придніпровської залізниці та до Запорізького річкового порту про відшкодування вартості втраченої кількості вантажу на суму 854 грн.72 коп. Причини втрати вантажу – 2200 кг металобрухту - встановлені не були. Вантаж було відправлено у вагоні зі станції Харків-Червонозаводський ПЗД до порту Велике – Запоріжжя за дорученням СП „КримОРТІнтермаш”. По залізниці вантаж було відправлено за масою, визначеною відправником.

АТ „Харківметал” (відправник) правильно звернувся до співперевізників з претензією, оскільки не міг самостійно визначити вину будь-якої із сторін у нестачі вантажу, оскільки таке право (право звернутись до солідарних боржників) надавалось йому ст. 175 ЦК УРСР (а нині ст. 543 ЦК України).

Запорізький річковий порт відмовився від задоволення претензії, посилаючись на те, що претензія направлена неналежному відповідачу. Крім того, відповідальність повинна нести залізниця, оскільки повинна була

перевірити масу вантажу і його стан (тим паче що останній прибув з ознаками нестачі (порушене маркування)), та видати комерційні акти (ст. 58 Статуту Залізниць України). Справа до суду не передавалася.

В результаті нашого дослідження виявляється, що ряд ознак зобов'язання перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні не повністю відповідає всім ознакам солідарного зобов'язання не тому, що воно є частковим, а тому, що це викликано специфікою діяльності транспорту і виконуваного ним зобов'язання.

Практика розгляду спорів, які виникають при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні, ще раз підтверджує сказане нами, - і в солідарному, і в частковому зобов'язанні кожний з учасників на стороні боржника повинен виконувати покладені на нього обов'язки й у випадку винного невиконання чи неналежного їх виконання, несе встановлену відповідальність.

У частковому зобов'язанні обов'язок кожного із співборжників чітко визначений і до нього може бути пред'явлена претензія в межах і обсязі його діяльності. Інші співборжники в такому випадку відповідальності не несуть. У солідарному зобов'язанні винний у невиконанні або неналежному виконанні боржник відповідає відповідно до розміру заподіяного ним збитку. Відмінність полягає в тому, що в солідарному зобов'язанні претензія може бути пред'явлена до будь-кого з співборжників і в повному обсязі заподіяного збитку; кредитор не повинен шукати винного в невиконанні зобов'язання - йому достатньо установити лише сам факт невиконання або неналежного виконання зобов'язання. Встановлення винного в таких протиправних діях передається на розсуд співборжників. Тільки в тому випадку, якщо винний не буде встановлений, відповідальність між співборжниками в солідарному зобов'язанні розподіляється пропорційними частинами.

Ст.110 Статуту залізниць України, ст. 176 і ст. 191 Статуту ВВТ встановлює принцип вини у визначенні відповідальності за загибель,

нестачу, псування чи пошкодження вантажу кожного з перевізників, які беруть участь у перевезенні вантажу в прямому змішаному сполученні. Це стосується як часткового зобов'язання, так і солідарного.

Не можна заперечувати того факту, що в перевізному документі визначається розмір провізної плати окремо кожному з видів транспорту. Причому, заздалегідь встановлюється і вноситься вантажовідправником плата за перевезення на початковому виді транспорту. Плата за перевезення наступними видами транспорту визначається тим органом транспорту, який здійснює це перевезення, і вимога про сплату пред'являється вантажоодержувачу. Така система розрахунку властива частковим зобов'язанням. Однак і це не змінює висновку про солідарний характер зобов'язання. Ця система введена тому, що перевізник, який приймає вантаж і оформляє договір перевезення, може визначити точний розмір провізної плати тільки на своєму виді транспорту.

Розглянемо приклад. Так, у справі № 2/1/941-99[106] позивача – Бердянського морського порту до відповідача – ТОВ „Фласк ЛТД” (кінцевий одержувач вантажів) і ціною позову 57859 грн. 53 коп. про стягнення заборгованості за несплаченими рахунками, вантажі доставлялись у прямому водному сполученні річковими суднами до морського порту, а далі морськими судами („М.Димерель”, „Хіона”, „В.Лебедев”, „Астра” ) до пунктів призначень.

Відповідачем були несплачені рахунки за: каналний збір, плата за роботу буксирів при швартових операціях, швартовий збір, лоцманський збір. Відповідач відмовився сплатити платежі, посилаючись на те, що це обов'язок відправника.

Суд стягнув з відповідача зазначені суми, виходячи з розподілу обов'язків за платежами перед першим та наступним перевізником.

Додатково також вирішувалося питання про оплату криголамного збору. Відповідач посилався на відсутність кригової обстановки, і, як наслідок, криголамних робіт.

Збір із відповідача було стягнуто на підставі відповіді Міністерства транспорту України (лист № 6/19-8-11557 від 11.11.99 року)[52]: „...з метою захисту інтересів вантажовласника в період об'явленої в порту кригової обстановки, криголамний збір стягується один раз,..незалежно від кригової обстановки та факту використання криголама”.

Отже, суд правильно розсудив про необхідність стягнення всіх зборів та платежів (на відрізок діяльності морського транспорту) з відповідача.

Завдання науки транспортного права, яка формується, полягає не тільки в кваліфікації правовідносин, але й у виробітку пропозицій, які б сприяли технічному й економічному прогресу діяльності транспортних організацій. Наука транспортного права не може обмежувати мету своєї діяльності тільки визначенням меж і розмірів відповідальності учасників зобов'язання перевезення. Вона є лише напрямком приватності регулювання в межах ЦК України.

У наш час перед наукою цивільного права (в тому числі транспортного як його інституту) практика поставила конкретні завдання з подальшого вдосконалення законодавства.

На нашу думку, більш правильним представляється конструювання зобов'язання перевезення вантажів у прямому змішаному і прямому водному сполученні як солідарного, оскільки це сприятиме як захисту інтересів одержувачів, так і чіткості виконання своїх зобов'язань співперевізниками.

Ми виходимо з того, що солідарна відповідальність передбачає відповідальність кожного із співперевізників. І тільки у випадку невизначення винного, збиток відшкодовується всіма співборжниками. Крім того, у багатьох випадках вдається встановити винного в неналежному виконанні зобов'язання й уникнути розкладання відповідальності на усіх виконавців.

На нашу думку, в законі повинен прямо визначатися характер відповідальності співперевізників у прямому змішаному сполученні. Ця вказівка вирішить дану проблему на теоретичному рівні та буде правильно

орієнтувати практичних працівників транспорту у визначенні їхніх взаємовідносин між собою.

Отже, при дослідженні договорів перевезення вантажів у прямому змішаному і прямому водному сполученні слід акцентувати увагу на такому:

- за договором перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні одна сторона (два чи більше перевізника різних видів транспорту) зобов'язується за єдиним документом, складеним на весь шлях транспортування, доставити в оптимальний термін довірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його особі (одержувачу), яка має право на його одержання, а останній зобов'язаний прийняти доставлений вантаж і зробити остаточний розрахунок з перевізником, а вантажовідправник зобов'язується сплатити встановлену частину провізної плати;

- при визначенні сутності цих договорів слід виходити з їх предмета, а не зводити це визначення лише до встановлення характеру відповідальності співперевізників;

- вважаємо зобов'язання співперевізників солідарним, посилаючись на неподільність предмета зобов'язання – доставка вантажу до пункту призначення;

- характер відповідальності боржників перед кредитором і їхні взаємні розрахунки по розподілу цієї відповідальності є похідні, а не істотні ознаки, що характеризують зобов'язання. На основі того, що зобов'язання визнане солідарним і виникає солідарна відповідальність сторін (у випадку не встановлення винного у заподіянні шкоди, який несе самотійну відповідальність).

Таким чином, можна зробити висновки, що:

- правове регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні здійснюється у двох напрямках – нормативно-правовому та цивільно-приватному (договірному);

- договір є об'єктивно зумовленим, зручним способом формалізації відносин учасників перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні; передумовою, підставою виникнення транспортних правовідносин, є їх змістом і формою вираження та ототожненням принципу свободи підприємницької діяльності;

- договір допускає при регулюванні відносин по перевезенню вантажів у внутрішньому водному сполученні застосування імперативних методів впливу з боку держави, а отже, імперативних нормативних обмежень у здійсненні вказаного виду підприємницької діяльності;

- договір перевезення, залишаючись договором *sui generis*, відноситься до підрядоподібних договорів, оскільки за основними ознаками схожий на договір підряду за тієї відміни, що предметом договору підряду є матеріальний (речовинний) результат діяльності, а договору перевезення – діяльність (послуга), яка нових речей не створює і споживається в процесі її надання;

- договір перевезення для всіх видів транспорту єдиний, що, однак, не заперечує особливостей при перевезенні вантажів різними видами сполучення;

- предметом договору перевезення вантажу є доставка вантажу в певний пункт і як правовий результат діяльності – видача його одержувачу;

- учасниками договору є не лише відправник і перевізник, але й одержувач. Одержувач володіє властивістю особи, яка має право на одержання вантажу;

- визначення договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні, на нашу думку, повинне бути сформульоване таким чином: „За договором перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні перевізник зобов'язується доставити ввірений йому відправником вантаж до пункту призначення в оптимальний строк і видати його особі (одержувачу), яка має право на отримання вантажу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату”;

- питання суб'єктного складу договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні слід вирішити в нормативному порядку, передбачивши, що договір перевезення вантажу є договором на виконання третій особі (особі, яка має право на одержання вантажу). Це обґрунтовується тим, що договір перевезення встановлює переваги на користь третьої особи, та те, що з угоди контрагентів випливає право самостійної вимоги третьої особи, яка в укладанні договору участі не брала;

- відстоюється авторська теза про необхідність розглядати договір перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні не як реальний чи консенсуальний, а як такий, що містить риси і реальної, і консенсуальної угоди;

- слід ввести норму в новий КВВТ України (є необхідність у його розробці та прийнятті), якою б визначалась дія КВВТ чи КТМ в залежності від пункту виходу судна (морського чи річкового порту);

- вважаємо за доцільне зближення норм, які регулюють річкові та морські перевезення, і за можливе використання накладних по типу німецького Ladeschein чи річкового коносаменту, який є одночасно перевізним і товаророзпорядчим документом;

- вважаємо характер зобов'язань договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні солідарним, обґрунтовуючи це неподільністю предмета зобов'язання – доставкою вантажу до пункту призначення.

