

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ НАУК УКРАЇНИ
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКО-ПРАВОВИХ ДОСЛІДЖЕНЬ**

На правах рукопису

УДК 346.7.656

КАДАЛА Віталій Віталійович

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

**Спеціальність 12.00.04 – Господарське право;
господарсько-процесуальне право**

**Д и с е р т а ц і я
на здобуття ступеня кандидата
юридичних наук**

**Науковий керівник
Дерев'янко Богдан Володимирович
кандидат юридичних наук, доцент**

Київ – 2011

З М І С Т

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ	3
ВСТУП	4
РОЗДІЛ I Правове забезпечення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні	11
1.1. Історично-правовий аналіз правового забезпечення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні	11
1.2. Поняття перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	26
1.3. Нормативно-правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	40
РОЗДІЛ II Договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	77
2.1. Поняття та зміст договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	77
2.2. Порядок укладення договору та оформлення документів, пов'язаних з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні	89
2.3. Припинення договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	107
2.4. Вузлова угода як спеціальний договір у сфері доставки вантажів	122
РОЗДІЛ III Господарсько-правова відповідальність за договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	147
3.1. Умови та особливості відповідальності за договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні	147
3.2. Відповідальність перевізника за незбереженні перевезення та несвоєчасну доставку вантажу	162
ВИСНОВКИ	183
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	188
ДОДАТКИ	214

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

ВР України –	Верховна рада України
ВГСУ –	Вищий господарський суд України
ГК України –	Господарський кодекс України
ЄС –	Європейський Союз
ЄТП –	Єдиний технологічний процес
КМУ –	Кабінет Міністрів України
КТМ –	Кодекс торговельного мореплавства України
МШС –	Міністерство шляхів сполучення
НПА –	нормативно-правовий акт
РФ –	Російська Федерація
РБ –	Республіка Білорусь
САТ –	Статут автомобільного транспорту
СВВТ –	Статут внутрішнього водного транспорту СРСР
СЗ –	Статут Залізниць України
СНД –	Співдружність Незалежних Держав
СРСР –	Союз Радянських Соціалістичних Республік
ЦК РФ –	Цивільний кодекс Російської Федерації
ЦК України –	Цивільний кодекс України

ВСТУП

Актуальність теми обумовлена зростанням обсягів перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та недосконалістю правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Недосконалість полягає у тому, що наявні норми законодавства, якими регулюються вказані перевезення не відповідають сучасним умовам господарювання. Це призводить до того, що не є врегульованою значна частина важливої для господарства країни галузі транспортного права. Для того щоб усунути цей недолік необхідне прийняття відповідного закону, який повинен регулювати перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Крім того, у вітчизняній юридичній науці відсутні комплексні дослідження з даної проблематики.

Недостатність та недосконалість законодавства, що регламентує відносини перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, спричиняють стримування збільшення товарообороту змішаних перевезень, що у свою чергу відбивається на макрорівні економіки. Адже чим більшим є потік вантажів, який здатна обробити та пропустити країна, тим більш відкритою, привабливою та ефективною є її економіка.

Історично, геополітично та геоекономічно Україна є та повинна бути у майбутньому державою, з відповідною інфраструктурою, здатною здійснювати діяльність, пов'язану з обробленням вантажопотоків.

Становлення та розвиток законодавчої бази, яка б відповідала змісту та завданням цього сектору економіки є одним із важливих чинників, за допомогою якого Україна може відповідати на виклики та потреби світової економіки.

Після тривалого часу, що минув з проголошення незалежності України були прийняті Цивільний Кодекс України та Господарський Кодекс України, які містять норми щодо нормативно-правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Тобто, значний проміжок часу у вітчизняному законодавстві взагалі були відсутні нормативно-правові акти в сфері перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Але, і на цей час, існує гостра потреба у прийнятті нормативно-правового акту, яким би регулювалися перевезення

вантажів у прямому змішаному сполученні. Адже щодо зазначених правовідносин сьогодні застосовуються нормативні акти СРСР, які не відповідають сучасним умовам господарювання. Недостатніми щодо цього є положення зазначених Кодексів, положення транспортних статутів і кодексів та окремих правил.

У зв'язку з цим, важливим напрямком розвитку в Україні ринкових відносин у сфері вантажних перевезень є вдосконалення законодавства України про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

В українській юридичній науці правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні не було предметом комплексного дослідження. Навчальні посібники, що були розроблені останнім часом українськими авторами, наводять загальну характеристику договірних відносин при здійсненні перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та не розкривають значної частини важливих питань.

Таким чином, залишилися поза увагою питання укладення договору та оформлення документів, пов'язаних з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні, відповідальності перевізника чи співперевізника за вантаж, визначення поняття «вузлова угода» та її значення для роботи перевального пункту, сплати провізної плати, відповідальності сторін тощо. Актуальним залишається питання щодо системи законодавства України про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Зростаюче значення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та відсутність належного правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні визначили вибір теми дисертаційного дослідження як важливої наукової проблеми і як одного із напрямків науки господарського права.

Мета і задачі дослідження. Метою роботи є формування на основі проведеного аналізу конкретних пропозицій із вдосконалення законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Поставлена у роботі мета зумовила дослідження таких завдань:

- провести історично-правовий аналіз правового забезпечення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні;

- сформулювати поняття перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні;
- визначити систему нормативно-правових актів, що регулюють перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні;
- визначити поняття та вдосконалити зміст договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні;
- упорядкувати укладення договору та оформлення документів, пов'язаних з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні;
- удосконалити порядок припинення договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні;
- узагальнити визначення поняття «вузлова угода» та її правові функції;
- розробити пропозиції щодо умов та особливостей відповідальності за договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні;
- дослідити відповідальність перевізника за незбереженні перевезення та несвоєчасну доставку вантажу та визначити міру відповідальності інших учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Об'єктом дослідження є відносини, що виникають у процесі перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Предметом дослідження є правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні.

Методи дослідження. Методи дослідження обрано з урахуванням мети і завдань теми дисертації. Під час доведення основних теоретичних положень було використано дедуктивний та індуктивний методи, при з'ясуванні окремих положень було використано діалектичний та системно-структурний методи.

На теоретичному рівні крім означених вище методів було використано ще такі методи як понятійний (термінологічний) та аксіоматичний, бо деякі теоретичні твердження були прийняті нами без доказів.

Також використовувалися й часткові методи, а саме:

- *історичний* при дослідженні об'єктів, суб'єктів та предмета дослідження (підрозділ 1.1., 3.1);

- *порівняльно-правовий* використано під час вивчення правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні в інших країнах (підрозділ 1.3);

- *логіко-семантичний* для уточнення та розкриття понять «перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні», «вузлова угода» та їх юридичних конструкцій і складових (підрозділ 1.2, 2.4);

- *метод аналізу і синтезу* використовувався при дослідженні позитивного досвіду щодо регулювання перевезення вантажів в інших країнах (підрозділ 1.3, 3.2);

- *формально-юридичний* метод дозволив проаналізувати зміст чинного законодавства у сфері перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, розробити пропозиції щодо напрямків удосконалення цього законодавства (підрозділ 1.3, 2.1 – 2.4, 3.2).

Теоретичну основу дослідження складають праці вітчизняних та закордонних вчених, зокрема: Г.Б. Астановського, І.В. Булгакової, М.І. Брагинського, В.В. Віпрянського, В.А. Єгізарова, О.С. Іоффе, О.В. Клепікової, В.К. Мамутова, О.Н. Садікова, Г.В. Самойленка, М.О. Тарасова, М.К. Олександрова-Дольника, Б.Л. Хаскельберга, М.Л. Шелухіна, В.С. Щербини, К.К. Яічкова та інших.

Емпіричну базу дослідження склали соціологічні опитування працівників транспортної галузі України приватного та державного секторів.

Наукова новизна одержаних результатів. Дисертація є першим комплексним дослідженням правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні в Україні, в якій на підставі чинного законодавства України подано нормативно-правові акти, що регулюють перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, визначено стадії процесу перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, правовий статус його учасників, правову природу договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та правову природу вузлової угоди. З цією метою:

Уперше:

- проведено історично-правовий аналіз правового забезпечення перевезень

вантажів у прямому змішаному сполученні;

- досліджено систему нормативно-правових актів, що регулюють перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та обґрунтовано необхідність прийняття Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення», з відповідним розмежуванням законодавчого регулювання наступним чином: перевезення пасажирів та багажу у прямому змішаному сполученні – Цивільним кодексом України та Законом України «Про змішані перевезення», перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні – Господарським кодексом України та Законом України «Про змішані перевезення»;

- здійснено аналіз поняття та змісту договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, доведено, що договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є господарським договором, самостійним видом договору, що застосовується у сфері перевезення вантажів, його не можна поєднувати з договорами підряду, майнового найму, схову та визначається як угода, за якою перевезення здійснюється від вантажовідправника до вантажоодержувача двома або більше перевізниками різних видів транспорту за єдиним перевізним документом;

- визначено поняття «вузлова угода», сформульовано авторське визначення цього поняття та досліджена правова природа вузлової угоди;

удосконалено:

- визначення поняття перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та визнання процесу перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні динамічним, який включає такі стадії: прийом вантажу до перевезення, переміщення вантажу до перевального пункту, перевантаження вантажу на інший вид транспорту, переміщення вантажу до кінцевого пункту, видачу вантажу;

- порядок укладення договору та оформлення документів, пов'язаних з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні;

- порядок припинення договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та наголошується, що сторони повинні встановлювати в договорах підстави, за яких сторони набувають права вимагати розірвання договору;

дістали подальшого розвитку: наукові ідеї, положення, спостереження щодо:

- дослідження умов та особливостей відповідальності за договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні;

- відповідальності перевізника за незбереженні перевезення та несвоєчасну доставку вантажу, а також визначення відповідальності інших учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

На основі дослідження теоретичних та практичних положень з забезпечення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, автором запропоновано і обґрунтовано ряд пропозицій щодо удосконалення відповідного чинного законодавства.

Практичне значення одержаних результатів. Сформульовані у роботі висновки і пропозиції враховані Міністерством транспорту та зв'язку України та Укрзалізницею при розробці Закону України «Про змішані перевезення».

Окремі положення дисертації можуть бути використані для удосконалення чинного законодавства України.

Результати дисертаційного дослідження можуть бути використані у науково-дослідній роботі та у навчальному процесі при читанні лекцій з курсу «Господарське право», спецкурсів «Господарські договори», «Транспортне право».

Окремі результати дисертаційного дослідження враховані Міністерством транспорту та зв'язку України та Укрзалізницею під час розробки Закону України «Про змішані перевезення» (акт впровадження від «__»__ 2009 року та від «__»__ 2009 року).

Особистий внесок здобувача. Дисертація є самостійною завершеною науковою роботою, першим в Україні комплексним дослідженням правового регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Автор формулює теоретичні положення, а також дає конкретні рекомендації щодо удосконалення чинного законодавства України про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Деякі питання, що висвітлюються у роботі, піднімаються вперше, інші розглянуті з нових правових позицій, вирішення

окремих спірних питань отримало у роботі додаткове обґрунтування.

Апробація результатів дисертації. Окремі положення дослідження доповідалися на Міжнародній науково-практичній конференції в Хмельницькому університеті управління та права (Хмельницький, 2007р.), на VIII Міжнародній науково-практичній конференції «Сучасне російське законодавство: законотворчість та правозастосування» (Москва, 2008р.), на Міжнародній науково-практичній конференції «Четверті Прибузькі юридичні читання» (Миколаїв, 2008р.), Першій міжнародній науково-практичній інтернет-конференції «Економіко-правові дослідження в XXI столітті: історія, сучасний стан та перспективи удосконалення господарського законодавства» (Донецьк, 2009 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Законодавче забезпечення економічної політики держави та юридична освіта» (Донецьк – Святогірськ, 2009 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Місто, регіон, держава: економіко-правові проблеми господарювання» (Донецьк – Святогірськ, 2009 р.), Міжнародній науково-практичній конференції «Генезис публічного права: від становлення до сучасності» (Миколаїв, 2010р.).

Публікації. Основні висновки та теоретичні положення дисертаційного дослідження знайшли відображення в чотирнадцяти наукових працях, у тому числі 7 наукових статтях, які надруковано в спеціальних виданнях, що визнані ВАК України як фахові з юридичних наук та 7 тезах наукових повідомлень.

Структура дисертації обумовлена об'єктом дослідження, відображає мету і завдання дослідження. Робота складається з вступу, трьох розділів, дев'яти підрозділів, висновків, додатків ,списку використаних джерел із 264 найменувань. Загальний обсяг дисертації складають 243 сторінки, з них 24 сторінки займає список використаних джерел.

РОЗДІЛ І

ПРАВОВЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

1.1. Історично-правовий аналіз правового забезпечення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні

Історію розвитку транспорту і, як наслідок, розвиток правового забезпечення його діяльності необхідно розглядати в тісному взаємозв'язку з розвитком людського суспільства, тому що транспорт займає одне з найважливіших місць в ієрархії забезпечення людських потреб. Транспорт виконує важливу функцію – переміщення матеріальних предметів і людей у просторі, без чого виробництво товарів, видобування їжі, будівництво житла та будь-яка інша діяльність стає ускладненою або взагалі неможливою.

Після появи транспортної галузі у суспільства виникла потреба у правовому регулюванні відповідних відносин. До епохи капіталізму транспортні засоби, як правило, належали власнику вантажу, який здійснював перевезення. Але зі зростанням обсягів виробництва власникові підприємства все важче було утримувати власне транспортне господарство, яке було складним і потребувало значних витрат. У зв'язку з цим транспорт виділився в окрему галузь, в межах якої виконувалися перевезення вантажів і пасажирів будь-якого клієнта за певну плату. Всередині транспортної галузі з часом виникла спеціалізація за галузями транспорту, з'явилися морський, річковий, залізничний, автомобільний, трубопровідний та авіаційний транспорт [1, с. 10 – 13]. Отже, досліджувати розвиток правового забезпечення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні стало можливим після появи різних видів транспорту, якими здійснювалися перевезення вантажів. Крім того, під час дослідження виділяються певні періоди та етапи такого розвитку.

Зацікавленість у правовому врегулюванні питань, пов'язаних з транспортною діяльністю з надання послуг змішаного перевезення вантажів виявилася наприкінці XIX ст., коли було укладено Бернську міжнародну конвенцію про залізничні перевезення вантажів 1890 р. (МГК). У цій конвенції було передбачено спеціальну форму накладної, якою можна було оформити змішане перевезення вантажу [2]. У 1893 р. до цієї конвенції приєдналася і Російська імперія [3].

Г.Ф. Шершеневич відзначав, що на російське законодавство в галузі транспортного права суттєвий вплив мали основи, опрацьовані для Бернської конвенції, які були враховані при розробці вітчизняного законодавства, а саме Статуту залізниць 1885 р. [4]. Відносно Бернської міжнародної конвенції про залізничні перевезення 1890 р., Г.Ф. Шершеневич відзначав, що при здійсненні перевезення немає необхідності, щоб залізниці були поєднані безперервним рельсовим шляхом. Вони можуть бути роз'єднані річкою, озером, морем [4]. Тобто і російські правознавці також наприкінці XIX ст. приділяли увагу питанням перевезення вантажів різними видами транспорту, що свідчить про запити суспільства того часу на необхідність правового врегулювання таких відносин.

Слід відзначити, що МГК мала значний вплив на законодавства окремих держав: вони стали пристосовувати свої норми внутрішнього сполучення до норм міжнародного сполучення. Транспортне право швидко пішло шляхом об'єднання європейських законодавств. Крім Російської імперії, Швейцарія в 1893 році змінила свій залізничний статут 1875 року, пристосовуючи його до бернського тексту. Німеччина, приймаючи свій Торговий кодекс 1897 р., змінила положення кодексу 1861 р. відносно норм міжнародного транспорту. Крім того, Бернська конвенція була прийнята Францією, Австро-Угорщиною, Італією, Голландією, Бельгією. У 1897 р. до цих країн приєдналася Данія і в 1904 р. – Румунія [4].

До 1917 року майже вся частина сучасної України знаходилася у складі Російської імперії, а на тій частині, що не входила до складу Російської імперії здійснення змішаних перевезень було неможливе внаслідок відсутності перевезень різними видами транспорту. Отже, доцільно розглядати історію

становлення правового забезпечення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні крізь призму дореволюційного російського законодавства.

Передвісткою появи сучасного прямого змішаного сполучення можна вважати відносини, опис яких наведено в ст. 10 Загального статуту російських залізниць 1885 р., згідно з якою залізниці мали право поширювати прямі сполучення за межі залізниць, укладаючи з цією метою угоди з пароплавними або транспортними товариствами. Проекти договорів, що уклалися між залізницями та іншими транспортними організаціями, а також складені залізницями проекти положень про залізничні транспортні контори або міські станції надавалися до Міністерства фінансів та Міністерство шляхів сполучення. При відсутності заперечень від цих міністерств протягом місяця вказані проекти могли бути реалізовані залізницями (ст. 10 Загального статуту) [5, с. 63].

Визначення поняття «договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» в законодавстві того часу не існувало.

У Проекті Цивільного Уложення Російської Імперії від 1910 року передбачалося, що перевезення можливе різними видами транспорту [6]. При цьому законодавство того часу взагалі не розглядало договір перевезення в якості окремого договору, а відносило його до договору підряду. Такий стан пояснювався нерозвиненістю ринку транспортних послуг, що існував на той час.

Разом з тим цивільно-правова доктрина того часу виходила з самостійного характеру перевезення та необхідності забезпечення його детального регулювання. Так, Г.Ф. Шершеневич при класифікації цивільно-правових договорів відводив договору перевезення самостійне місце в категорії договорів на надання користування чужими послугами, де поряд з перевезенням він розглядав також особистий найм, підряд, довіреність, комісію, поклажу та товариство. Відсутність законодавчого визнання самостійного характеру договору перевезення він пояснював тим, що «подальші договори створюються з попередніх шляхом поєднання різних юридичних елементів. Але така класифікація передбачає вже виконаним детальний аналіз кожного договору, між

тим як до сих пір нечастий договір не порушує спору про юридичну його природу» [7, с. 94].

В період підготовки проекту Цивільного Уложенія, у російських цивілістів вже не було сумнівів в тому, що договір перевезення повинен бути визнаним самостійним цивільно-правовим договором. В матеріалах Редакційної комісії, що підготувала проект Цивільного Уложенія, вказувалося на необхідність виділити перевезення, у тому числі і перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, у вигляді самостійного договору та розробити для нього ряд правил, виходячи з особливостей перевезення. Позиція Редакційної комісії ґрунтувалася також і на тогочасній судовій практиці, особливо практиці комерційних судів, яка «завжди надавала договорам про перевезення вантажів самостійне значення» [6, с. 226]. Крім того, бралось до уваги, що чинний тоді Загальний статут російських залізниць 1885 р. містив детальні правила, що регулювали саме договірні правовідносини з перевезення вантажів залізницями, а також можливість розповсюджувати прямі сполучення за межі залізниць, укладаючи в цих цілях угоди з пароплавними або транспортними товариствами [5, с. 63].

Правила про перевезення, що містяться в проекті Цивільного Уложенія, як відмічалось в матеріалах Редакційної комісії, «мають на увазі визначити договірні відносини, які виникають між вантажовідправниками та самостійними перевізниками, що беруть на себе виконання перевезень від свого власного імені та своїм коштом, але за рахунок відправників або одержувачів вантажів» [6, с. 227].

Згідно з проектом Цивільного Уложенія (ст. 1993) за договором перевезення перевізник зобов'язується за винагороду (провізну плату) доставити сухим шляхом або водою в указане місце пасажирів, чи ввірений йому, перевізнику, відправником вантаж та здати останній в місці призначення визначеній особі (одержувачеві). Отже, зі змісту статті вбачався реальний характер договору перевезення: перевізник зобов'язувався доставити в пункт призначення лише ввірений йому вантаж. Тобто договір перевезення вважався укладеним тільки

після передачі візнику відправником вантажу для доставляння в пункт призначення.

У той самий час, згадувані у цій статті основні види перевезень – «сухим шляхом або водою» не відображають можливість здійснення перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, одночасно різними видами транспорту, а саме: сухим шляхом та водою. Тобто в даному випадку для законодавчого закріплення здійснення такого перевезення у редакції статті суттєвим мало б стати використання сполучника «та» поряд зі сполучником «або» – «сухим шляхом або (та) водою». Це пояснюється насамперед тим, що можливість здійснення перевезення різними видами транспорту була передбачена Загальним статутом російських залізниць 1885 р. та Правил про перевезення до Цивільного Уложенія. Також виходячи з позиції Редакційної комісії стосовно самостійності договору перевезення та поступовому розвитку перевезень різними видами транспорту, не виникає сумніву, що при доопрацюванні законодавства, положення про пряме змішане сполучення знайшло б своє відображення у Цивільному Уложенні.

Таким чином, до революції 1917 р. договір перевезення у вигляді, в якому він існував у підготовленому проекті Цивільного Уложенія стосовно до всіх видів перевезення, розглядався в якості самостійного цивільно-правового договору, який був двостороннім, оплатним, реальним договором. Крім того, в цьому договорі, що укладався з транспортною організацією загального користування, виявляються всі ознаки публічного договору, оскільки відповідна транспортна організація (загальний візник) не мала права, за винятком окремих випадків, передбачених законом, відмовити вантажовідправнику в укладенні договору перевезення. Більш того, за порядком укладення договору з такими транспортними організаціями сьогодні його віднесли б до договорів приєднання, адже вантажовідправник укладав договір перевезення не інакше як приєднуючись до умов, що були розроблені перевізником та викладені у відповідних правилах перевезення.

Проте, перший період розвитку правового забезпечення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні завершився внаслідок світової війни,

революцій та громадянської війни, які зупинили процес компетентної законотворчості в цій галузі права.

Подальша історія розвитку законодавства, що регулювало перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, вказує на те, що цим перевезенням приділялася велика увага і вже в перших транспортних документах нової держави були закріплені норми та положення з організації прямих змішаних перевезень.

Першим етапом наступного періоду розвитку правового забезпечення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні можна вважати формування новою державою законодавства після припинення існування Російської імперії.

У період з 1917 р. по 1920 р. законодавча діяльність стосовно перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні не проводилася ні на території Росії, ні на території України.

У Статуті залізниць 1920 р. на Народний Комісаріат шляхів сполучення було покладено вирішення всіх питань про включення в пряме сполучення водних ліній та міських станцій [8]. Одночасно були розроблені правила перевезення залізницями та водними шляхами продовольчих вантажів по Волго-Каспійській системі [9, с. 354]. Організація прямих змішаних перевезень в такий спосіб – епізодичним згадуванням у Статуті – ніяким чином не могла врегулювати такі перевезення, як і згадувані правила, які стосувалися перевезення лише в межах окремого регіону та щодо продовольчих вантажів, тоді як в масштабах всієї країни ці питання не були врегульованими. Це можна пояснити тим, що на цей період припадає закінчення в країні громадянської війни, і законодавець не мав можливості належним чином організувати прямі змішані перевезення вантажів в межах всієї країни.

У 1922 р. для покращення організації змішаних перевезень було розроблено спеціальне Положення про прямі змішані залізнично-водні сполучення та Статут залізниць 1922 р. [10]. Можна відмітити намагання влади врегулювати перевезення вантажів різними видами транспорту, але аналіз цих нормативних актів свідчить, що вони також не повною мірою вирішували питання прямих

змішаних перевезень вантажів, адже не була визначена схема взаємодії різних видів транспорту при перевезенні вантажів, не було визначено перелік вантажів, які приймаються до перевезення в залізнично-водному сполученні, не визначені строки доставки вантажів.

Більш широко питання прямих змішаних перевезень регулювалося в Статуті залізниць СРСР 1927 р., коли було введено особливі правила про строки доставки водними шляхами вантажів прямого змішаного залізнично-водного сполучення, а також правила зберігання цих вантажів на складах пароплавства [11]. На наш погляд, розвиток законодавства, що регулює перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, відбувався поряд з розвитком залізниць, коли водний транспорт поступово втрачав своє монопольне становище в масових перевезеннях вантажів та при перевезенні вантажів потребувалася наявність кількох видів транспорту. Розробка правил щодо зберігання вантажів на складах пароплавства була обумовлена тією особливістю, що функціонування водного транспорту з переміщення вантажів відбувається в навігаційні періоди, і під час припинення таких періодів виникає потреба в подальшому розпорядженні ними.

У той самий час, на Стокгольмській конференції Міжнародної торговельної палати, що відбулася в 1927 році, було піднято питання щодо необхідності міжнародної уніфікації норм, якими регулюються змішані перевезення вантажів. Проте, обстановка у світі не сприяла вирішенню питань, пов'язаних з міжнародно-правовим врегулюванням змішаних перевезень вантажів.