### **РОЗДІЛ 3 Відповідальність сторін за договором перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні**

Зазвичай відповідальність за договором перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні сприймається як відповідальність перевізника за строки доставки вантажу та його цілісність і відповідальність одержувачів за дотримання термінів навантаження-розвантаження судна. Звітні дані свідчать, що на перевантажні операції та їх очікування вантажне судно витрачає більше 30% усього експлуатаційного часу, через це встановлення норм на ці операції і відповідальності за їх порушення спрямовано на те, щоб до мінімуму скоротити простої транспортних засобів. Ці особливості виробничої діяльності річкового транспорту визначають необхідність спеціальної регламентації обов'язків та відповідальності учасників перевезення. Законодавство передбачає, що відповідальність органів річкового транспорту, відправників та одержувачів визначається Статутом ВВТ. За ним відповідальність пароплавства, відправників та одержувачів покладається за: втрату, пошкодження та псування вантажу; прострочення в доставці вантажу; простій суден та контейнерів під завантаженням-розвантаженням та нераціональне їх використання.

Носій юридичного обов'язку повинен сумлінно його виконувати. Порушення його тягне за собою застосування до порушника певних засобів примусу (санкцій). Питання про суть санкцій та її співвідношення з поняттям відповідальності залишається дискусійним. Наприклад, О.Е.Лейст розумів санкцію як спосіб державного примусу до виконання вимоги належної поведінки (виконання обов'язку), як загрозу примусом на випадок її порушення[49,С.23]. О.О.Красавчиков - установлену законом міру майнових або інших правових невігідних для особи наслідків, які застосовуються в разі недодержання закону, невиконання прийнятих зобов'язань, заподіяння шкоди або за наявності інших передбачених законом підстав[47,С.13].

Частіше цивільно-правову відповідальність розглядають як невігідні майнові наслідки, встановлені в цьому разі договором на випадок невиконання чи неналежного виконання зобов'язання. О.С.Юффе під цивільно-правовою відповідальністю вважав покладення на правопорушника обумовлених законом невігідних правових наслідків, які виявляються в позбавленні його певних прав або в заміні невиконаного обов'язку новим, або у приєднанні до невиконаного обов'язку нового, додаткового[34,С.14].

Р.Б.Шишка звернув увагу також на те, що відповідальність не слід розглядати лише як наслідок здійсненого правопорушення, а й як обов'язок, що не залежить від порушника й підлягає виконанню самостійно[69,С.592].

У зв'язку з переходом до ринкової економіки змінилися взаємовідносини учасників транспортного процесу. Посилилася увага власників вантажів до проблем збереження їх у період знаходження у віданні перевізника, особливо щодо їх псування та пошкодження. Це призводить до необхідності посилення відповідальності як засобу попередження подібних порушень і відшкодування зазнаних збитків потерпілій стороні у разі настання несприятливих обставин.

У вищезазначених випадках винна сторона несе відповідальність. Фактичною підставою відповідальності за порушення зобов'язань є склад цивільного правопорушення. Він містить такі елементи (умови): протиправну поведінку (дію чи бездіяльність); збитки як результат цієї поведінки (школа); причинний зв'язок між поведінкою та збитками; вину. Перші три умови є об'єктивними, а четверта – вина - суб'єктивною підставою цивільно-правової відповідальності[53,С.837]. Постає питання забезпечення за допомогою встановлення відповідальності виконання зобов'язань договору річкового перевезення відповідно до Статуту ВВТ.

Слід зауважити, що забезпечення здійснюється, в основному, за допомогою штрафу й пені. Інші способи забезпечення виконання зобов'язань у внутрішньоводному праві не застосовуються. Суть забезпечувальної функції штрафу полягає в тому, що у випадку невиконання або неналежного

виконання зобов'язання винний у цьому учасник договору перевезення несе додаткові обов'язки по сплаті контрагенту суми штрафу. Побоювання втратити грошові суми спонукають боржника приймати всі заходи, що залежать від нього, для належного виконання зобов'язання. На цьому принципі побудовані й усі інші способи забезпечення зобов'язань, передбачених ст. 546 ЦК України. Однак закріплений принцип забезпечення зобов'язань не є єдиним. Цивільному праву і внутрішньоводному відомий і інший - можливість одержання грошової премії. Здається, що такий засіб може стати діючим інструментом у забезпеченні виконання зобов'язань.

Дискусія про заохочення як способу забезпечення договірних зобов'язань уже розгорталася в літературі. Професор М.О.Тарасов у 1960 р. в опублікованій роботі звернув увагу на цей спосіб забезпечення зобов'язань і показав, що, як і всі інші, він може отримати широке застосування на практиці[131,С.119].

У внутрішньоводному праві існує спеціальна норма, яка передбачає виплату премії контрагенту за таке виконання зобов'язання, що позитивно відбивається на діяльності контрагента. Відповідно до ч.7 ст.86 Статуту ВВТ пароплавство виплачує вантажовідправнику або вантажоодержувачу премії за дострокове навантаження або розвантаження суден.

Головні обов'язки перевізника за договором перевезення полягають у тому, що він повинен забезпечити повну цілість вантажу й доставити його одержувачу у встановлений строк. Цей обов'язок виникає з моменту прийняття вантажу до перевезення і до видачі одержувачу в пункті призначення. Порухення цього обов'язку призводить до відповідальності.

Здебільшого відповідальність за втрату, псування та пошкодження вантажу є переважаючою. Аналіз цивільного та транспортного законодавства дає підстави сформулювати деякі загальні положення, які стосуються відповідальності за незбереженість вантажу в процесі перевезення. По-перше, на внутрішньому водному транспорті діє принцип відповідальності за винну поведінку. Формула вини перевізника в незбереженості вантажу

виражена словами: «несе відповідальність, якщо не доведе, що псування чи пошкодження вантажу виникло внаслідок обставин, які перевізник не міг попередити і усунення яких від нього не залежало». По-друге, встановлено так званий період відповідальності перевізника за незбереженість вантажу. Це час з моменту прийняття вантажу до перевезення і до видачі його одержувачу. Визначення періоду відповідальності перевізника має велике практичне значення для забезпечення збереженості якості продукції, оскільки вимагає від перевізника прикласти максимум зусиль не лише на стадії переміщення вантажу, але й при здійсненні всіх супутніх операцій: навантаженні, розвантаженні, перевалці та зберіганні. По-третє, встановлена обмежена відповідальність за псування та пошкодження вантажу. Перевізник сплачує тільки розмір тієї суми, на яку знизилася вартість вантажу.

Обмеження відповідальності річкового перевізника в розмірі відшкодування нанесених ним збитків пояснюється: по-перше, при виконанні договору перевезення перевізники переборюють ряд труднощів, які мають специфічний характер. По-друге, перевізник не завжди може враховувати індивідуальні потреби клієнтів. По-третє, Статут ВВТ виходить з того, що „основними клієнтами річкових пароплавств є в більшості випадків соціалістичні організації, які здійснюють планову діяльність в умовах розширеного соціалістичного виробництва; їх діяльність завжди прибуткова, і вони не мають потреби в відновленні втраченої вигоди, відшкодування якої могло б негативно вплинути на економічний стан пароплавств”[7,С.82].

Стаття 195 Статуту ВВТ та відповідні статті інших транспортних статутів та кодексів (ст.113 Статуту залізниць України, ст. 179 КТМ, ст. 93 Повітряного кодексу України[64], ст. 136 Статуту автомобільного транспорту УРСР[118]), визначаючи відповідальність перевізників за повну чи часткову втрату, псування чи пошкодження вантажів, порушують принципи цивільного права, виключаючи можливість повного відшкодування збитків, що виникли у зв'язку із втратою, псуванням чи пошкодженням вантажу, при

якому підлягають відшкодуванню не лише збитки, а й упущена вигода. Цим вводиться принцип обмеженої відповідальності.