Статутом залізниць СРСР 1935 р. МШС надавалося право включати в прямі змішані залізнично-водно-повітряні сполучення станції, порти та пристані [12]. На нашу думку, неможливо організувати прямі змішані залізнично-водно-повітряні сполучення з огляду на наступне. Перевезення вантажів залізничним, водним та повітряним транспортом з перевантаженням з одного виду транспорту на інший неможливо здійснити за єдиним документом. Крім того, на цей час не існує технічної можливості об'єднати в транспортному вузлі такі види транспорту як залізничний, водний та повітряний. Отже не було цієї можливості і в 1935 р., коли було видано Статут залізниць СРСР. Тому таке застереження не мало своєї

практичної реалізації. Це підтверджується тим, що організація змішаних перевезень була регламентована рядом спеціальних документів: правилами перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, інструкцією про порядок передачі вантажів у пунктах перевалювання тощо. У той самий час правила взаємодії повітряного транспорту із залізничним та водним відсутні.

Крім того, вказані правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні не охоплювали всі сторони відносин з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. У зв'язку з цим Рада Міністрів СРСР прийняла 12.03.1954 р. постанову «Про заходи щодо забезпечення проведення Міністерством морського та річкового флоту навігації 1954 р.», в якій Міністерство морського та річкового флоту зобов'язувалося приймати до перевезення в прямому змішаному залізнично-водному сполученні продовольчі та промислові товари народного споживання дрібними партіями від державних та кооперативних організацій, колгоспів, колгоспників та інших осіб без обмежень [13, с. 47]. Як вбачається з цієї постанови, її дія була обмежена у часі та стосувалася лише товарів народного споживання, що цілком природно не могло суттєво покращити стан законодавчого регламентування перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні.

У Статуті залізниць СРСР 1954 р. регламентуванню перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні було присвячено п'ятий розділ [14]. Статут залізниць СРСР 1954 р. було затверджено наприкінці 1954 р. і, як зазначає Н.В. Мишина, від попередніх він вигідно відрізнявся кращою юридичною проробкою. Статут визначав обов'язки доріг по забезпеченню потреб країни в перевезеннях вантажів, пасажирів та взаємовідносини з іншими галузями економіки та видами транспорту. У ньому були відсутніми заходи репресивного характеру за невиконання статутних норм. Крім того, була суттєво зменшена монопольна компетенція МПС по зміні елементів перевізного процесу. Замість тарифного комітету тарифи затверджувалися урядом. Отриманий досвід правотворчості дозволив вже окремими розділами регламентувати порядок складання та

виконання плану перевезень, експлуатацію залізничних під'їзних колій, взаємодію залізниць з іншими видами транспорту [15]. На наш погляд, позитивним моментом Статуту залізниць СРСР 1954 р. є закріплення в ньому розділу, присвяченого перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні, але основна увага приділялася перевезенням в залізнично-водному сполученні, залишаючи поза увагою інші види перевезень.

У 1956 році прийняті Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затверджені постановою МШС СРСР [16]. Ці правила було розроблено у розвиток розділу V Статуту залізниць СРСР 1954 р. та розділу VIII СВВТ СРСР. Отже, вимоги часу викликали необхідність подальшої конкретизації відносин, що регулювали перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та знайшли своє часткове відображення в згадуваних правилах, які з поступовими коректуваннями зберігали свою дію доволі тривалий час.

В подальшому МШС СРСР та Міністерством річкового флоту було затверджено Тимчасову угоду про порядок перевезення вантажів в універсальних контейнерах Міністерства шляхів сполучення та Міністерства річкового флоту РРФСР в прямому змішаному залізнично-водному сполученні від 29.05.1963 р. [17]. Цю угоду було розроблено у зв'язку із розвитком контейнерних перевезень 50 – 60 р. р. ХХ ст. та було спрямовано на врегулювання саме таких перевезень. Як вбачається з її назви, угода носила тимчасовий характер до приведення у відповідність інших нормативних актів, що стосувалися перевезення вантажів у контейнерах у прямому змішаному сполученні.

Як ми вже відмічали, така система правового регулювання відносин з перевезення вантажів, коли основний шар правовідносин регламентувався не законом, а підзаконними нормативними актами уряду та відомчими нормативними актами транспортних міністерств, створювала сприятливу підставу для реалізації суто відомчих інтересів на шкоду правам та законним інтересам вантажовідправників та вантажоодержувачів, що знайшло своє відображення в численних правилах, з явним «перекосом» на користь транспортних організацій

[18, с. 227 – 231]. Це відбувалося внаслідок того, що вся транспортна система мала державну форму власності і керування перевезенням вантажів в межах держави відбувалося саме в такий «зручний» спосіб.

Вказані дії уряду та міністерств носили характер тимчасових, і тому, на той час виникла потреба в реформі управління транспортом. У ході реформи управління транспортом, яка проводилася в 50-60 р.р. минулого століття, були створені міністерства транспорту, які вже розробляли нормативно-правову базу для змішаного перевезення. У свою чергу, в Основах цивільного законодавства Союзу РСР та союзних республік 1961 р. (надалі – Основи цивільного законодавства 1961 р.) з'явилася окрема глава, присвячена договору перевезення – гл. 9 «Перевезення». Але при цьому, Основи цивільного законодавства 1961 року та Цивільний кодекс УРСР 1963 року, також не містили правових норм, що стосувалися договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та не визнавали його в якості самостійного [19; 20].

Враховуючи відсутність відповідного законодавства, регулювання відносин, пов'язаних із перевезеннями вантажів у прямому змішаному сполученні, здійснювалося виходячи з необхідності забезпечення їх окремої комплексної регламентації, що цілком враховувала особливості зазначених правовідносин. Незважаючи на те що таке регулювання загалом здійснювалося підзаконними нормативними актами, зазначені акти мали міжвідомчий характер.

Крім того, в радянському законодавстві перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, не дивлячись на наявність таких правовідносин, не виділялося в окремий вид договорів. Тому в межах визначення радянським законодавством перевезення вантажів можна розглянути визначення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Договір перевезення вантажів регламентувався ч. 1 ст. 72 Основ, ст. 358 ЦК УРСР 1963 року і визначався як такий договір, за яким транспортна організація (перевізник) зобов'язувалася доставити ввірений їй (йому) відправником вантаж в пункт призначення та видати його правомочній на отримання вантажу особі

(одержувачу), а відправник зобов'язувався сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [19; 20].

Відповідно, спираючись на сутність перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні можна зробити висновок, що договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні визнавався такий договір, за яким транспортна організація (перевізник) зобов'язувалася доставити ввірений їй (йому) відправником вантаж в пункт перевалки, в якому вантаж приймала наступна транспортна організація (перевізник), що належала до іншого виду транспорту, та доставляла вантаж у пункт призначення та видавала його правомочній на отримання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язувався сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. При цьому, згідно з Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні таке перевезення мало б здійснюватися на підставі єдиного транспортного документу, складеного на весь шлях прямування вантажу [16].

Умови перевезення вантажів та відповідальність сторін згідно з радянським законодавством повинні були визначатися статутами (кодексами) окремих видів транспорту, та правилами, що видавалися в установленому порядку (ч. 3 ст. 72 Основ, ч. 1 ст. 358 ЦК Української РСР 1963 року) [19; 20].

Виходячи із законодавчого визначення перевезення вантажу договір перевезення вантажу було сконструйовано у вигляді реального договору. На цю обставину звертали увагу багато дослідників. Так, В.Т. Смирнов зазначав: «Договори перевезення вантажу є реальними. Для їх укладення недостатньо угоди перевізника та вантажовідправника, необхідна ще і передача вантажу перевізнику, оскільки він зобов'язаний доставити «ввірений» йому вантаж. Однак в деяких випадках укладаються консенсуальні договори перевезення вантажу. Так, консенсуальними є договори морського перевезення вантажу у формі чартеру (ст. 120 КТМ ССРСР)» [21, с. 444].

Місце договору перевезення вантажів в системі інших цивільно-правових договорів викликало дискусії лише на перших етапах розвитку радянського цивільного права, коли договір перевезення розглядався в якості різновиду

договору підряду або як особливий вид договору, складений винятково з елементів інших цивільно-правових договорів. З цього приводу К.К. Яічков вказував, що «з'ясовуючи правову природу договору перевезення, треба йти не шляхом підведення цього договору під інші види договорів, відомих радянському цивільному праву, не шляхом відшукування в ньому елементів інших договорів, а слід в ньому самому знайти особливості, що його характеризують», чого можна досягнути, якщо звернутися до «економічного змісту відносин з перевезення, через те, що з особового характеру економічних відносин з перевезення витікає ряд особливостей у правовій регламентації договору перевезення» [22, с. 68].

Що стосується видів договору перевезення, то найбільш поширеним розділенням договору перевезення на окремі його види визнавалася диференціація в залежності від виду транспорту, що здійснює перевезення. Отже, порівняно зі ст. 1993 проекту Цивільного Уложенія, в якій вказувалося на перевезення «сухим шляхом і водою», в радянському законодавстві відбулося розширення видів перевезення: залізничне, морське, повітряне, річкове та автомобільне перевезення.

У зв'язку із розвитком майнових відносин Статут залізниць СРСР перероблявся та приводився у відповідність із цивільним законодавством. У Статуті залізниць СРСР 1964 р. перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні як і в Статуті залізниць СРСР 1954 р. було присвячено V розділ [23]. На відміну від попереднього у Статуті залізниць 1964 р. містилися норми щодо перевезення вантажів у контейнерах, системи прямих змішаних сполучень: залізнично-водних, залізнично-автомобільних, залізнично-водно-автомобільних та залізнично-повітряних та інших сполучень, а також більш детально було прописано порядок взаємодії різних видів транспорту. Проте, це не стосувалося залізнично-повітряного сполучення з тих причин, що не було можливості здійснювати такі перевезення на підставі єдиного документу, а також була відсутня можливість технічної взаємодії цих видів транспорту. Основний акцент в системі прямих змішаних сполучень у Статуті залізниць СРСР 1964 р. робився на залізнично-водне сполучення.

Відповідно до ст. 100 Статуту залізниць СРСР 1964 р. у пунктах перевалювання транспортні організації були зобов'язані забезпечувати безперебійну та рівномірну подачу вагонів, суден та автомобілів під навантаження перевальних вантажів. Також застосовувалося перевалювання вантажів з одного виду транспорту на інший за так званим прямим варіантом, тобто без вивантаження до складу з наступним навантаженням вантажів, що перевозяться на інший вид транспорту. У цих цілях затверджувалися спеціальні місячні плани перевалювання вантажів [23]. На наш погляд, прагнення здійснювати перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за прямим варіантом є позитивним з огляду на низку причин: по-перше, зменшується строк доставки вантажу, по-друге, вивільняються складські приміщення, по-третє, зменшуються витрати перевальних пунктів на вивантаження, збереження, завантаження вантажів внаслідок здійснення цих операцій безпосередньо з одного виду транспорту на інший. Проте, не всі вантажі доцільно перевозити за прямим варіантом з огляду на наявність достатньої кількості перевізних засобів, необхідних для виконання перевезення вантажів, технічної можливості перевальних пунктів здійснювати перевезення за таким варіантом, а також взагалі, в наявності чи то відсутності потреби в такому перевезенні у самих вантажовідправників чи вантажоодержувачів.

У той самий час, на думку В.А. Єгізарова з метою прискорення перевалки вантажів та строків їх доставки, вантажі в пункти перевалювання повинні поступати або в тарі або в запакованому стані, і в зв'язку з цим пропонував закріпити відповідні норми у транспортних статутах та Правилах перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. В разі порушення цієї умови це було б підставою для відмови в прийманні вантажу до перевезення [13, с. 109].

На нашу думку, така пропозиція є неприйнятною з огляду на те, що це викликає додаткові витрати з боку вантажовідправників, які в окремих випадках можуть бути зовсім не виправданими. Так, наприклад, перевезення вугілля, руди, зерна, солі та інших масових, насипних та навалочних вантажів в тарі або пакетному стані викликало б затримання та додаткові витрати на стадії їх

пакування. Тим більше, перелічені вантажі були допущені Правилами перевезення вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні саме в насипному та навалочному вигляді. Крім того, вантажовідправники самі мають вирішувати чи потрібно їм прискорення строків доставки вантажу, а зобов'язання щодо пакування всіх вантажів було б черговим погіршенням стану користувачів послугами перевізників з покладанням на них додаткових обов'язків. Тому не існувало достатніх підстав закріплювати вказані вище норми щодо пакування всіх вантажів, що слідують в прямому змішаному сполученні в статутах та Правилах перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Відносно відповідальності 9 грудня 1968 року була прийнята постанова Ради міністрів СРСР № 959 «Про підсилення взаємної відповідальності транспортних організацій за несвоєчасне вивезення вантажів з портів (з пристаней) та зі станцій при перевезеннях цих вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні», яке встановило єдині розміри штрафів за невиконання норми перевалки вантажів, які прямували в прямому змішаному залізнично-водному сполученні [24]. Постанова містить всього три пункти, останній з яких передбачав надання пропозицій від зацікавлених міністерств та відомств про внесення необхідних змін до чинного законодавства.

Видання такої постанови, на думку В.А. Єгізарова, було розцінено як розвиток тенденцій до подальшої уніфікації правового регулювання однотипних відносин, які виникали за участі різних видів транспорту [13, с. 14]. Цю тенденцію було продовжено при виданні постанови №6 Ради Міністрів СРСР від 04.01.1970 р. «Про затвердження Основних положень про річне та квартальне планування перевезень вантажів», де питанням планування перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні було присвячено 4 розділ [25].

Проте, на нашу думку, видання таких постанов носило характер пожежних та свідчило, що відсутність відповідного НПА з регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні створювала неврегульованість важливого виду перевезень вантажів, в результаті чого виникали такі постанови.

І з цим у подальшому погоджувався сам В.А. Єгізаров, який зазначав, що «... доцільним є видання єдиного нормативного акту, який би регулював перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні ... який має включити в себе всі основні нормативні акти, що регулюють перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні [13, с. 48 – 49].

Отже, в радянські часи, відбувався різкий розвиток перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, однак, свого відображення в законах ці відносини не отримали, обмежуючись підзаконними нормативними актами уряду та відомчими нормативними актами транспортних міністерств. Із завершенням існування Радянського Союзу закінчився другий період розвитку законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Наступний період пов'язаний із становленням українського законодавства з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Його доцільно розглянути далі у роботі.

Отже, можна виокремити три періоди розвитку законодавства з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: початковий (з кінця XIX сторіччя до 1917 року), радянський період (з 1921 року до 1991 року), сучасний період (з 1991 року по теперішній час).

У той самий час, аналізувати історію розвитку правового забезпечення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні треба в тісному зв'язку з історією розвитку транспорту. На певному історичному етапі, коли відбулося виділення транспорту в окрему галузь та виникнення потреб в переміщенні великої кількості вантажів можна говорити про передумови появи перевезень вантажів різними видами транспорту.

Відносини з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні виникли ще у Російській імперії, що знайшло своє відображення у Загальному статуті російських залізниць. Подальшого розвитку ці перевезення, і як наслідок, їх законодавче забезпечення дістали в СРСР. Проте система правового регулювання відносин з перевезення вантажів, коли основний пласт правовідносин регламентувався не законом, а підзаконними нормативними актами уряду та

відомчими нормативними актами транспортних міністерств, створювала сприятливу підставу для реалізації суто відомчих інтересів на шкоду правам та законним інтересам вантажовідправників та вантажоодержувачів, що знайшло своє відображення в численних правилах, сформульованих з явною перевагою на користь транспортних організацій. Цей досвід є негативним і його наслідки відчуються до цього часу, а саме, це можна спостерігати на прикладі забезпечення регулювання діяльності «Укрзалізниці», в тій частині, що Статут, затверджений Кабінетом Міністрів України, ставить на меті в першу чергу захист інтересів відомства за рахунок прав та законних інтересів вантажовідправників та вантажоодержувачів. Також у цьому сенсі сучасна позиція законодавця щодо обрання радянської моделі при здійсненні регулювання транспортних відносин не відповідає вимогам сьогодення, адже в транспортній галузі зменшується частка державної власності та збільшується приватний сектор. У відповідних розділах роботи будуть надані конкретні пропозиції із вдосконалення вітчизняного законодавства, що регулює перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

1.2. Поняття перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

ГК України став першим у нашій державі НПА, який розглядає перевезення вантажів як вид господарської діяльності, пов'язаний з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортуванням продукції трубопроводами [26]. Можна в цілому погодитися з думкою вчених, які дають визначення перевезення вантажів як один з видів господарської діяльності, яка здійснюється суб'єктами господарювання, спрямованої на надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність [27, с. 463].

Слід відзначити, що таке визначення є універсальним – його можна застосувати до перевезення будь-якого вантажу будь-яким видом транспорту, як в межах країни, так і за кордон. Тим не менш, брати його за основу для визначення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні не є доцільним, адже воно має загальний характер і не вказує на ознаки, притаманні перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні.

В юридичній літературі радянських часів усі перевезення диференціювали на перевезення в місцевому, прямому та прямому змішаному сполученні. При цьому місцевими називали такі перевезення, які здійснюються в межах одного транспортного підприємства (залізниці, морського пароплавства, річкового пароплавства та т.п.). Прямими визнавалися перевезення, у виконанні яких за одним і тим самим документом брали участь декілька транспортних підприємств одного виду транспорту. Прямим змішаним називали перевезення, при якому на основі одного документа вантаж перевозився різними підприємствами різних видів транспорту [28, с. 564 – 565].

Основна особливість правовідносин, пов'язаних з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні, полягає в тому, що в процесі переміщення вантажів та доставки їх до пункту призначення для видачі вантажоодержувачам бере участь кілька перевізників, які належать до різних видів транспорту. Така обставина передбачає у всіх випадках перевантаження вантажів з одного виду транспорту на інший, що в свою чергу потребує спеціального регулювання відносин, що складаються між транспортними організаціями різних видів транспорту.

У вітчизняному законодавстві відсутня згадка про таке перевантаження. Так, згідно ч. 1 ст. 913 ЦК України, перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти може здійснюватися кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом (пряме змішане сполучення) [29].

Не згадується перевантаження і в ч.1 ст. 312 ГК України, згідно з якою за договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні перевезення

здійснюється від вантажовідправника до вантажоодержувача двома або більше перевізниками різних видів транспорту за єдиним перевізним документом [26].

Визначення поняття, наведене у ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт» та ст. 6 СЗ України, вживається в такому значенні: пряме змішане сполучення – перевезення, що здійснюється залізницями разом з іншими видами транспорту за єдиним транспортним документом, складеним на весь шлях [30; 31].

Згідно зі ст. 4 Закону України «Про транзит вантажів» транзит вантажів може здійснюватися у прямому або змішаному (комбінованому) сполученні. У прямому сполученні транзит вантажів передбачає їх транспортування одним видом транспорту без перевантаження на інший. У змішаному сполученні транзит вантажів може бути пов'язаний з їх перевантаженням з одного виду транспорту на інший, переробкою, сортуванням, пакуванням, обмірюванням, накопиченням, формуванням або подрібненням партій транзитного вантажу, тимчасовим зберіганням тощо. Такі операції здійснюються в зонах митного контролю виключно за вибором вантажовласника (уповноваженої ним особи). Транзит вантажів у прямому сполученні передбачає їх перевезення за єдиним транспортним документом протягом усього шляху слідування [32].

КТМ України передбачає перевезення в прямому змішаному і прямому водному сполученні, але в статті 3 КТМ України зазначено, що правила таких перевезень затверджуються Міністерством транспорту України, а ст. 13 КТМ України встановлено, що КТМ України застосовується до таких перевезень в зазначених у ньому випадках, а також в частині не передбаченій спеціальним законодавством, що регулює такі перевезення [33].

У ст. 1 Проекту Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення» з правками після засідання Робочої групи Міністерства транспорту та зв'язку України дається наступне поняття: змішані (комбіновані) перевезення – перевезення вантажів двома та більше видами транспорту [34].

На наш погляд визначення поняття, надане в проекті робочою групою є невдалим, адже воно не враховує, що змішані перевезення здійснюються за

єдиним перевізним документом. У випадку ж оформлення різних перевізних документів таке перевезення буде не змішаним, а звичайним логістичним процесом – перевезенням вантажу різними видами транспорту. Це підтверджується наступним.

У ч. 2 ст. 312 ГК України встановлено, що до договорів перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні застосовуються правила ст. 307 цього Кодексу, якщо інше не передбачено транспортними кодексами чи статутами. Згідно з ч.2 ст. 307 ГК України укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням перевізного документа (транспортної накладної, коносаменту тощо) відповідно до вимог законодавства [26]. Тобто, при перевезенні вантажу різними видами транспорту та при складанні окремих перевізних документів кожним перевізником це буде свідчити про укладення договору перевезення вантажу безпосередньо з кожним із цих перевізників, які у свою чергу відповідно до ч.2 ст. 307 ГК України підтверджують укладення договору перевезення вантажу складенням перевізного документа та зобов'язані забезпечувати вантажовідправників бланками перевізних документів згідно з правилами здійснення відповідних перевезень [26].

У проекті Федерального Закону «Про змішані (комбіновані) перевезення» нашого північного сусіда, Російської Федерації, зроблено спробу уніфікувати та дати визначення основним поняттям такого виду перевезень. Так, згідно з проектом Федерального Закону «Про змішані (комбіновані) перевезення», змішане перевезення – це перевезення вантажів, пасажирів та багажу, що здійснюється двома або більше видами транспорту. Комбіноване перевезення – перевезення вантажу на одній і тій самій транспортній одиниці від вантажовідправника до вантажоодержувача з використанням на проміжному етапі інших видів транспорту (вагони, контейнери, автомашини на морських поромках, автопотяги, причепи на спеціалізованих платформах та т.п., тобто пред'являється до перевезення транспортний засіб з вантажем), що здійснюється за особливою технологією, яка регулюється тим самим законодавством, що і змішані перевезення вантажів. Пряме змішане (комбіноване) перевезення – перевезення

вантажів, пасажирів та багажу, що здійснюється двома або більше видами транспорту на підставі єдиного транспортного документу, складеного на весь шлях прямування [35]. Не зважаючи на те, що в статті 788 Цивільного кодексу Російської Федерації міститься відсилка до акту меншої сили – Закону про прямі змішані (комбіновані) перевезення, сам закон лише у проекті [36].

Якщо звернутися до міжнародних документів, то Конвенція Організації Об'єднаних Націй «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» 1980 р. визначила, що міжнародне змішане перевезення – це перевезення вантажів не менш ніж двома видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з пункту в одній країні, де вантажі поступають у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні [37]. На відміну від розглянутих понять у наведеному з'являється така категорія як оператор змішаного перевезення.

Необхідно розглянути поняття, що містяться в інших міжнародних документах, які згідно зі ст. 9 Конституції України є частиною національного законодавства, якщо згода на їх обов'язковість надана Верховною Радою України [38].

Терміни інтермодальне, мультимодальне та комбіноване перевезення застосовуються в Аналітичній записці до Концепції погодженої транспортної політики держав-учасниць СНД на період до 2010 р., яка затверджена рішенням Ради голів урядів СНД від 15 вересня 2004 р. (м. Астана) [39]. Не дивлячись на те, що Верховна Рада України не надала згоди на обов'язковість цього документу, а також враховуючи обмовку України до цього документу, він має певний інтерес відносно розкриття поняття вказаних термінів.

Так, в Аналітичній записці вказані терміни вживаються у наступному значенні:

Інтермодальне перевезення – доставка вантажів кількома видами транспорту з їх перевантаженням у пунктах перевалки з одного виду транспорту на інший;

Комбіноване перевезення – інтермодальне перевезення, коли один (пасивний) транспортний засіб перевозиться на іншому (активному) транспортному засобі, що забезпечує тягу та споживає енергію;

Мультимодальне перевезення – перевезення вантажів, коли особа, що його організовує, несе відповідальність за вантаж на всьому шляху слідування незалежно від кількості видів транспорту, що беруть участь при перевезенні при оформленні єдиного перевізного документу [39].

Крім того, в порядку реалізації Концепції Міжнародною академією транспорту було розроблено проект модельного закону «Про транспортну діяльність». Вказаний проект в основному схвалений на засіданні Міжпарламентської асамблеї держав-учасників СНД 2 березня 2006 р [39].

У проекті модельного закону про транспортну діяльність також розкривається зміст вищезазначених термінів, але дещо по-іншому, за виключенням визначення терміну «мультимодальне перевезення», який в обох вищенаведених джерелах розкривається однаково. Як зазначено в проекті модельного закону про транспорту діяльність, основні поняття та їх визначення, що використовуються для цілей вказаного закону, розроблені на підставі термінології, що використовується в національних та міжнародних законодавствах. Метою закріплення термінології у сфері транспорту є необхідність забезпечення уніфікованого тлумачення та застосування правових норм національного законодавства, а також міжнародних угод.

У проекті модельного закону про транспортну діяльність під інтермодальним перевезенням розуміється послідовне перевезення вантажів в одній і тій самій вантажній одиниці (великовантажному контейнері, кузові, що знімається, напівпричепі та ін.) з перевалкою його шляхом слідування з одного виду транспорту на інший без перевантаження самого вантажу; а під комбінованим перевезенням – перевезення вантажів, при якому один (пасивний) транспортний засіб перевозиться на іншому (активному) транспортному засобі, що забезпечує тягу та споживає енергію (ст. 3). Окрім цього, у проекті модельного закону розкривається зміст поняття «пряме змішане сполучення», під яким розуміється різновид мультимодального перевезення вантажів, пасажирів та багажу за єдиним перевізним документом, коли більша частина перевезення здійснюється одним (основним) видом транспорту (ст. 3) [39].