Слід розуміти, що цей принцип стосується договору перевезення вантажів і не відноситься до договору користування транспортними засобами. За останнім договором сторони несуть повну відповідальність, а за згодою вони можуть застосувати й більш підвищену відповідальність. Так, у справі № 5/2/535-00[115] про стягнення збитків та упущеної вигоди зі сторони, винної в порушенні умов договору фрахтування, було стягнуто як завдані збитки, так і упущену вигоду, що в умовах договору перевезення вантажу було б просто неприпустимим. Крім перелічених обставин існують і інші, за якими винні сторони несуть відповідальність перед своїми контрагентами. Це, зокрема, відповідальність за порушення строків доставки вантажу, простої та пошкодження судна, а також за невиконання перевезення пароплаванням.

Рідше в судовій та претензійній практиці настає відповідальність за прострочення доставки вантажу. Пароплавання відповідає за невиконання встановлених термінів доставки вантажу, починаючи з дня офіційного відкриття навігації на всьому шляху транспортування вантажу і до дня закінчення обов'язкового прийому його до перевезення. Розміри відповідальності, визначені Статутом ВВТ залежно від ступеня прострочення, обчислюються у відсотках від провізної плати в розмірі від 10% провізної плати при простроченні 0,1 строку доставки до 50% при простроченні більше 0,4 строку. Штрафи за затримання видачі вантажів, які прибули зі складів порту та пристані, в 2 рази менші за вказані. При перевезенні на невеликі відстані, коли загальний термін доставки менше 6 діб, розмір штрафу зменшується на 50%. Відшкодування шкоди за псування вантажу в результаті прострочення не звільняє пароплавання від сплати штрафу за прострочення. Штраф виключає як вимогу збитків, так і вимогу реального виконання. Він є достатньою грошовою санкцією, яка зазвичай покриває можливі збитки. Але є підстави вважати таку точку зору хибною,

бо зобов'язання, як правило, припиняється виконанням. Сплата штрафу є санкцією за порушення зобов'язання, а не заміною зобов'язання.

Підвищення ефективності грошових санкцій у зв'язку із простроченням доставки вантажу може бути досягнута шляхом збільшення розміру штрафу або покладенням на перевізника збитків клієнта. У першому випадку слід лише змінити розмір санкції, у другому – необхідно встановити принцип визначення розміру санкції. Стягнення санкції у вигляді штрафу нам здається більш простим та зручним, а також з меншими негативними наслідками для перевізників, хоча це цілком не виключає можливості збільшення відповідальності пароплавства до розміру завданих збитків. Формою такої відповідальності могла б стати залікова неустойка. А для гармонізації транспортних процесів доцільним є дія на всіх видах транспорту принципу визначення однакового розміру штрафних санкцій за однакові порушення.

Згідно із ст.183 та 184 Статуту ВВТ, прийнятого в 1955 році, сторони звільняються від відповідальності за прострочення доставки тільки в тих випадках, коли воно зумовлено обставинами, перешкодити яким пароплавство не могло (шторм, повідь, закінчення проходу під мостами в результаті високих горизонтів води; заборона чи обмеження перевезення вантажів).

На нашу думку доцільним є встановлення правила, за яким перевізник, який доставив вантаж з простроченням, повинен звільнитись від відповідальності, якщо одержувач не отримає вантаж у встановлений термін зі своєї вини.

Аналіз чинного транспортного законодавства свідчить про відсутність відповідальності за прострочення оплати послуг по перевезенню вантажів. Так, Статут ВВТ передбачає, що плата вноситься до відправлення судна або стягується з одержувача в момент видачі вантажу. Причому перевізнику надане право утримувати вантаж до внесення вказаних платежів. Сторони в умовах ринкового господарювання наділені свободою укладання договорів і

правом вільного вибору умов договору, що не суперечать діючому законодавству. Але в таких випадках часто зустрічається ситуація, коли перевізнику доводиться в судовому порядку, а потім у порядку виконавчого провадження стягувати перевізні платежі. Таким прикладом є справа 4/2/12-00[112] за позовом Акціонерної судноплавної компанії „Укррічфлот” до Національної атомної енергогенеруючої компанії (відособленого підрозділу) Запорізької АЕС про стягнення заборгованості в сумі 682417грн. 52 коп. за виконані послуги по перевезенню вантажів.

Позов було задоволено. Але цікавими є обґрунтування відповідача небажання сплатити зазначений борг.

За умовами договору між позивачем і відповідачем п. 3.2. передбачалося, що оплата послуг перевізника здійснюється в будь-яких формах, які не суперечать законодавству України. Відповідач запропонував розрахунок товарно-матеріальними цінностями.

На відмову позивача прийняти розрахунок в такому вигляді, відповідач вказав: „У відповідності ст. 172 ЦК УРСР боржнику, зобов'язаному здійснити одне з двох чи декількох дій, належить право вибору і вибір, зроблений стороною, яка має на те право, є обов'язковою для іншої сторони. Умови договору № 33/15 повністю відповідають нормі закона і вимоги позивача про сплату в грошовій формі не лише не обґрунтовані, але і протирічать діючому законодавству”.

Зрозуміло, що положення ст. 172 ЦК УРСР (виконання альтернативного зобов'язання) стосувалися позитивних дій в зобов'язанні і навряд чи стосуються вибору форми розрахунку (тим більше, що вона була точно визначена в договорі). Проте, подібні справи ще зустрічаються в господарських судах, хоч законодавство в сфері регулювання господарської діяльності й спрямоване на встановлення розрахунків із зобов'язань у грошовій формі.

Цей приклад ще раз підтверджує думку про необхідність внесення відповідних норм у законодавстві.

Для попередження простою суден на перевантажних операціях і зумовлених цим втрат Статутом ВВТ встановлена матеріальна відповідальність відправника та одержувача, винних у затриманні судна більше нормативних строків.

Ставки штрафу за простій суден визначені тарифами й опубліковані в Тарифному керівництві № 3-Р. Вони змінюються в залежності від типу судна (самохідне чи несамохідне), його вантажопід'ємності та потужності, а також терміну простою.

У наш час дія штрафних санкцій є не досить ефективною, бо вони фактично не покривають збитків, завданих перевізникам. Як вихід може бути запропоновано встановити відповідальність у формі залікової неустойки.

Штрафи за простій судна стягуються установами банків на підставі доручень сторони, з якої стягується сума, або в порядку виконавчого провадження за наказом господарського суду. За цим же принципом здійснюють стягнення як в Україні, так і в Російській Федерації[51].

Слід пам'ятати, що після прибуття вантажу до порту (пристань) призначення всю відповідальність перед пароплаванням за перевезення цього вантажу несе одержувач (ст. 205 Статуту ВВТ). При цьому він може стягнути на загальних підставах з відправника вантажу всі сплачені ним пароплаванству штрафи та збори в результаті неправильних дій відправника вантажу, а також суми витрат та збитків, пов'язаних з перевезенням.

Відповідальність за пошкодження чи псування вантажу, які виникли в результаті несвоєчасного вивезення при дотриманні пароплаванням правил зберігання вантажів, несе одержувач.

Якщо вантаж було адресовано одержувачу вантажу, якого не було в районі порту (пристані) призначення, відповідальність перед судноплаванням несе відправник вантажу.

Відповідальність за пошкодження суден та берегових пристроїв нині є рідкістю. Ст.203 Статуту ВВТ передбачає штраф за допущені пошкодження. Відправник і одержувач сплачують пароплаванству штраф у розмірі трикратної

вартості ремонту пошкоджених частин судна і відшкодовують понесені пароплавством у зв'язку з цим збитки. Окрім штрафів, відправник чи одержувач вантажу повинен відшкодувати пароплавству збитки, допущені з їх вини в результаті пошкодження судна при навантаженні чи розвантаженні, неправильному навантаженні, упаковці та неправильному кріпленню вантажу. Пароплавство сплачує відправнику чи одержувачу за пошкоджені судном пристрої причалу і вантажних механізмів штраф у розмірі трикратної вартості їх ремонту.

Матеріальна відповідальність перевізника за невиконання при перевезенні передбачених Статутом ВВТ зобов'язань встановлюється в порядку розгляду претензій чи позовів.

Відмінною особливістю пред'явлення клієнтами до перевізника вимог, які впливають з порушення договірних зобов'язань із перевезень вантажів, є обов'язкове додержання претензійного порядку[103,С.106]. Позов може бути заявлений лише в тому випадку, якщо перевізник повністю чи частково відмовився задовольнити претензії, чи не розглянув їх у встановлений строк. До розгляду вимог відправника чи одержувача у претензійному порядку позови господарськими судами не приймаються.

Право на пред'явлення претензії чи позову мають лише відправник і одержувач. Передати це право може відправник одержувачу або одержувач відправникові.

При незгоді з рішенням пароплавства чи при неотриманні рішення у встановлений термін заявник претензій має право протягом двох місяців з дня отримання відповіді чи з дня закінчення строку для відповіді пред'явити позов до господарського суду за місцем знаходження пароплавства, якому була заявлена претензія.

Для пред'явлення претензій встановлені строки: по перевезенню - протягом шести місяців, про повернення штрафу за простій суден і сплаті штрафу за прострочення в доставці вантажу - 45 днів. Обчислення цих строків здійснюється з дня видачі вантажу.

Заслуговує інтересу досвід російського законотворення в сфері строків захисту порушених прав (строків позовної давності). Так, ст. 164 п. 3 КВВТ РФ передбачає, на відміну від строків, передбачених ст. 227 Статуту ВВТ (6 місяців), дещо більший строк позовної давності – за вимогами до перевізника, які виникають в зв'язку з здійсненням перевезень вантажів, – один рік; за вимогами до перевізника, які виникають в зв'язку з здійсненням перевезень пасажирів і їх багажа – три роки.