На наш погляд, пряме змішане сполучення не може бути різновидом мультимодального перевезення, адже комбіноване, інтермодальне та, у свою чергу, мультимодальне перевезення є різновидами прямого змішаного перевезення.

На думку К.В. Холопова змішаним перевезенням називається транспортування вантажної партії від пункту відправлення до пункту призначення, коли для процесу переміщення використовується більше одного виду транспорту. Може здійснюватися як за участю підприємств транспортної інфраструктури (портів, аеропортів, терміналів) так і без них, коли вантаж послідовно передається від перевізника одного виду транспорту перевізнику іншого [40, с. 582].

В юридичній енциклопедії надано наступне визначення поняттю: «перевезення змішані – перевезення вантажів, пасажирів з використанням кількох видів транспорту (сухопутного, морського, повітряного)» [41, с. 612].

У такому визначенні не враховано, що змішане перевезення повинно здійснюватися за єдиним перевізним документом.

Більш вдалим, на наш погляд, виглядає визначення поняття яке надається Є.О. Харитоновим: прямим змішаним вважається перевезення, при якому на підставі одного документа вантаж перевозиться декількома транспортними організаціями, які належать до різних видів транспорту [42, с. 22].

В.М. Николашин зазначає, що перевезення вантажів у змішаному сполученні передбачає наявність двох та більше видів транспорту, що беруть участь у перевезенні послідовно. При цьому транспортування здійснюється кожним видом за окремим перевізним документом. Найбільш ефективним різновидом змішаних перевезень вантажів є прямі змішані перевезення, при яких транспортування на всьому шляху слідування здійснюється за єдиним транспортним документом [43, с. 45 – 47].

З цього приводу А. Голубчик визначає, що не зовсім зрозумілою є позиція окремих авторів, які зазначають, що перевезення здійснюється перевізниками

послідовно. Адже очевидно, що паралельно неможливо здійснювати транспортування однієї і тієї ж партії вантажу [44].

Проте, це не очевидно і погодитися з ним не можна, адже як справедливо відзначає В.П. Лебедєв, вантаж може фактично переміщуватися на рухомому складі різних видів транспорту як послідовно, так і паралельно, а також і в комбінації цих прийомів [2]. У даному випадку мова йде, наприклад, про перевезення вантажу у вагонах, які перевозяться за допомогою паромних переправ, тобто перевезення вантажу здійснюється паралельно двома видами транспорту.

Крім того, А. Голубчиком пропонується наступне: перевезенням вантажу в змішаному сполученні слід вважати таке, в якому доставку вантажу від відправника до одержувача здійснюють не менш ніж два різних види транспорту, та виконується на цьому маршруті під відповідальністю тільки одного перевізника, за єдиним транспортним документом, що підтверджує укладення договору перевезення, і сплачується за єдиною наскрізною тарифною сіткою [44].

Як уже наголошувалося, погодитися з тим, що таке перевезення виконується під відповідальністю тільки одного перевізника неможна, з огляду на те, що у перевезенні беруть участь кілька перевізників. У такому випадку можна вести мову про відповідальність на всьому маршруті слідування тільки оператора змішаного перевезення, який бере на себе таке зобов'язання в силу укладеного договору, а не будь-якого з перевізників, які несуть відповідальність тільки на відстані свого шляху прямування вантажу до передачі його наступному перевізнику чи видачі вантажоодержувачеві [45, с. 190].

На наш погляд, перевезення може бути прямим змішаним тільки коли використані як мінімум два різні види транспорту, причому не суттєво які саме, але суттєво, щоб таке перевезення здійснювалося за єдиним транспортним документом. Як ми відмічали, під перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні розуміють таке перевезення, що здійснюється за єдиним транспортним документом різними транспортними організаціями різних видів транспорту [46, с. 328].

С.В. Милославська і К.І. Плужников зазначають, що за кордоном такі перевезення отримали найменування «комбінованих» або «мультимодальних». Вони наполягають на тому, що наявність єдиного транспортного документу є однією з основних ознак змішаного перевезення [47, с. 13].

О.В. Попова зазначає, що комбіноване перевезення – змішане перевезення, яке виконується без перевантаження вантажу. У цьому випадку вантаж перевозиться на всьому шляху слідування в одному і тому ж контейнері, кузові, що знімається [48, с. 6]. Авторка такого визначення погоджується з тим, що змішане та комбіноване перевезення – це одне і те саме, але із застереженням, за її думкою, що комбіноване перевезення – це лише приватний випадок змішаного перевезення. Якщо не відбувається перевантаження вантажу з контейнеру – перевезення комбіноване, як тільки вивантажили – змішане.

У Є.О. Харитонова інший погляд на комбіноване перевезення, яке ототожнюється з інтермодальним перевезенням: комбіноване перевезення – це інтермодальне перевезення, в межах якого більша частина рейсу припадає на залізницю, внутрішній водний або морський транспорт [42, с. 47].

У свою чергу, Л.Б. Міротін під інтермодальним перевезенням розуміє систему доставки вантажів кількома видами транспорту за єдиним перевізним документом з їх перевантаженням у пунктах перевалювання з одного виду транспорту на інший без участі вантажовласника [49, с. 186].

В.М. Ніколашин та О.В. Попова дають наступне визначення інтермодальному перевезенню – послідовне перевезення вантажів двома або більше видами транспорту в одній і тій самій вантажній одиниці або автотранспортному засобі без перевантаження самого вантажу при зміні виду транспорту [43, с. 47; 48, с. 6].

Г.А. Левіков повністю ототожнює між собою комбіновані, мультимодальні та змішані перевезення, але при цьому вважає інтермодальні перевезення лише їх частиною, тобто приватним випадком. Цьому відповідає поняття мультимодалізму або інтермодалізму, під яким мається на увазі перевезення

вантажів на підставі договору перевезення вантажів з однієї країни в іншу за єдиною наскрізною ставкою та відповідальності за все перевезення [50, с. 33].

Із вищенаведених поглядів змішані перевезення визначають як перевезення вантажів не менш ніж двома видами транспорту на підставі єдиного документу. Звідси вбачається, що вони не являють собою нову концепцію та їх використовують протягом тривалого часу. У той самий час, дана концепція набула особливого значення у зв'язку з міжнародним розвитком контейнеризації, хоча і під різними назвами, такими як мультимодальні, інтермодальні або комбіновані перевезення.

У ст. 1 Проекту Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення» з правками після засідання Робочої групи Міністерства транспорту та зв'язку України станом на 20.05.09 р. дається наступне поняття міжнародному змішаному (комбінованому) перевезенню – перевезення вантажів не менше ніж двома різними видами транспорту з пункту приймання вантажу оператором змішаного (комбінованого) перевезення в одній країні до визначеного пункту доставки в іншій країні [34].

У даному проекті вже згадується оператор змішаного перевезення, який укладає договір змішаного (комбінованого) перевезення з вантажовідправником та підприємствами й організаціями транспорту і бере на себе зобов'язання та відповідальність за виконання договору.

Довідник транспортного забезпечення зовнішньоторгових операцій дає наступне визначення міжнародного змішаного перевезення: змішаний (комбінований) транспорт або перевезення в змішаному сполученні (Intermodal transport, combined transportation, multimodal transport) – використання при перевезенні вантажів (найчастіше генеральних) різних видів транспорту – морського, річкового, залізничного, повітряного, автомобільного та забезпечення транспортування за всім транспортним ланцюгом. Якщо із вказаних видів транспорту, щонайменше, два є міжнародними, то таке перевезення вважається змішаним міжнародним [51, с. 376].

На наш погляд у наведеному понятті міжнародного змішаного перевезення безпідставно обов'язковою умовою визнана наявність у процесі перевезення як мінімум двох видів міжнародного транспорту. Адже для визнання перевезення міжнародним достатньо розташування пункту відправлення та пункту призначення в різних країнах, тобто здійснення перетину кордону при перевезенні вантажу.

Деякі вчені при визначенні міжнародного вантажного перевезення приймають за основу наступне поняття – перевезення вантажів з пункту приймання вантажу в одній країні до визначеного пункту доставки в іншій країні [52, с. 519], при цьому уточнюючи, що таке перевезення здійснюється між двома або декількома державами. Такого підходу притримуються В.М. Гайворонський, В.П. Жушман [53, с. 206], Г.О. Анцелевич [54, с. 8], М.М. Богуславський [55, с. 301]. Всі вони під міжнародним перевезенням розуміють перевезення вантажів між двома або декількома державами, що здійснюється на умовах, встановлених укладеними цими державами міжнародними угодами (транспортними конвенціями).

Інші дослідники беруть за основу положення про договори перевезення вантажів, що містяться в ГК України та ЦК України. Г.С. Фединяк та Л.С. Фединяк вказують, що за договором міжнародного перевезення вантажу транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити вантаж в пункт призначення в іншій державі, видати вантаж уповноваженій особі (одержувачу), а відправник (одержувач) зобов'язаний оплатити таку послугу. При цьому, для визнання перевезення міжнародним необхідно його здійснення між двома та більше державами [56, с. 328].

Як зазначає В.А. Канашевський, в Російській Федерації також не існує нормативного визначення «міжнародне перевезення», тому використовується аналогічний підхід [57, с. 234].

Таким чином, на наш погляд, поняття міжнародного змішаного перевезення вантажів має виглядати наступним чином: перевезення вантажу, в якому доставка вантажу від відправника до одержувача відбувається між двома та більше

державами та здійснюється різними видами транспорту, але не менш ніж двома, за єдиним транспортним документом.

Крім того, що перевезення вантажів має здійснюватися за єдиним транспортним документом, суттєвою особливістю правовідносин, пов'язаних із перевезеннями вантажів у прямому змішаному сполученні, що виділяє їх у порівняно самостійну окрему галузь правового регулювання, є те, що у процесі переміщення вантажів і доставки їх у пункт призначення для видачі вантажоодержувачам беруть участь декілька перевізників (не менш ніж два), що належать до різних видів транспорту. Така обставина передбачає в усіх випадках перевантаження (хоча б одноразове) вантажів, що прямують у прямому змішаному сполученні, з одного виду транспорту на інший (наприклад, із залізничних вагонів на борт судна або кузов автомобіля), що, у свою чергу, потребує спеціального регулювання відносин, які створюються між транспортними організаціями різних видів транспорту.

Проте, Н. Ю. Єрпильова зазначає, що головною особливістю прямого змішаного перевезення є наявність особи (так званого оператора змішаного перевезення вантажів), яка бере на себе відповідальність за збереження вантажу на всій відстані його транспортування і тим самим бере на себе функції єдиного перевізника. Якщо особа не бере на себе відповідальність за збереження вантажу протягом всього перевезення, то така особа не оператор змішаного перевезення, а експедитор [58].

Але на наш погляд, головною особливістю прямого змішаного перевезення є перевезення за одним транспортним документом. З цього приводу можна погодитися з точкою зору Д.В. Зеркалова, який зазначає, що у випадках, коли при міжнародному перевезенні вантажів послідовно використовуються два та більше видів транспорту, мають місце змішані (комбіновані) перевезення. Якщо таке перевезення оформлене одним (наскрізним) транспортним документом, воно є прямим змішаним [59, с. 5].

Залежно від того, які види транспорту беруть участь у перевезенні, визначають такі види договорів перевезення вантажів у прямому змішаному

сполученні: залізнично-водний; залізнично-автомобільний; водно-автомобільний; залізнично-водно-автомобільний та інші.

Не можуть бути однозначно визнані перевезення вантажів у змішаному повітряно-водному та повітряно-залізничному сполученні прямими, оскільки вони оформлюються різними перевізними документами і таке перевезення, як зазначалося вище, буде не прямим змішаним, а перевезенням різними видами транспорту, з укладенням різних договорів перевезення, на підтвердження яких видається відповідний транспортний документ.

Контрагентами відправника та одержувача є декілька перевізників (співперевізників), кожен з яких, приймаючи вантаж від попереднього перевізника, виконує свій обов'язок щодо перевезення вантажу на певній ділянці шляху, що виникає з договору перевезення, укладеного первісним перевізником. Але договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні незважаючи на наявність співперевізників, не є багатостороннім.