Встановлення строку позовної давності в один рік нам здається правильним, оскільки це дозволяє стороні, право якої порушено, захистити його, оскільки практика діяльності господарських судів свідчить про те, що сторони, як правило, пропускають 6-ти місячний строк позовної, і їм доводиться відновлювати пропущені строки, а це, як правило, не завжди можливо<sup>1</sup>.

Отже, Статутом ВВТ передбачається, що сторони, які беруть участь у перевезенні, несуть обмежену відповідальність. Якщо виключна неустойка могла мати місце при розподільчих відносинах, бо власне це фінансові відносини в рамках однієї форми власності, то для ринкової економіки це призведе до нерівності сторін і підриву засад цивілістики. Тому головна компенсаторна функція відповідальності у цивільному праві при вантажних перевезеннях не діє.

Отже, вважаємо, що виключна неустойка в умовах ринкової економіки є явищем винятковим, і антагоністичним компенсаторній функції цивільної відповідальності, і тому може бути встановлена лише за згодою сторін. Імперативи законодавства в цій сфері є неприпустимими. Загальна теоретична частина стосовно виключної неустойки повинна будуватися на тому, що вона має обмежений договірний характер. Як виключення із загального правила, вона може передбачатися чинним законодавством на випадок високого ступеня явного ризику, чи передбачуваної можливості невиконання або неналежного виконання зобов'язань[37,С.56]. Це може бути

---

<sup>1</sup> Дані інформаційно-довідкового центру господарського суду Запорізької області від 23.04.2002 року.

при необхідності особливих правових гарантій діяльності певного суб'єкта. Але ще раз наголошуємо, що це лише виключення з загального принципу рівності сторін.

На нашу думку, цивільно-правова відповідальність за договором перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні повинна зводитися до такого.

Основним видом відповідальності у договорі перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні повинне бути відшкодування потерпілій стороні завданих збитків. У цьому повинна проявитися компенсаційна функція цивільної відповідальності. Сама шкода повинна розглядатися в економічному та юридичному значенні (як позитивні збитки й упущена вигода)[25,С.331]. Крім того, на винну в правопорушенні сторону слід покладати обов'язок сплати неустойки.

Одним із важливих питань є можливість застосування змішаної відповідальності на транспорті. Висловлювалися різні думки. Суть розбіжностей полягала в тому, що одні автори не вважали за можливе застосовувати змішану відповідальність, інші ж, навпаки, стверджували, що цей інститут цілком допустимий. Зауважимо, що незастосування змішаної відповідальності більшість авторів обґрунтовують посиленням на відсутність у цивільному і транспортному законодавстві спеціальних норм, що допускають зниження розміру відповідальності при вині обох контрагентів одного зобов'язання (М.К.Александров-Дольник, В.В.Ізволенський, К.К.Яїчков)[93,С.37].

Деякі автори вважали, що, незважаючи на відсутність у цивільних і транспортних кодексах (статутах) спеціальних вказівок, принцип змішаної відповідальності в транспортних правовідносинах цілком допустимий (А.М.Белякова[13,С.38], А.Л.Маковський[56,С.241], М.О.Тарасов[127,С.23]). І зараз, з погляду необхідності й можливості реформування транспортного законодавства, є цілком можливим нормативне закріплення тих чи інших

правових конструкцій. Тому посилання авторів на формальну відсутність тих чи інших вказівок у транспортних статутах та кодексах є ілюзорним.

Судова й арбітражна практика хоч і не швидко, але йшла по шляху застосування цього принципу при розгляді господарських спорів, у тому числі тих, що впливають з порушення договору перевезення вантажу[107].

Якщо транспортні кодекси та статuti не містять норм, які визначають розмір відповідальності у випадку вини обох сторін, то це не значить, що не слід керуватися загальними нормами цивільного права. Так, в ст. 616 ЦК України прямо говориться, що суд, у випадку, якщо невиконання або неналежне виконання зобов'язання відбулися з вини обох сторін, зменшує розмір відповідальності боржника.

Як відомо, норми транспортного законодавства, що регулюють взаємовідносини перевізника й клієнтури повинні будуватися на основі принципів цивільного законодавства (в тому числі з урахуванням норм про взаємну вину). Не варто повторювати помилок, допущених у Статуті залізниці України і Повітряному кодексі, у яких замовчується можливість зниження відповідальності боржника за неналежне виконання або невиконання зобов'язань, також і з вини кредитора.

Господарська практика сьогодні стоїть на твердих позиціях застосування принципу змішаної відповідальності при вирішенні спорів, що впливають із договору перевезення.

Зауважимо, що й у спеціальній літературі (М.О.Тарасов[129,С.311], І.О.Андріанов[10, С.190]) і в судово-господарській практиці принцип змішаної вини і змішаної відповідальності розумівся не завжди правильно.

У звичайному договорі, укладеному двома сторонами, права й обов'язки розподілені між ними як між боржником і кредитором. Через це вина обох сторін у порушенні одного з зобов'язань, як правило, дозволяє говорити про змішану вину, і на основі цього про застосування змішаної відповідальності.

У випадку, коли в договорі бере участь і третя сторона, вирішення питання про змішану вину учасників договору є складним.

М.О.Тарасов критично поставився до характеристики змішаної відповідальності: "Змішана відповідальність перевізника і одержувача вантажу настає в тих випадках, коли збитки є результатом необережних чи недбалих дій як транспортного підприємства, так і одержувача вантажу" [132,С.250]. В іншій роботі вину відправника і перевізника М.О.Тарасов називає спільною, а не змішаною[129,С.311].

Підставою для зменшення розміру відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язання служить, крім інших умов, вина обох сторін. Якщо невиконання або неналежне виконання зобов'язання відбулося з вини кредитора, то відповідальність боржника не настає. При невинності кредитора в порушенні зобов'язання боржник відповідає в повному обсязі, передбаченому законом або договором. Отже, тільки вина обох сторін дає підставу застосовувати принцип змішаної відповідальності.

Договір перевезення складається з багатьох зобов'язань, і тому заподіяння збитку вантажоодержувачу внаслідок неправильного транспортування, з одного боку, і неправильних дій самого одержувача, з іншого, може відбутися шляхом неналежного виконання декількох зобов'язань. І.О.Андріанов подає такий приклад[10,С.190]. Під час перевезення овочів пароплавство порушило строк доставки настільки, що вантаж почав псуватися, а одержувач, у свою чергу, не вжив заходів до якнайшвидшого одержання вантажу й реалізації його. Внаслідок винних дій пароплавства й одержувача значна частина овочів була зіпсована. У цьому випадку пароплавство порушило зобов'язання своєчасної доставки вантажу в пункт призначення, а одержувач не виконав обов'язок одержання вантажу у встановлені терміни.

Через складність взаємовідносин учасників договору перевезення не всяке порушення, допущене винними діями (чи бездіяльністю) двох учасників, тягне за собою застосування змішаної відповідальності. У вказаній

ситуації може бути застосована змішана, а в іншій – спільна. Усе залежить від того, хто винен - відправник і перевізник, перевізник і одержувач, і, саме головне, хто пред'являє претензію та позов.

Обов'язок збереження перевезеного вантажу лежить не тільки на перевізнику, але й на відправнику й одержувачу. Якщо відправник завантажив товар неправильно або здав його до перевезення у тарі, що не забезпечує схоронність, а перевізник на шляху перевезення пошкодить вантаж, то в даному випадку наступить спільна відповідальність відправника і перевізника.

Вона буде такою при дотриманні ще однієї дуже суттєвої умови – пред'явником претензії і позову повинна бути третя сторона - одержувач. Відправник і перевізник - складають одну сторону боржника в суперечці, а одержувач є позивачем. Якщо ж заявником претензії і позову буде відправник, то тоді він виступає кредитором, а перевізник боржником і тому з урахуванням вини відправника розмір відповідальності боржника повинен бути зменшений, тобто застосовується змішана відповідальність.

І.О.Андріанов у своїй праці наводить такий приклад[10,С.191; 91]. Під час перевезення винних виробів відбулося зіткнення річкового судна з іншим плаваючим об'єктом. При видачі вантажу був установлений бій пляшок, засвідчений комерційним актом. Одночасно виявлено, що пляшки були покладені в шухляди без перегородок і обгорнені лише тонким папером. Звичайно, що таке затарювання не забезпечує схоронність вантажу при транспортуванні. При розгляді спору за цим факту арбітражний суд цілком обгрунтовано застосував принцип спільної відповідальності, поклавши обов'язок відшкодувати заподіяний збиток на відправника і пароплавство.

У приведеному прикладі стосовно одержувача відправник і перевізник виступають як боржники в зобов'язанні, об'єктом якого є вчинення дій, що забезпечують збереженість перевезеного вантажу. Підтвердження сказаному знаходимо в абзаці 4 Постанови Вищого арбітражного суду України № 1 від 15.10.1992р. „Про вирішення спорів, пов'язаних з пошкодженням

(знищенням) продукції і товарів у результаті їх бою або пошкодження тари”[71].