Щодо визначення, яким є договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, – дво - чи багатостороннім, то, наприклад, у Російській Федерації окремі автори роблять спроби обґрунтувати таку специфічну рису договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, як множинність осіб на стороні перевізника (особливість у суб'єктному складі). Так, Д.А. Медведєв і В.Т. Смирнов зазначають: «При ... прямих змішаних перевезеннях виникають зобов'язальні правовідносини з множинністю осіб – співперевізників. Кожний з них, приймаючи вантаж від попередньої організації, виконує свій обов'язок з перевезення на відповідній ділянці руху вантажу, який виник з договору, що був укладений першою транспортною організацією. Укладаючи договір перевезення, транспортна організація пункту відправлення виступає як від свого імені, так і від імені всіх інших, що беруть участь у виконанні зобов'язання перевезення осіб в якості їх представника... Співперевізники стають суб'єктами правовідносин з перевезення, причому відправник дає згоду на їх участь в договорі, підписуючи накладну, в якій зазначається шлях прямування та пункти перевалки» [60, с. 381 – 383].

На нашу думку, перевізник не може укласти договір із відправником вантажу від імені інших перевізників, які не тільки не беруть участі в укладенні цього договору, але й нічого не знають про те, що такий договір укладається. Адже для того щоб стати стороною договору, необхідно як мінімум виявити своє волевиявлення на його укладення, а також свою згоду з його істотними умовами (ст. 638 ЦК України) [29].

Другою необхідною ознакою будь-якого перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (поряд з тим, що у ньому беруть участь транспортні організації різних видів транспорту) є те, що таке перевезення здійснюється на підставі єдиного перевізного документа (транспортної накладної). За цією ознакою відносини з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні відрізняються, зокрема, від правовідносин, що виникають під час транспортно-експедиційного обслуговування вантажовідправників та отримувачів вантажу.

Під час перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні відправник вантажу набуває й очевидних переваг: наприклад, як наголошує В.А. Єгізаров, «вантажовідправник звільняється від обов'язку передавати вантаж з одного виду транспорту на інший та оформлювати пов'язані з цим документи» [61, с. 113].

Проте, відсутність загально визначених визначень для термінів та понять, які застосовуються під час здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, створює певні проблеми у простого споживача транспортних та експедиційних послуг, але ще більше погіршує ситуацію, що склалася, використання псевдонаучної термінології та іноземних термінів переважно англо-американського походження. Тому вимогою часу стає розробка та закріплення у відповідному законі «Про змішані перевезення» основних понять такого виду правовідносин (Додаток А).

Так, по-перше, необхідно визначити, що перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні – перевезення вантажів від вантажовідправника до вантажоодержувача перевізниками різними видами транспорту (двома або більше) за єдиним перевізним документом під відповідальністю оператора

змішаного перевезення або при відсутності такого – кожного з перевізників на своїй ділянці шляху прямування вантажу.

По-друге, визначити, що міжнародне змішане (комбіноване) перевезення – перевезення вантажу, в якому доставка вантажу від відправника до одержувача відбувається між двома та більше державами та здійснюється різними видами транспорту, але не менш ніж двома, за єдиним транспортним документом.

По-третє, наступним чином визначити статус оператора змішаного перевезення – суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні на умовах та в строки, визначені договором змішаного перевезення та іншими зобов'язаннями.

По-четверте, договір змішаного перевезення – це договір, укладений оператором змішаного перевезення або перевізником з вантажовласником на доставку вантажу двома та більше видами транспорту за єдиним транспортним документом.

1.3. Нормативно-правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

Правове забезпечення діяльності транспорту в Україні представлено великою кількістю національних НПА, а також сукупністю міжнародних правових норм, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України. Проте, норми національного законодавства не завжди є погодженими з міжнародними правовими нормами. Ця проблема, у світлі розбудови міжнародних транспортних шляхів, на перетині яких знаходиться наша держава, набуває великого значення і потребує якнайскорішого вирішення.

Роль і значення транспорту в нашій країні закріплено в ст. 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. [62].

Транспортні відносини, будуються на органічному поєднанні правових норм з технічними, технологічними, соціальними, економічними та іншими нормами [63, с. 258]. Випереджаючий розвиток транспортної галузі – об'єктивна закономірність ринкового господарства, що відображає його потреби в адекватному транспортному забезпеченні. У зв'язку з цим, виникає необхідність переосмислення транспортного законодавства, яке повинно відповідати умовам ринку [64, с. 10 – 13].

Законодавство про транспорт є одним із інститутів господарського законодавства і являє собою сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини у сфері організації і безпосереднього здійснення господарської діяльності на транспорті [65, с. 284].

В юридичній літературі транспортне законодавство розглядається в якості джерела транспортного права [66, с. 19 – 22; 67, с. 12 – 17; 68, с. 20 – 24; 69, с. 25]. З цієї позиції саме транспортне право визначається комплексною галуззю права, предмет якої становлять суспільні відносини, пов'язані з транспортуванням вантажів, пасажирів, багажу, що виникають у транспортних організаціях та індивідуальних перевізників з клієнтурою, а також між самими перевізниками як одного, так і різних видів транспорту при здійсненні процесу перевезення [70, с. 8 – 9].

На думку М.О. Тарасова, своєрідність норм, що регулюють діяльність транспорту, дає підстави визначати транспортне право як міжгалузеву комплексну галузь права, до складу якої входять змішані правові інститути, а зміст якої складають норми, що регулюють не лише організацію, а й діяльність всіх видів транспорту [71, с. 110 – 111]. Проте, як зазначає М.К. Александров-Дольник, не підлягає сумніву той факт, що більшість правових норм спрямовано на регулювання перевезень [72, с. 412].

Систему транспортного права складають залізничне, річкове, морське, повітряне, автомобільне (автотранспортне) право [73, с. 8].

Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні передбачає використання залізничного, річкового, морського та автомобільного транспорту.

Процес перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є сполучною ланкою між підприємствами, установами та організаціями, сприяє раціональному використанню матеріальних ресурсів і виробничих сил.

Правове регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні включає правове регулювання організації процесу перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та його здійснення.

Законодавство про вантажні перевезення у прямому змішаному сполученні функціонує як вертикальна система нормативних актів. Структура цієї системи зумовлена структурою органів законодавчої та виконавчої влади, які виконують нормотворчі функції у сфері перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні. За цим критерієм можна визначити кілька блоків законодавства, головним з яких є норми Конституції України про визначення виключно законами України загальних засад організації та експлуатації транспорту (п.5 ст. 92), про повноваження Президента України укладати міжнародні договори України, а також підписувати або застосовувати право вето відносно прийнятих Верховною Радою України законів (п.п. 3, 29, 30 ст. 106), про повноваження Кабінету Міністрів України здійснювати внутрішню та зовнішню політику держави (п.1 ст. 116) та інші [38].

Другий блок законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні становлять закони України та законодавчі акти.

Наступний блок законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні становлять укази та розпорядження Президента України.

Черговий блок законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні становлять нормативні акти Кабінету Міністрів України.

Великий за обсягом блок законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні становлять відомчі нормативні акти, що видаються Міністерством транспорту та зв'язку України.

До системи законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні входять також СВВТ Союзу РСР 1955 р. та САТ УРСР 1969 р.

Крім зазначеної вертикальної системи законодавство про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні має також горизонтальну систему, яка визначається предметом правового регулювання.

Предмет правового регулювання діяльності щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні складають відносини, які забезпечують дану діяльність та здійснюють нормативний та організаційний вплив на її суб'єктів.

Сукупність норм, які регулюють суспільні відносини при організації та здійсненні перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, становить законодавство про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, яке за предметом правового регулювання належить до такого інституту законодавства, як транспортне законодавство.

Відповідно до критерію систематизації законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, слід визначити:

комплексне законодавство про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні;

спеціальне законодавство про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

До складу комплексного законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні входять НПА, які мають своїм предметом регулювання різних суспільних відносин, що передбачає їх використання не лише у сфері перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. До таких належать Господарський Кодекс України, Цивільний кодекс України, Закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт» та інші.

Спеціальне законодавство про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні становлять НПА, які не суперечать комплексним НПА, але їх уточнюють, доповнюють і конкретизують. До таких слід віднести: Закони України «Про транзит вантажів», «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», «Про перевезення небезпечних вантажів» та інші.

В теорії господарського права господарські відносини визначаються як

відносини, що виникають у процесі організації та безпосереднього здійснення господарської діяльності. Під господарською діяльністю розуміється діяльність з виробництва продукції, виконання робіт, надання послуг [74, с. 25; 75, с. 88 – 91; 76, с. 20].

Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є видом господарської діяльності. Згідно зі ст. 312 ГК України за договором перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні перевезення здійснюється від вантажовідправника до вантажоодержувача двома або більше перевізниками різних видів транспорту за єдиним перевізним документом.

До договорів перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні застосовуються правила статті 307 ГК України, якщо інше не передбачено транспортними кодексами чи статутами.

Відносини перевізників під час перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні та умови роботи перевалочних пунктів регулюються вузловими угодами. Порядок укладення вузлових угод встановлюється транспортними кодексами та статутами [26].

Для відносин, що виникають у сфері перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні, характерною є наявність у їх змісті майнового та організаційного елементів. Майновим елементом у таких відносинах виступає вантаж як матеріальне благо, завдяки якому виникають зобов'язання відправника, перевізника та одержувача. Організаційний елемент можна визначити, аналізуючи зміст ст. 307 ГК України, яка передбачає укладення довготермінових договорів про організацію перевезень у випадку необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів, а також зміст ст. 312 ГК України, в частині третій якої зазначено, що регулювання відносин перевізників та умови роботи перевалочних пунктів відбувається шляхом укладення вузлових угод.

Слід наголосити, що особливості зазначених правовідносин зводяться до таких положень:

- 1) наявність прав і обов'язків у учасників правовідносин;
- 2) у таких правовідносинах задіяні кілька учасників (в перевезенні вантажів у

прямому змішаному сполученні беруть участь вантажовідправник, два або більше перевізників різних видів транспорту і вантажоодержувач; також до участі у процесі перевезення залучаються інші його учасники);

3) зазначені правовідносини пов'язані між собою і складають систему правовідносин (правовідносини щодо відправки вантажу, його безпосереднього перевезення до пункту перевалки, перевантаження в пункті перевалки на інший вид транспорту, перевезення до пункту призначення, отримання у пункті призначення).

Крім того, як зазначає В.В. Лаптев для правовідносин, що виникають у сфері перевезення вантажів, характерним є їх динамічність (перевезення – це процес, який обумовлюється часом перевезення певним шляхом, певним видом транспорту тощо) [77, с. 103].

Як зазначалося вище, основною особливістю правовідносин, пов'язаних із перевезеннями вантажів у прямому змішаному сполученні, що виділяє їх у порівняно самостійну окрему галузь правового регулювання, є те, що у процесі переміщення вантажів і доставки їх у пункт призначення для видачі вантажоодержувачем беруть участь декілька перевізників (не менш ніж два), що належать до різних видів транспорту. Така обставина передбачає в усіх випадках перевантаження (хоча б одноразове) вантажів, що прямують у прямому змішаному сполученні, з одного виду транспорту на інший, наприклад, із залізничних вагонів на борт судна або кузов автомобіля, що, у свою чергу, потребує спеціального регулювання відносин, які створюються між транспортними організаціями різних видів транспорту. Тому таке застереження законодавця, що до договорів перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні застосовуються правила ст. 307 ГК України [26], має загальний характер та є недостатнім, адже правовідносини потребують більш детального регламентування.

Більш детального регламентування не знаходимо ми і у ЦК України. У ст. 913 ЦК України законодавець визначив, що перевезення вантажу може здійснюватися декількома видами транспорту за єдиним транспортним

документом (пряме змішане сполучення). Відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють перевезення у прямому змішаному сполученні, визначаються за домовленістю між ними [29].

Як визначає А.В. Довгерт, договір на перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні характеризується складною природою відносин, що виникають між співперевізниками. Зокрема:

- усі перевізники, які беруть участь у перевезенні, виступають перед вантажовідправником як єдиний перевізник;

- усі підприємства та організації транспорту, які залучені до перевезення, є рівноправними учасниками транспортного процесу і не вважаються «клієнтом» якогось виду транспорту (якщо вантаж не йде на їх адресу для господарських потреб);

- у співперевізників на відміну від перевізника, з яким укладено договір перевезення, не існує договірних відносин із вантажовідправником та вантажоодержувачем;

- стороною у договорі перевезення є лише той перевізник, якому вантажовідправник передав вантаж до перевезення, тому співперевізники беруть участь не у договорі, а в його виконанні;

- правовідносини між співперевізниками регулюються єдиним договором перевезення, який укладає вантажовідправник із перевізником у пункті відправлення [78, с. 423].