У практиці зустрічаються випадки, коли пошкодження тих же вантажів відбувається з вини відправника й одержувача, але в походженні різних дефектів винен кожен із них окремо. У даному випадку мова йде про самостійну відповідальність кожного з тих, хто порушив обов'язок збереженого перевезення.

Дії суб'єктів зобов'язання, внаслідок яких було допущене порушення, можуть відбуватися як одночасно, так і у різний час, головне - в період виконання зобов'язання. Важливий момент - неподільність шкідливого результату таких дій. У тих випадках, коли невиконання зобов'язання або неналежне виконання його відбувається не одночасно, необхідно з можливо більшим ступенем ймовірності встановлювати причинний зв'язок між протиправними діями кожного з порушників зобов'язання і неподільний результат, що наступив.

Можливість застосування спільної відповідальності вантажовідправника і перевізника перед одержувачем не є безперечною. Так, К.А.Хаспулатова [147,С.49] вважає, що в суперечках про незбережене перевезення вантажу спільна відповідальність не може бути застосована. Вона вказує, - „Якщо одна частина вантажу пошкоджена з вини залізниці, а інша – з вини відправника, то настає не часткова відповідальність, а відповідальність залізниці і відповідальність відправника...”.

Отже, ми не будемо звертатися до непотрібного схоластичного судження і погодимося з думкою К.А.Хаспулатової про самостійну відповідальність кожного з вказаних учасників у вказаному випадку.

Цікавими для дослідження є такі випадки, коли невиконанням або неналежним виконанням обов'язків відправником і перевізником заподіюється шкода, яку неможливо розділити в натурі. Розмір відповідальності кожного з учасників зобов'язань у такому разі визначається у відповідності зі ступенем вини, оскільки заподіяна нероздільна шкода і

неможливо застосувати роздільну відповідальність за неправильні дії відправника і перевізника.

Ми погоджуємося з думкою І.О.Андріанова[10,С.197] та М.О.Тарасова[133], що такий вид відповідальності є особливим, властивим тільки правовідносинам, що виникають із договору перевезення. Специфічність розглянутої спільної відповідальності зумовлена складністю правовідносин, суб'єктами яких є відправник вантажу, перевізник і одержувач, з одного боку, і постачальник і замовник, з іншого, тісним переплетенням прав і обов'язків сторін і учасників договору перевезення й іншого зобов'язання, для виконання якого укладено договір перевезення. Однак, незважаючи на специфічність, зауважимо, що за своєю сутністю цей вид відповідальності більше примикає до часткової. Тільки в цьому випадку частка участі у відшкодуванні заподіяного збитку визначається не заздалегідь, а згодом, коли буде виявлений дефект, і розподіляється у відповідності зі ступенем вини осіб, які завдали шкоду.

Слід зазначити, що в зобов'язаннях із заподіяння шкоди для застосування змішаної відповідальності враховується груба необережність потерпілого.

В інших цивільно-правових зобов'язаннях для застосування змішаної відповідальності ступінь вини кредитора не має значення. Однак вона повинна враховуватися при розподілі відповідальності між боржником і кредитором. В практиці господарських судів майже не зустрічаються випадки, коли змішана відповідальність розподілена не в однаковому розмірі. Подібна практика не відповідає ні змісту закону, ні фактичним обставинам справ. Причини, що породжують компромісні рішення, полягають у тому, що принцип змішаної відповідальності почав застосовуватися порівняно недавно, і тому випадки, що дають можливість застосувати його, зустрічаються рідко.

Усунення недоліків може бути зроблене шляхом узагальнення практики господарських судів і розробкою загальних рекомендацій по

застосуванню спільної і змішаної відповідальності, а також підвищенням загальної й особливо правової культури працівників, які за обов'язком служби пов'язані з укладанням документів, що мають юридичне значення при транспортних операціях.

На основі всього викладеного вище можна зробити такі короткі висновки:

1. Обґрунтовується необхідність запровадження у внутрішніх водних перевезеннях вантажів ринкового механізму виконання зобов'язань на компенсаторній основі і відмови від виключної неустойки зі сторони перевізника.
2. Характер відповідальності за договором перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні слід передбачити таким, як при відповідальності за порушення договірних зобов'язань. При цьому більш доцільним вважається підвищення розміру майнової відповідальності та введення такої форми відповідальності, як залікова неустойка. При накладенні відповідальності за порушення зобов'язань слід виходити з принципу вини, та розмірів реальних збитків (як позитивних, так і упущеної вигоди).
3. Перевізник, який доставив вантаж з простроченням, повинен звільнитись від відповідальності, якщо одержувач не отримає вантаж у встановлений термін зі своєї вини.
4. В правовідносинах між відправником, перевізником та одержувачем допустиме застосування сумісної та змішаної відповідальності. Змішана відповідальність застосовується у тих випадках, коли боржник і кредитор своїми винними діями (бездіяльністю) спричинюють шкоду, яка виражена в неподільному результаті заподіяного. Сумісна вина в невиконанні чи неналежному виконанні зобов'язання буде змішаною у тому випадку, якщо одна з винних сторін виступає згодом в якості заявника претензії чи позивача. Слід розмежовувати змішану відповідальність від сумісної відповідальності відправника вантажу і

перевізника перед одержувачем. Правила про застосування принципу змішаної відповідальності повинні бути закріплені в Статуті ВВТ.

5. На всіх видах транспорту повинен діяти один принцип визначення розміру штрафних санкцій за однакові порушення.

## ВИСНОВКИ

1. Правове регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні повинне здійснюватися у двох напрямках – у нормативно-правовому (в адміністративному порядку з боку держави) і договірному (шляхом диспозитивного визначення ідеальної моделі відносин перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні).
2. Транспортне законодавство України має комплексний характер і його серцевину складають норми приватного характеру, обґрунтовується необхідність відмови від підзаконного регулювання перевезень вантажів у внутрішньому водному сполученні і переходу на законну основу.
3. Правове регулювання перевезень вантажів повинне здійснюватися, виходячи з принципів свободи волі сторін, свободи укладання договору і формування його умов.
4. Пропонується авторське доктринальне визначення договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні як угоди, за якою перевізник зобов'язується доставити з дотриманням встановлених імперативів ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення в оптимальний строк і видати його особі (одержувачу), яка має право на одержання вантажу, а відправник зобов'язується уплатити за перевезення вантажу встановлену плату.
5. Договір перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні слід віднести до підвиду договору перевезення як самостійного виду, який не підпадає під ознаки інших, прийнятих в цивільному праві договорів. Цей договір необхідно вважати договором *sui generis*, синалагматичним, двостороннім договором з участю управомоченої особи (вигодонабувача).
6. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні відноситься до підрядоподібних договорів, оскільки за своїми основними рисами схожий на договір підряду за тієї відміни, що предметом договору підряду є матеріальний (речовинний) результат діяльності, а договору

- перевезення – діяльність (послуга), яка нових речей не створює і споживається в процесі її надання.
7. Одержувач вантажу не може називатися стороною в договорі, оскільки він не бере участь в його укладанні і не передає вантаж відправнику. Тому його слід вважати учасником договору та управомоченим вигодонабувачем, а сам договір – двостороннім за участю управомоченої особи (яка має право на одержання вантажу).
  8. Договір перевезення вантажів являється самостійним, відмінним від іншого, теж самостійного договору перевезення пасажирів і багажу.
  9. Відстоюється теза про необхідність імперативу договору перевезення вантажу у внутрішньому водному сполученні як реального, але допуску консенсуальності, тобто такого, що містить ознаки і реальної, і консенсуальної угоди.
  10. Питання статусу одержувача слід вирішити в нормативному порядку, шляхом внесення до відповідних актів – Цивільного Кодексу та Господарського Кодексу – правової норми, яка б закріплювала, що договір перевезення вантажу є договором за участю управомоченої особи. Це обґрунтовується тим, що договір перевезення встановлює переваги на користь третьої особи, та те, що з угоди контрагентів впливає право самостійної вимоги третьої особи, яка в укладанні договору участі не брала.
  11. Договір перевезення вантажу всіх видів транспорту єдиний, що не зменшує деяких специфічних особливостей при перевезенні різними шляхами сполучення.
  12. Між нормами, які регулюють перевезення вантажів річковим та морським транспортом у внутрішньому водному сполученні наявні колізії відносно сфери їх застосування. Тому слід ввести норму в новий КВВТ України (вказується доцільність розробки і прийняття), якою б визначалась його дія чи КТМ в залежності від пункту виходу судна (морського чи річкового порту).