В той самий час, окремо слід наголосити, що таке перевезення окрім єдиного договору перевезення здійснюється за єдиним перевізним документом, який є підтвердженням укладеного договору, а саме – прийняття перевізником вантажу до перевезення від вантажовідправника.

КТМ України також передбачає перевезення у прямому змішаному сполученні. Але в ст. 3 КТМ України зазначено, що правила таких перевезень затверджуються Міністерством транспорту України. У ст. 13 КТМ України встановлено, що КТМ України застосовується до таких перевезень у зазначених у ньому випадках, а також в частині, не передбаченій спеціальним законодавством,

що регулює такі перевезення [33]. Тобто, в НПА існує посилання на спеціальне законодавство, що регулює перевезення в прямому змішаному сполученні, проте, в той самий час, таке спеціальне законодавство відсутнє.

Цікава норма міститься в ст. 117 КТМ України. Згідно з нею морський агент виступає договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні [33].

На нашу думку, морський агент може виступати договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, як представник вантажовласника тільки у разі прийняття вантажу від вантажовідправника. Якщо ж прийняття вантажу відбудеться не від вантажовідправника, а від іншого виду транспорту, то тут можна вести мову тільки про участь судновласника у виконанні договору перевезення вантажу, укладеного іншою транспортною організацією (яка і буде стороною договору) та яка доставила вантаж у порт, а отже в даному випадку морський агент не буде виступати договірною стороною.

Закони України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт» не мають згадки про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Так, ст. 39 Закону України «Про транспорт» встановлено, що відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів, вантажів, багажу, пошти визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами) [62].

У ст. 47 Закону України «Про автомобільний транспорт» взаємодія автомобільного транспорту з іншими видами транспорту згадується у комплексі допоміжних операцій, до яких належить перевантаження вантажів на інший вид транспорту чи транспортний засіб [79].

Тобто поряд з тим, що у вказаних законодавчих актах згадується взаємодія різних видів транспорту, в них відсутні норми щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Дещо краще це питання висвітлено в Законі України «Про залізничний транспорт». Так, у ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт», яка

присвячена визначенню основних понять вказано, що пряме змішане сполучення – перевезення, що здійснюється залізницями разом з іншими видами транспорту за єдиним транспортним документом, складеним на весь шлях [30].

У ст. 8 Закону України «Про залізничний транспорт» зазначено, що умови та порядок організації перевезень, у тому числі у прямому змішаному сполученні, за участю залізниць та інших видів транспорту, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються СЗ України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [30].

Ст. 18 Закону України «Про залізничний транспорт» встановлено, що для забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України залізниці здійснюють міжнародні перевезення у прямому залізничному, прямому змішаному та непрямому міжнародному сполученнях.

Перевезення вантажів і пасажирів у прямому і непрямому міжнародному і прямому змішаному сполученнях регулюються чинним законодавством України і міжнародними договорами України [30].

Крім визначення поняття, яке наведене у ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт», в законі є посилання на те, що перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні визначаються СЗ України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, а також регулюються чинним законодавством України і міжнародними договорами України. Проте, на цей час, у чинному законодавстві України відсутній спеціальний закон, який мав би регулювати вказані відносини.

Згідно зі ст. 4 Закону України «Про транзит вантажів», транзит вантажів може здійснюватися у прямому або змішаному (комбінованому) сполученні. У прямому сполученні транзит вантажів передбачає їх транспортування одним видом транспорту без перевантаження на інший. У змішаному сполученні транзит вантажів може бути пов'язаний з їх перевантаженням з одного виду транспорту на

інший, переробкою, сортуванням, пакуванням, обмірюванням, накопиченням, формуванням або подрібненням партій транзитного вантажу, тимчасовим зберіганням тощо. Такі операції здійснюються в зонах митного контролю виключно за вибором вантажовласника (уповноваженої ним особи). Транзит вантажів у прямому сполученні передбачає їх перевезення за єдиним транспортним документом протягом усього шляху слідування [32].

У цій нормі законодавець чітко визначив, що транзит вантажів у прямому сполученні передбачає їх перевезення за єдиним транспортним документом протягом усього шляху слідування, однак, в той самий час, не зазначили, що це саме правило поширюється і на змішане сполучення, що на нашу думку є упущенням та може викликати двозначність в трактуванні поняття змішаного перевезення, яке також здійснюється за єдиним транспортним документом.

Що стосується транзиту територією України небезпечних вантажів, то як вбачається зі ст. 26 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» транзит небезпечних вантажів через територію України здійснюється виключно у прямому сполученні одним видом транспорту без перевантаження на інший [80].

Отже, у законодавстві передбачено перевезення небезпечних вантажів, а саме: речовин, матеріалів, виробів, відходів 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 тільки у прямому сполученні [80]. Тобто в такий спосіб законодавством забороняється перевезення таких вантажів у прямому змішаному сполученні.

На нашу думку, в даному випадку слід підтримати позицію законодавця, яку спрямовано на захист екологічної безпеки країни, адже перевантаження

небезпечних вантажів, яке має відбуватися при прямому змішаному сполученні, несе в собі додаткові техногенні та форс-мажорні ризики. Тим більше, що таке перевантаження мало б відбуватися на території України, в той самий час, як вантажовідправник чи вантажоодержувач знаходяться за її межами, що ускладнює контроль за супроводом небезпечного вантажу. Таким чином, те, що перевезення в прямому змішаному сполученні таких вантажів територією України не передбачено чинним законодавством, спрямовано на уникнення зайвих ризиків.

Норма, щодо заборони приймання до перевезення у прямому змішаному сполученні вибухових, отруйних речовин міститься і в СЗ України. Проте, ч. 2 тієї ж ст. 83 СЗ України встановлює, що перелік швидкопсувних, небезпечних, легкозаймистих вантажів, що потребують супроводу провідниками відправників або одержувачів, у прямому змішаному сполученні встановлюється органами управління відповідних видів транспорту за погодженням з Мінекобезпеки [31].

Тобто, у внутрішніх перевезеннях допускається перевезення деяких швидкопсувних, небезпечних, легкозаймистих вантажів, що можна пояснити тим, що вантажовідправник та вантажоодержувач знаходяться в межах країни та мають можливість забезпечити супровід вантажу власними провідниками.

До законодавства, що регулює перевезення вантажів іншими видами транспорту, слід також віднести Повітряний кодекс України та Закон України «Про трубопровідний транспорт» [81; 82]. Однак в них відсутні норми про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

У СЗ України перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні присвячено розділ V. У ньому йдеться про взаємодію залізничного транспорту з іншими видами транспорту при здійсненні перевезень вантажів через систему змішаних перевезень [31].

Слід відмітити, що в Статуті залізниць СРСР 1964 р. прямому змішаному перевезенню також було присвячено V розділ [23]. На відміну від СЗ України, в якому більшу частину розділу присвячено взаємодії порту та залізниці, у Статуті залізниць СРСР 1964 р. багато уваги приділялося також взаємодії залізниць з автотранспортними підприємствами [23].

На наш погляд обмеження у СЗ України перевезення вантажів лише в залізнично-водному сполученні стримує розвиток перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні іншими видами транспорту. Тому необхідно у відповідному Законі «Про змішані перевезення» розширити перелік видів транспорту, що беруть участь у прямому змішаному сполученні.

На необхідності взаємодії залізниці з іншими видами транспорту під час перевезення вантажів наголошує і міністр транспорту і зв'язку України, для чого ініціюється будівництво вантажних терміналів, удосконалення інфраструктури станцій, будівництва під'їзних шляхів та розбудови логістичних центрів за участю інвестиційних коштів [83].

Широке коло взаємодії різних видів транспорту наведено в розділі VIII СВВТ СРСР, 1955 р., який не дивлячись на рік прийняття залишається частиною законодавства України. В ст. 147 СВВТ закріплено зобов'язання внутрішнього водного транспорту здійснювати перевезення вантажів в тісній взаємодії з іншими видами транспорту – морським, залізничним, автомобільним та повітряним, організовуючи систему прямих змішаних сполучень залізнично-водних, залізнично-водно-автомобільних, водно-автомобільних, а в необхідних випадках і водно-повітряних [84].

У Статуті автомобільного транспорту Української РСР 1969 р., що регулює перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, цьому питанню присвячено VII розділ. У ст. 106 САТ визначено, що автомобільний транспорт загального користування здійснює перевезення вантажів у тісній взаємодії з іншими видами транспорту – залізничним, морським, річковим і повітряним, організовуючи систему прямих змішаних сполучень: автомобільно-залізничних; автомобільно-водних, автомобільно-водно-залізничних, автомобільно-повітряних та інших сполучень. При цьому перевезення у прямому змішаному сполученні провадиться за єдиним транспортним документом, складеним на весь шлях слідування [85].

У той самий час, норми вказаних статутів захищають інтереси перевізників та таке становище пояснюється тим, що в радянській системі всі транспортні

організації належали державі, яка відповідно і захищала інтереси власних структур.

В наказі Міністерства транспорту України № 363 від 14.10.1997 р. «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» змішане сполучення епізодично згадується в розділі 26.6 Правил перевезень посудогосподарських товарів та не містить ніяких норм щодо порядку такого перевезення [86].

У розвиток положень статей 79-99 СЗ України згідно з наказом Міністерства транспорту України № 644 від 21.11.2000 р. «Про затвердження окремих розділів Правил перевезень вантажів» були затверджені правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні [87].

Згідно з Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (далі – пряме змішане сполучення) здійснюються відповідно до вимог чинного законодавства України, СЗ України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України № 457 від 06.04.98 р. і цих Правил за єдиними перевізними документами, які складаються на весь шлях перевезення [88].

Як вже зазначалося, СЗ України та розроблені у його розвиток Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні обмежують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні тільки двома видами транспорту, що не можна вважати позитивним моментом для розвитку перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні також іншими видами транспорту.

Якщо говорити про систему правового регулювання прямих змішаних перевезень вантажів, то сьогодні її основна ланка – закон про змішані перевезення – є відсутньою. Тобто, немає закону, яким би регулювалися відносини, що виникають між транспортними організаціями, операторами змішаного перевезення, вантажовідправниками, вантажоодержувачами, іншими громадянами та суб'єктами господарювання, які виступають від імені вантажовласника при виконанні перевезень вантажів, що здійснюються в

змішаному сполученні при взаємодії між собою залізничного, морського, річкового, повітряного та автомобільного транспорту, визначав права, обов'язки та відповідальність кожного учасника перевезень.

Питання про прийняття Закону України «Про змішані перевезення» на сьогодні залишається актуальним. Це пояснюється насамперед тим, що чинна та нині тимчасова схема регулювання відповідних правовідносин має такий вигляд: відносини, пов'язані з перевезеннями вантажів у прямому залізнично-автомобільному, залізнично-водному (морському), водно-автомобільному сполученні підпадають під дію правил, що містяться у розділі V СЗ України; у розділі VIII СБВТ, у розділі VII САТ та зазначених статтях ЦК України та ГК України. Тобто, значний шар складних правовідносин регулюється або застарілими нормативними актами радянських часів або їх регулювання сучасним законодавством виявляється недостатнім. Таке становище не відповідає сучасним умовам господарювання та вимагає регламентації нових досягнень, що відбулися за цей період у сфері технологій перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні з наступною реалізацією єдиної державної економічної, тарифної, інвестиційної, науково-технічної, кадрової та соціальної політики в галузі транспорту.

Відсутністю відповідного закону пояснюється та обставина, що у транспортних статутах існують норми, які забезпечують (хоча б у мінімально необхідному обсязі) правове регулювання відносин, що виникають під час перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

З метою вдосконалення цього процесу необхідне прийняття такого закону, який створить умови для забезпечення надання якісних послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів у змішаному сполученні, створить єдині вимоги до перевізників та операторів змішаного перевезення при виконанні договору змішаного перевезення, підвищення економічної ефективності перевезень вантажів.

На нашу думку, в порядку роботи над проектом Закону та Правил, розроблених в його розвиток, слід враховувати наступне.

По-перше, необхідно розробити окремо Правила перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та окремо Правила перевезення пасажирів, багажу і пошти у прямому змішаному сполученні, щоб запобігти накопиченню правових норм та мінімізувати обсяг правил.

По-друге, нові Правила перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні повинні містити поряд із загальними правилами перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, спеціальні положення. На нашу думку, Правила разом із Законом України «Про змішані перевезення» мають бути систематизованими нормативними актами щодо предмету їх регулювання для наступного зручного застосування у практичній діяльності.