13. Автор пропонує в нормативному порядку вирішити цю проблему шляхом зближення норм, які регулюють перевезення вантажів річковим та морським транспортом та запровадженням накладної по типу німецького Ladeschein чи річкового коносаменту, який є одночасно перевізним і товаророзпорядчим документом.
14. Предметом договору перевезення вантажів є їх доставка до певного місця призначення і, як результат такої діяльності, - видача особі, яка має право на їх одержання.
15. Строк доставки вантажу відіграє важливу роль в діяльності транспорту. На нашу думку строк доставки і кінцева дата повинні бути зазначені у договорі. Даний строк повинен бути оптимальним і обчислюватися з урахуванням імперативів, направлених на забезпечення екологічної й судноплавної безпеки.
16. У Статуті ВВТ повинен вказуватися загальний перелік обставин, які могли б розглядатися як виняткові, і, як наслідок, надавати можливість перевізнику здійснювати, а відправнику вимагати переадресування вантажу, який знаходиться на шляху перевезення.
17. Договір перевезення вантажів у прямому водному і прямому змішаному сполученні є різновидом договору перевезення вантажів. За договором перевезення вантажу в прямому змішаному і прямому водному сполученні одна сторона (два чи більше перевізника різних видів транспорту) зобов'язується за єдиним документом, складеним на весь шлях транспортування, доставити в оптимальний термін довірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його особі (одержувачу), яка має право на його одержання, а останній зобов'язаний прийняти доставлений вантаж і зробити остаточний розрахунок з перевізником, а вантажовідправник зобов'язується сплатити встановлену частину провізної плати.
18. Зобов'язання перевезення вантажів в прямому змішаному і прямому водному сполученні, володіючи ознаками часткового і солідарного

зобов'язання, більше підпадає під ознаки солідарного зобов'язання, яке має свої специфічні особливості. Обґрунтовуємо це неподільністю предмета зобов'язання – доставкою вантажу до пункту призначення.

19. Обґрунтовується необхідність запровадження у внутрішніх водних перевезеннях вантажів ринкового механізму виконання зобов'язань на компенсаторній основі і відмови від виключної неустойки зі сторони перевізника.
20. Характер відповідальності за договором перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні слід передбачити таким, як при відповідальності за порушення договірних зобов'язань. При цьому більш доцільним вважається підвищення розміру майнової відповідальності та введення такої форми відповідальності, як залікова неустойка. При накладенні відповідальності за порушення зобов'язань слід виходити з принципу вини, та розмірів реальних збитків (як позитивних, так і упущеної вигоди).
21. Перевізник, який доставив вантаж з простроченням, повинен звільнитись від відповідальності, якщо одержувач не отримає вантаж у встановлений термін зі своєї вини.
22. В правовідносинах між відправником, перевізником та одержувачем допустиме застосування сумісної та змішаної відповідальності. Змішана відповідальність застосовується у тих випадках, коли боржник і кредитор своїми винними діями (бездіяльністю) завдають шкоду, яка виражена в неподільному результаті заподіяного. Сумісна вина в невиконанні чи неналежному виконанні зобов'язання буде змішаною у тому випадку, якщо одна з винних сторін виступає згодом в якості заявника претензії чи позивача. Слід розмежовувати змішану відповідальність від сумісної відповідальності відправника вантажу і перевізника перед одержувачем, яка за своїм змістом є специфічним видом відповідальності, але такою, що примикає за рядом ознак до часткової. Правила про застосування

принципу змішаної відповідальності повинні бути закріплені в Статуті ВВТ.

23. На всіх видах транспорту повинен діяти один принцип визначення розміру штрафних санкцій за однакові порушення.

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву.- М.:Юриздат, 1940.-327с.
2. Александров-Дольник М.К. Договоры советского транспортного права. – Автореф. дис... докт. юрид. наук, ИГП АН СССР. – М., 1963.- 268с.
3. Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Сов. государство и право. – 1954. - № 4. – С.107
4. Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта / Правовые вопросы. – М.: Юрид. лит., 1971. – С.82.
5. Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов.- М., Госюриздат, 1959.-176с.
6. Аллахвердов М.А. Договор перевозки груза по внутренним водным путям. / Договоры о перевозках грузов, изд-во „Юридическая литература”, 1967. – 184с.
7. Аллахвердов М.А. Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. – М.: Юридическая литература, 1967. – 184с.
8. Аллахвердов М.А. Советское внутренневодное право в борьбе за сохранность перевозимых грузов. – М.: Речной транспорт, 1956. – 79с.
9. Амосов Н.М. Моделирование сложных систем. — К.: Наукова думка, 1968.- 88с.
10. Андрианов И.А. Договор перевозки грузов по внутренним водным путям сообщения СССР. – Дис... канд. юрид. наук – Ростов-на-Дону, 1970. – 260с.
11. Асеев С.В. Грузоведение и технология перевозок. Учебник для учащихся профессионально-технических училищ. – М.: Транспорт, 1982.-143с.
12. Асеев С.В. Коносаменты: учебное пособие. – Горький.:Горьковский институт инженеров водного транспорта, 1990. – 36с.

- 13.Белякова А.М. Договор железнодорожной перевозки грузов. – М.: Издательство Московского университета, 1958. – 54с.
- 14.Боброва Д.В. Цивільне право як галузь права / Цивільне право України: підручник: У 2-х кн./Д.В. Боброва, О.В. Дзера, А.С. Довгерт та ін.; За ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової.-К.Юрінком Інтер, 2000.-864с.
- 15.Богданов Е.В. Договор в сфере предпринимательства. – Х.:1997, - 112с.
- 16.Брагинский М.И. Хозяйственный договор – каким ему быть?- М.:Экономика, 1990.- 173с.
- 17.Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право: Общие положения.- М.: Статут, 1997.- 682с.
- 18.Булгакова І.В. Поняття та значення договору залізничного перевезення вантажів за законодавством України // Вісник господарського судочинства. – 2001.- №1. – С.167.
- 19.Быков А.Г. План и хозяйственный договор. – М., 1975.- 158с.
- 20.Витрянский В.В. Договор перевозки. – М.:Статут, 2001.-526с.
21. Господарський кодекс України // Відомості Верховної Ради (ВВР).-2003.- №18.-С.144
- 22.Гражданское право Украины: [Учебник для вузов системы МВД Украины]: В 2-х частях. Часть 1 / Под ред. проф. А.А.Пушкина, доц. В.М. Самойленко. – Х.: Ун-т внутр. дел; «Основа», 1996. – 440с.
- 23.Гражданское право: В 2т. Том I: Учебник / Отв. ред. проф. Е.А. Суханов. – М.: Издательство БЭК, 1998. – 816с.
- 24.Гречуха В.Н. Транспортное право Российской Федерации: Учебное пособие. Ч.1.- М.:МГИУ,2002.- 348с.
- 25.Грибанов В.П. Осуществление и защита гражданских прав. – М.:Статут, 2000. – 405с.
- 26.Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР.- М.: Транспечать НКПС, 1929. – 312с.
- 27.Дахно І.І. Словник законодавчих і нормативних термінів: Юрид. слов. І. Дахна / Авт. І.І. Дахно. – К.: Бліц-Інформ, 1998. – 352с.

28. Дашков Л.П., Бризгалин А.В. Коммерческий договор: от заключения до исполнения. – Юридическое оформление. Практические советы. Образцы договоров, претензий, исков. – М.: ИВЦ «Маркетинг», 1995. – 324с.
29. Егиазаров В.А. Транспортное право: учебное пособие. – М.: Юрид. лит., 1999. – 272с.
30. Егоров К.Ф. Гражданско-правовая ответственность за невыполнение плана грузовых перевозок/ Автореф. канд. дисс. - Л., 1955.- 32с.
31. Журавлев В.Ф., Лазарева Л.И. Транспортные обязательства: Учеб. пособие – М.: Институт защиты предпринимателя, 1996. – 74с.
32. Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок. – М.: Трансжелдориздат, 1951. – 292с.
33. Иоффе О.С. Обязательственное право. – М.: “Юрид.лит.”, 1975.- 880с.
34. Иоффе О.С. Ответственность по советскому гражданскому праву. – М.: “Юрид.лит.”, 1975. – 612с.
35. Иоффе О.С. Советское гражданское право.- ч.2. - Л.:Изд-во Ленинградского университета, 1961.- 531с.
36. Кейлин А.Д. Транспортное право СССР и капиталистических стран.- М.: Международная книга, 1938.-451с.
37. Ківалова Т.С. Відповідальність боржника за передбачуване невиконання зобов'язань. – Автореф. дис... канд. юрид. наук - К.,2001. – 19с.
38. Клейн Н.И. Организация договорно-хозяйственных связей. – М.: Юридлит, 1976. – 190с.
39. Князева Е.Н. Сложные системы и нелинейная динамика в природе и обществе. // Вопросы философии.- 1998.- №4.-С.18.
40. Ковалевская Н.С. Договор в пользу третьего лица // Вестник ЛГУ. – 1984. - №5. – С.101.
41. Кодекс внутрішнього водного транспорту Російської Федерації від 07.02.2001р. // Парламентская газета. -N 45.- 12.03.2001
42. Кодекс торговельного мореплавства Російської Федерації від 30.04.1999р. // КД „Справочная правовая система Гарант” станом на 23.12.2000р.

43. Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1995. - №47. – Ст. 349
44. Комментарий к Гражданскому кодексу Российской Федерации, части второй, (постатейный). Изд. 3-е, испр. и доп./ Руководитель авторского коллектива и ответственный редактор доктор юридических наук, профессор О.Н. Садилов – М.: Юридическая фирма КОНТРАКТ; ИНФРА\*М, 1998. – 799с.
45. Конституція України від 28.06.1996 // Відомості Верховної Ради України.- 1996.-№30.-Ст.141
46. Корнеев А. К единой транспортной информационной системе // Порты Украины.- 2002. - №1.-С.12
47. Красавчиков О.А. Ответственность, меры защиты и санкции в советском гражданском праве // Проблемы гражданско-правовой ответственности и защиты гражданских прав. – Свердловск. – 1973. – С.13
48. Красавчиков О.А. Советская наука гражданского права (понятие, предмет, состав, система). – Свердловск, 1961. – 380с.
49. Лейст О.Э. Санкции и ответственность по советскому праву (теоретические проблемы). – М, 1981. – 222с.
50. Ленин В.И. Полное собрание сочинений, - Изд. 5-е. – М.: Госполитиздат, 1963. - т.29. – 782с.
51. Лист Вищого арбітражного суду РФ від 3 вересня 1993 р. N С-13/ОП-272 / [www.arbitr.park.ru](http://www.arbitr.park.ru)
52. Лист Міністерства транспорту України № 6/19-8-11557 від 11.11.99р.
53. Луць В.В. Відповідальність за порушення зобов'язань / Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / Д.В. Боброва, О.В. Дзера, А.С. Довгерт та ін.; За ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2000. Кн. 1. – 864с.
54. Луць В.В. Контракты у підприємницькій діяльності: навч. Посібник .- К.: Юрінком Інтер, 1999. – 560с.

- 55.Макарчук В.С. Основи римського приватного права: Навчальний посібник.- К.: Атака, 2000.- 176с.
- 56.Маковский А.Л. Правовое регулирование морских перевозок грузов. – М.: Морской транспорт, 1961. – 412с.
- 57.Маркс К. Капитал: Критика политэкономии. – М.: Политиздат, 1988.- 654с.
- 58.Маркс К. Теории прибавочной стоимости. - ч.1, М.: Госполитиздат, 1955.- 440с.
- 59.Моровская Т.А. Советское гражданское право. Учебник для торгово-экономических вузов. - М., Госюриздат, 1961. – 454с.
- 60.Николаева М.Н. Гражданскоправовая ответственность перевозчика при перевозке грузов по внутренним водным путям. – Автореф. дис... канд. юрид. наук – М. ВИЮН, 1959. – 272с.
- 61.Николаева М.Н. Ответственность органов транспорта за невыполнение государственного плана перевозок грузов по внутренним водным путям // Ученые записки ВИЮНа. - М.- Вып.7. - 1958. – С.153.
- 62.Носко Л.Я. Правовое регулирование перевозок. – Х.: Харьковский юридический институт, 1973.- 481с.
- 63.Офіційний сайт державного комітету статистики України / [http://www.ukrstat.gov.ua/richna/tz/tz\\_u/2002.htm](http://www.ukrstat.gov.ua/richna/tz/tz_u/2002.htm)
- 64.Повітряний кодекс України від 04.05.1993 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. - №25. – Ст.274
- 65.Покровский И.А. История римского права. – Петроград, 1918.-С.291
- 66.Положення про судно-годинні норми навантаження і розвантаження річкових вантажних суден: Наказ міністра річкового флоту СРСР № 67 від 30.05.1966р. / КД „Справочная правовая система Гарант” станом на 23.12.2000р.
- 67.Послання Президента України Леоніда Кучми до Верховної Ради України 2000 р. // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. – 2001.- №4: Екологічне законодавство. – 416с.

- 68.Правила перевозок грузов. – В 2-х ч. – Минречфлот РСФСР. – М.: Транспорт, 1979. – 288 с.
- 69.Предпринимательское право украины: Учебник / Р.Б. Шишка, А.М. Сытник, В.Н. Левков и др. /Под общей ред. Канд. юрид. Наук Р.Б. Шишки. – Харьков: Эспада, 2001. – с.
- 70.Про авторське право і суміжні права: Закон України від 23.12.1993р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. - №13. – Ст. 64.
- 71.Про вирішення спорів, пов'язаних з пошкодженням (знищенням) продукції і товарів у результаті їх бою або пошкодження тари: Постанова Вищого арбітражного суду України № 1 від 15.10.1992р. / [www.rada.gov.ua](http://www.rada.gov.ua)
- 72.Про власність: Закон України від 07.02.1991 // Відомості Верховної Ради України.- 1991.-№20.-Ст. 249
- 73.Про внесення змін і доповнень до деяких законодавчих актів Української РСР: Указ Президії Верховної Ради УРСР від 24.12.1987р. // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1988. - N 1. - ст. 5
- 74.Про економічну самостійність Української РСР: Закон УРСР від 03.08.1990р. // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1990. - N 34. - ст.499
- 75.Про затвердження Програми розвитку юридичної освіти на період до 2005 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 10. 04. 2001р. №344 / КД „Законодавство України”. – Інфодиск, 2003.
- 76.Про затвердження програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні: Постанова КМУ України від 20.03.1998 р. №346 / КД „Законодавство України”. – Інфодиск, квітень 2003.
- 77.Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова КМУ від 06.04.1998 р. № 457 // ЗП України. – 1998. - №8.-Ст.311
- 78.Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 01.06.2000 р. // Відомості Верховної Ради України.- 2000.-№36.-Ст. 299.

79. Про морські застави й іпотеки: Міжнародна конвенція 1993 року / [www.rada.gov.ua/laws/pravo/new/orgvlad.htm/p995\\_471](http://www.rada.gov.ua/laws/pravo/new/orgvlad.htm/p995_471)
80. Про оподаткування прибутку підприємств: Закон України від 28.12.1994 р. // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1995. - №4. – Ст.28.
81. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000р. // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2000. - N 28. - ст. 222.
82. Про підприємництво: Закон України від 07.02.1991 // Відомості Верховної Ради України.- 1991.-№14.-Ст. 168
83. Про підприємства в Україні: Закон України від 27.03.1991р. - Відомості Верховної Ради України. – 1991.-№24.-Ст 272
84. Про Положення про державне регулювання цін тарифів на продукцію виробничо-технічного призначення, товари народного споживання, роботи і послуги монопольних утворень: Постанова КМУ від 22 лютого 1995 р. N 135 // КД „Законодавство України”. – Інфодиск, 2003.
85. Про програму заходів щодо забезпечення збереження вантажів, захисту їх від розкрадання і безпеки пасажирів на транспорті: Постанова КМ України від 05.01.1995 року // Урядовий кур'єр.- 1995.-№8, 17 січня . – С.3
86. Про реалізацію Закону “Про економічну самостійність Української РСР”: Постанова Верховної Ради УРСР від 03.08.1990 р. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1990.- №.- 34.- Ст. 500.
87. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994р. // Відомості Верховної Ради України.-1994.-№12.-Ст.10
88. Про умови реєстрації суден: Конвенція ООН 1986 року / [www.rada.gov.ua/laws/pravo/new/orgvlad.htm/p995\\_074](http://www.rada.gov.ua/laws/pravo/new/orgvlad.htm/p995_074)
89. Пушкін О., Скакун О. Концепція нового цивільного кодексу // Українське право.-№1.-1997.-С.10-16
90. Рапопорт Л.И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. - Вып. VI. – Харьков. - 1957. – С. 171-173

- 91.Рішення Держарбітражу при Ростовському облісполкомі від 24.10.1966р. –  
Справа № 1161/2-66 Справа № 2/1/137-99 Запорізького господарського  
суду.
- 92.Романович А.Н. Транспортные правоотношения. – Минск: Издательство  
Университетское, 1984. – 126с.
- 93.Рясенцев В.А. Некоторые вопросы общей части обязательственного права  
в судебной практике // Социалистическая законность. – 1951.- №10. –  
С.37.
- 94.Савичев Г.П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных  
грузов.- М.:Издательство МГУ, 1986.- С. 148с.
- 95.Савичев Г.П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных  
обязательствах. – М.: Издательство МГУ, 1979. – 151с.
- 96.Самойленко Г.В. Перспективні напрямки застосування та розвитку  
заставного права в договорі перевезення вантажів внутрішнім водним  
транспортном // Вісник Запорізького юридичного інституту. – 2000. - №3. -  
С.33 - 38.
- 97.Самойлович П.Д. Договор морской перевозки по советскому праву. –  
М.:Морской транспорт, 1952.- С.12
- 98.Саниахметова Н.А. Юридический справочник предпринимателя. Издание  
пятое, переработанное и дополненное. – Х.:Одиссей, 2003. – 1024с.
- 99.Серебровский В.И. Гражданское право /учебник для юридических школ. –  
М.:Юриздат НКЮ, 1945.- 536с.
100. Серебровский В.И. Договор страхования жизни в пользу третьего лица  
// Ученые труды ВИЮН.- Вып.IX.- С. 172-173.
101. Славов Н. Второй этап реформирования в АСК «Укрречфлот» // Порты  
Украины. - №2. – 2000. ([http://www.uports.odessa.ua/Pu/02\\_00/index.htm](http://www.uports.odessa.ua/Pu/02_00/index.htm))
102. Словник законодавчих і нормативних термінів: Юрид. слов. І.Дахна /  
авт. І.І. Дахно.- К.: Бліц-Інформ, 1998.-352с.
103. Смирнов В.Т. Права и обязанности участников договора грузовой  
перевозки. – Л.: Издательство Ленинградского университета, 1969. – 478с.

104. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР/Автореф. докт. дисс. - Л., 1970.-32с.
105. Советское гражданское право: Учебник. В 2-х томах. Т.1 / Илларионова М.И., Киримова О.А. - 3-е изд. испр. и доп. - М.: Высшая школа, 1985.- 618с.
106. Справа № 2/1/941-99 Запорізького господарського суду.
107. Справа № 2/1/943-99 Запорізького господарського суду.
108. Справа № 3/1/238 Запорізького господарського суду.
109. Справа № 3/1/851 Запорізького господарського суду.
110. Справа № 3/1/860 Запорізького господарського суду.
111. Справа № 3/1/895 Запорізького господарського суду.
112. Справа № 4/2/12-00 Запорізького господарського суду.
113. Справа № 4/2/691- 99 Запорізького господарського суду.
114. Справа № 5/2/227-00 Запорізького господарського суду.
115. Справа № 5/2/535-00 Запорізького господарського суду.
116. Справа № 5/3/275 - 00 Запорізького господарського суду.
117. Справа Держарбітражу при Архангельському облісполкомі № 4352 за 1964 г. Аллахвердов М.А. Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. – М.: Юридическая литература, 1967. – С. 27.
118. Статут автомобільного транспорту УРСР від 27.06.1969р. N 401 // ЗП УРСР. – 1969. - N 7. - ст. 88
119. Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР: затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР №1801 від 15.10.1955 // ЗП СРСР.-1956. - №2.- Ст.12
120. Стенограма захисту дисертації на здобуття ступеня кандидата юридичних наук К.А. Карчевським
121. Стрельцова Є.Д. Договір морського перевезення вантажу: порівняльний аспект / дис... канд. юрид. наук. – Харків, 2001. – 156с.
122. Судебная практика в советской правовой системе / Под ред. С.Н. Братуся. – М., 1975. – с.

123. Таль Л.С. Трудовой договор: Цивилистическое исследование. - Ч. II Ярославль, 1918.-С.4
124. Тарасов М.А. Вопросы прямого сообщения в связи с открытием Волго-Донского канала имени В.И. Ленина // Советское государство и право. – 1953. - №2-3. – С.156
125. Тарасов М.А. Годовой (навигационный) договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву.- «Ученые записки Ростовского университета, юридического факультета». – т.ХVII. – вып. 2.- 1958.- 112с.
126. Тарасов М.А. Договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву.- Ростов-на-Дону, 1954. – 548с.
127. Тарасов М.А. Договор перевозки грузов по советскому гражданскому праву. – Автореф. докт. дис.. – М.: МГУ, 1957. – 36с.
128. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. – М.:Водтрансиздат, 1954.- 180с.
129. Тарасов М.А. Договор перевозки. – Ростов-на-Дону. – Изд-во Рост. ун-та, 1965. – 456с.
130. Тарасов М.А. Очерки транспортного права. – М.: Минречфлот, 1951. – 826с.
131. Тарасов М.А. Поощрение – способ обеспечения договорных обязательств // Советское государство и право. – 1960. - № 6. – С.119
132. Тарасов М.А. Правовое регулирование перевозки грузов в контейнерах / Вопросы советского транспортного права /Под науч. Ред. К.К. Яичкова. – М.: Госюриздат, 1957. – 463с.
133. Тарасов М.А. Транспортное право. – Ростов-на-Дону.: Издательство Ростовского университета, 1968. – 236с.
134. Тарифи на перевезення вантажів та буксирування плотів річковим транспортом”/Мінрічфлот РРФСР. - М.:Транспорт, 1973. - 493 с.
135. Теория государства и права. Учебник для юридических вузов и факультетов / Под ред. В.М.Корельского и В.Д.Перевалова – М.: Издательская группа НОРМА-ИНФРА\*М, 1998. – с.

136. Тихомиров Ю.А. Публичное право.-М.:БЭК, 1995.-486с.
137. Торговельний кодекс Франції 1807року / [www. assemblee-nationale.fr](http://www.assemblee-nationale.fr)
138. Транспортне право України: Навч.посіб./ Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; За заг.ред. В.К.Гіжевського, Е.Ф. Демського – К.:Юрінком Інтер, 2002. – 416с.
139. Транспортное право: Учебное пособие – М.:Былина,2002.- 400с.
140. Уемов А.И. Системный подход и общая теория систем. – М.: Мысль, 1978.-272с.
141. Укрречфлот: путь поиска, реформ и преобразований / под ред. канд. экон. наук Н.А. Славова. - Киев: Наукова думка, 1996. – 388с.
142. Умови і правила здійснення здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом та контроль за їх дотриманням: Наказ Міністерства транспорту України за № 424 від 05.08.1994 року // Урядовий кур'єр.-1994.-№197-198 від 22 грудня.
143. Фаддеева Т.А. Договор перевозки груза (Учебно-методическое пособие для студентов заочного обучения). – Л.: Издательство Ленинградского университета, 1971. – 62с.
144. Халфина Р.О. Значение и сущность договора в советском социалистическом гражданском праве.- М.: из-во АН СССР, 1954.- 308с.
145. Харитонов Є.О., Калітенко О.М., Зубар В.М. та ін. Цивільне та сімейне право України у запитаннях та відповідях. – Х.: ТОВ „Одіссей”, 2002. – 640с.
146. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте.-Иркутск, 1994.-392с.
147. Хаспулатова К.А. О розграничении ответственности железной дороги и отправителя груза за его целость и сохранность при перевозке / Вопросы советского транспортного права. – М.: Госюриздат, 1957. – С.49
148. Хацановский Э. Помочь национальному судовладельцу // Порты Украины. - №1. –2001. – ([http://www.uports.odessa.ua/Pu/01\\_01/index.htm](http://www.uports.odessa.ua/Pu/01_01/index.htm))
149. Ходунов М.Е. Внутриводное право. – М.: Речиздат, 1945.- 348с.

150. Ходунов М.Е. Вопросы советского права в литературе по эксплуатации речного транспорта // Речной транспорт. – 1960. - №5.- С.17
151. Ходунов М.Е. Вопросы советского транспортного права. – Сборник статей / Под общ. Ред. К.К. Яичкова. – М.: Госюриздат, 1957. – С.172
152. Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта. – М.:Юридическая литература, 1965. – 425с.
153. Ходунов М.Е. Правовые вопросы перевозок прямого сообщения. – М.: Госюриздат, 1960. – 378с.
154. Ходунов М.Е. Практический комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта СССР. – М.:Речной транспорт, 1955. – 188с.
155. Ходунов М.Е., Колпаков Н.Т. Комментарий к Уставу внутреннего водного транспорта Союза ССР.-2-е изд., перераб. и дополненное.- М.:Транспорт, 1986.-216с.
156. Цивільне право України. Академічний курс: Підруч.: У двох томах / За заг. Ред. Я.М.Шевченко. – т.2.Особлива частина. – К.:Видавничий Дім „Ін Юре”,2003. – 408с.
157. Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / Д.В. Боброва, О.В. Дзера, А.С. Довгерт та ін.; За ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової.-т.2. - К.:Юрінком Інтер, 2000.-784с.
158. Цивільне право: підручник для студентів юрид вузів та факультетів. - Частина друга ред. Кол. Д.В. Боброва, О.В. Дзера, Н.С. Кузнецова, О.А. Підпригора. науковий редактор О.В. Дзера – К.: Вентурі., 1997. – 480с.
159. Цивільне право: частина перша. Навчальний посібник для студентів юридичних факультетів і вузів / за ред. О.А. Підпригори і Д.В. Бобрової. - К.: Вентурі, 1996. – 480с.
160. Цивільний кодекс України. Затверджений Законом України від 16 січня 2003 р. // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.
161. Цивільний Кодекс України: Проект від 25.08.1996р. // Українське право. -№3.-1996.-С.300-305

162. Цивільний кодекс Української РСР. Затверджений Законом Української РСР від 18 липня 1963 р. // Відомості Верховної Ради Української РСР. – 1963. – № 30. – Ст. 463.
163. Цивільний кодекс Франції 1804 року / [www.assemblee-nationale.fr](http://www.assemblee-nationale.fr)
164. Шевченко Я. Новий Цивільний кодекс – основа ринкових відносин в Україні // Українське право.-1997.-№1.-С.36
165. Шершеневич Г.Ф. Учебник гражданского права.-т.2 .- С. 78
166. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права /по изданию 1914г. – М.: Спарк, 1994.- 335с.
167. Шершеневич Г.Ф. Учебник торгового права. – М. – 1912. – С.520
168. Шишка Р.Б. Предмет гражданского права в современном обществе // Образование и право.- 2000. - № 6. – С.51.
169. Шкудин З.И. Гражданское право. – т.2. – М, 1951.-722с.
170. Щербина В.С. Господарське право України: Навч. посібник.- 2-е вид., перероб. і доп. – К.: Юрінком Інтер, 2001. – 384с.
171. Яичков К.К. Вопросы советского транспортного права. – М., Госюриздат, 1957.- 296с.
172. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. – М.:Изд. АН СССР, 1958.-296с.
173. Яичков К.К. Договор перевозки и его виды в советском гражданском праве. Вопросы советского транспортного права. – М.:Госюриздат, 1957. – С.293.
174. Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности. // Советское государство и право. – 1955.- № 5. – С.68
175. D'orientation des transports intérieurs: Loi n° 82-1153 du 30 décembre 1982 // Journal Officiel du 31 décembre 1982
176. Loi du 5 mai 1936 sur l'affrètement fluvial / [www.giulian.online.be/belgium/](http://www.giulian.online.be/belgium/)