Таким чином, законодавство України про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні характеризують наступні ознаки:

- відсутність єдиного спеціального закону;
- наявність великої кількості відомчих нормативних актів;
- наявність протиріч із міжнародними НПА;
- наявність НПА колишнього СРСР, що застосовуються за умов, визначених

Постановою Кабінету Міністрів України від 12.09.1991 р. «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства СРСР», а саме до прийняття відповідних актів законодавства України на території республіки застосовуються акти законодавства Союзу РСР з питань, які не врегульовані законодавством України, за умови, що вони не суперечать Конституції і законам України [89].

Аналіз зарубіжного законодавства про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні дозволяє при розробці відповідного вітчизняного законодавства використовувати позитивні моменти та уникати помилок, зроблених законодавцями інших країн. Таке дослідження дозволяє шляхом застосування методу порівняння визначати позитивні й негативні боки у правовому регулюванні досліджуваного питання.

Динамічний розвиток інтеграційних процесів у світовій практиці, розширення міжнародного співробітництва обумовили зростання

зовнішньоекономічних зв'язків України з іншими країнами. У цих умовах усе більшого значення набуває транспортне забезпечення зовнішньоекономічної діяльності, характер та умови якого залежать від специфіки зовнішньоекономічних зв'язків. Так, наприклад, транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України в євразійському напрямку здійснюється в основному наземними видами транспорту: з країнами СНД – залізничним та трубопровідним, а з європейськими країнами – переважно залізничним та в менших об'ємах – річковим та автомобільним транспортом. Реалізація торгових зв'язків з країнами інших континентів здійснюється, як правило, в змішаному сполученні за участю морського транспорту і з перевантаженням вантажів у морських портах з одного виду транспорту на інший [90].

Підвищення уваги до питань керування товаропотоком та транспортом в економічних відносинах пов'язано зі скороченням тривалості циклу торгівлі, збільшенням вартості зберігання та необхідністю прискорення реакції на споживчий попит. На важливість цього аспекту вказує той факт, що за деякими товарами витрати на виробництво складають лише 10 % вартості товару, що значно менше витрат на розподіл, у тому числі – на доставляння [91, с. 3].

Розвитку змішаних перевезень сприяв такий фактор, як поширеність контейнерних перевезень. По-перше, використання контейнерів значно скорочує час проведення навантажувально-розвантажувальних робіт та зменшує вартість перевантаження. По-друге, перевізник, як правило, не має можливості перевірити зміст контейнеру. В результаті його відповідальність за збереження товару вже не носить виключного характеру. Виконуючи змішане перевезення, перевізник може безперешкодно передати контейнер з товаром іншому перевізнику, який при прийманні контейнеру буде також керуватися виключно зовнішнім станом самого контейнеру, не вникаючи в його «зміст» [92, с. 321 – 327].

На цей час інтеграційні процеси в економіці інтенсивно розвиваються не тільки на державному, але і на міжнаціональному рівні. Ці процеси охоплюють всі сфери господарської діяльності, у тому числі – процеси переміщення товарів та транспортування.

Як зазначено у Комплексній програмі утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках питання розвитку змішаних перевезень посідають чільне місце в європейській транспортній політиці. Підтвердженням цього є розбудова міжнародних транспортних коридорів на основних напрямках транснаціональних перевезень різними видами транспорту [93].

Так, у роботах підкреслювалося, що крім цього, суттєвим додатком до законодавчого регулювання перевезення вантажів в прямому змішаному сполученні повинна стати розвинена транспортна інфраструктура міжнародного значення та обладнані на високому технічному рівні пункти перевалювання вантажів. Розвиток інфраструктури, чіткі та зрозумілі правила для здійснення транспортної діяльності вкупі позитивно вплинуть на спрощення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні територією країни [94, с. 23, 95, с. 378].

На сучасному етапі збільшення обсягів перевезення вантажів слід враховувати, що перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні як вид експорту транспортних послуг є одним з найбільш ефективних, а інвестиції у цю сферу транспортної діяльності дають швидку віддачу.

Крім цього, нами вже наголошувалося, що ефективне функціонування перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні залежить від національного законодавства, що відповідає загальноприйнятим міжнародним нормам, його стабільності, оптимальної тарифно-цінової та податкової політики у цій сфері, розвинутої транспортної інфраструктури міжнародного значення та обладнаних на високому технічному рівні пунктів перевалювання вантажів, використання прогресивних, побудованих на логістичних принципах технологій перевезень і переробки вантажів, сучасних систем організації документообігу, розрахунків, інформаційного забезпечення [96, с. 242].

У країнах ЄС був розроблений новий великий транспортний проект під назвою «Транспортні мережі для світу та розвиток основних транс'європейських транспортних вісь у напрямку сусідніх країн та регіонів». На думку розробників проекту, вісь поєднує центр Євросоюзу з Україною та Чорним морем і

спрямована в бік Середньої Азії та Кавказу. Визначені мультимодальні маршрути: Дрезден – Катовіце – Львів – Київ; Будапешт – Львів; Москва – Київ – Одеса; внутрішні водні шляхи Білорусь – Київ – Одеса (Дніпро); Мінськ – Київ; Київ – Харків – Транссибірська магістраль/Кавказ. Крім того, Україна та Польща висловилися за поєднання їх столиць мультимодальними маршрутами [97].

Однак, не дивлячись на основні завдання змішаних перевезень, викладені у Комплексній програмі утвердження України як транзитної держави у 2002 – 2010 роках до цього часу не здійснено розроблення та впровадження проекту закону України про змішані (комбіновані) перевезення; законодавчо не закріплено правовий статус операторів мультимодальних перевезень та логістичних центрів; не розроблено та не затверджено положення про оператора змішаних перевезень вантажів та про логістичні центри міжнародних перевезень; не завершено формування нормативно-правової бази щодо регулювання правовідносин, пов'язаних з організацією змішаних (комбінованих) перевезень; не засновано операторські компанії змішаних перевезень.

Е.М. Деркач та Н.О. Саніахметова пропонують для усунення прогалин у законодавстві, що регулює перевезення вантажів у міжнародному сполученні, прийняти окремий закон [98, с. 225 – 233; 99, с. 41].

На наш погляд, окремий закон потрібен не для регулювання перевезення вантажів у міжнародному сполученні, адже для регулювання перевезення вантажів в міжнародному сполученні існують Закон України «Про транзит вантажів», Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», а також норми інших НПА з питань міжнародного сполучення. На нашу думку, необхідне прийняття Закону України «Про змішані (комбіновані) перевезення», нормами якого і буде усунуте прогалини законодавства, що існують у регулюванні перевезення вантажів в міжнародному сполученні.

Треба розглянути джерела законодавства ЄС, яким регулюється перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. За загальним правилом, законодавство країн ЄС складається з національного законодавства кожної з країн-учасниць ЄС, «союзного» та міжнародного законодавства, що регулює

певне коло правових відносин та застосовується учасниками таких відносин в залежності від рівня їх виникнення – національного, «союзного» або міжнародного відповідно. На території держав – членів ЄС діють дві конкуруючі правові системи – національна та загальноєвропейська [100, с. 193]. Але в експериментальних цілях було сформульовано доктрину верховенства (або пріоритету) права ЄС.

Традиційне перевезення вантажів одним видом транспорту призвело до розробки відповідного перевізного документа для кожного виду транспорту, який застосовується тільки під час перевезення певним видом транспорту, видається в пункті відправлення особою, яка фактично надає перевізний засіб даного виду транспорту та встановлює відповідальність такої особи за втрату або ушкодження вантажу в той час, коли вантаж перебуває в його веденні шляхом відсилання до міжнародної конвенції або норм національного права, які застосовуються до перевезень на даному виді транспорту.

Кожний із цих перевізних документів, який поширюється на один вид транспорту, призначається для передачі інформації, необхідної для перевезення вантажів, а також для задоволення комерційних і фінансових потреб, виступаючи як розписка на зазначений у ньому вантаж, як договір перевезення, а також при видачі в оборотній формі як товаророзпорядчий документ.

Розвиток транспорту в останні роки викликав значне збільшення наскрізних перевезень вантажів, часто у вигляді «укрупнених відвантажень» з пункту відправлення в кінцевий пункт призначення з послідовним використанням декількох видів транспорту.

Ми аналізували, що таке «змішане перевезення» – «combined transport» (іменується також у США – «inter-modal transport»), а в інших країнах «multi-modal transport») припускає видачу ряду перевізних документів, які поширюються на один вид транспорту, що неефективно з погляду міжнародної торгівлі, або їхню заміну новим, наскрізним транспортним документом, що охоплює перевезення від його початку до кінця [101, с. 268].

У 1969 р. на Токійській конференції Міжнародного морського комітету було розроблено проект міжнародної конвенції про змішані перевезення. Відсутність міжнародної конвенції, що спеціально застосовувалася б до змішаних перевезень так само, як існуючі на той час конвенції, застосовуються до перевезень одним видом транспорту, і необхідність вживання заходів, спрямованих на подолання відсталості з комерційної точки зору практики розробки великої кількості відмінних один від одного документів, що оформляють договори змішаного перевезення, спонукали Міжнародну торговельну палату (International Chamber of Commerce – ICC) розробити мінімальну кількість уніфікованих правил, що регулюють документ змішаного перевезення, який відповідав би вимогам зацікавлених кіл.

У 1973 р. Міжнародна торгова палата розробила Міжнародні правила, що належать до документа на змішане перевезення, які також базуються на Токійських правилах. Таким актом стали Міжнародні правила, що відносяться до документа на змішане перевезення, підготовленими у 1973 році (надалі – Міжнародні Правила 1973 р.) Міжнародною торговельною палатою – міжнародною організацією, членами якої є торговельні палати більш ніж 80 країн. Такі правила повинні вводитися в дію шляхом їхнього включення в приватну угоду, тобто в договір змішаного перевезення, доказом якого є документ змішаного перевезення [102].

Міжнародні Правила 1973 р. застосовуються при видачі документа змішаного перевезення. Такий новий перевізний документ, – «документ СТ» (combined transport document – документ на змішане перевезення) – видається особою, що може або фактично надавати транспортні засоби або, принаймні, частину їх, або виступати тільки як організатор (arranger) надання всіх або частини транспортних засобів іншими особами [102].

Таке положення було однією з ідей Токійських правил, в яких була визначена класифікація операторів змішаного перевезення в залежності від наявності чи відсутності в них транспортних засобів, необхідних для здійснення перевезення.

Оскільки Міжнародні Правила 1973 р. застосовуються за приватною згодою, відповідальність повинна регулюватися відповідними правилами, що діють на

одному з видів транспорту, коли втрата або ушкодження вантажу можуть бути віднесені до певної стадії перевезення та Міжнародними Правилами 1973 р., коли причина втрати або ушкодження вантажу є «схованою», тобто її не можна віднести до певної стадії перевезення.

Міжнародні Правила 1973 р. містять загальні положення про змішане перевезення. Є цікавими окремі положення деяких з дев'ятнадцяти Правил. Так, згідно з пунктом с) Правила 1 встановлено, що будь-яке застереження, що міститься в договорі змішаного перевезення, не має юридичної чинності в тому відношенні, у якому таке застереження суперечить чинним Правилам [102]. Отже, при укладенні договору на змішане перевезення, якщо буде застосовуватися міжнародне законодавство та вказані Правила, необхідно звіряти положення договору з Міжнародними Правилами 1973 р. з метою юридичної чинності договору в цілому та відповідності його Міжнародним Правилам 1973 р.

В пункті с) Правила 2 зазначено, що документ СТ означає документ, що є доказом договору про виконання або організацію виконання змішаного перевезення вантажу й має або заголовок «Оборотний документ на змішане перевезення, виданий відповідно до Уніфікованих правил, що належить до документа на змішане перевезення (Брошура ІСС № 273)», або заголовок «Необоротний документ на змішане перевезення, виданий відповідно до Уніфікованих правил, що належить до документа на змішане перевезення (Брошура ІСС № 273)». Таким чином, Правилами передбачена наявність двох видів документів, вимоги до яких визначені в Правилах 3 та 4 відповідно [102].

Особливість оборотного документа полягає в тому, що він може бути або ордерним або на пред'явника. При цьому ордерний документ передається шляхом індосаменту. Документ на пред'явника передається без індосаменту.

Особливість необоротного документа полягає в тому, що в ньому зазначається найменування вантажоодержувача. Оператор змішаного перевезення звільняється від обов'язку виконати доставку вантажу, якщо він доставив вантаж одержувачеві, вказаному в такому необоротному документі, або такій іншій стороні, у відношенні якої ним могли бути отримані відповідні вказівки.

Крім того, Правила враховують зростаючу тенденцію заміни оборотних товаророзпорядчих документів, пред'явлення яких у місці призначення є обов'язковою умовою доставки вантажу необоротними документами, відповідно до яких вантаж доставляється одержувачеві, зазначеному в цьому документі, без пред'явлення будь-якого документу взагалі й передбачають видачу як оборотного, так і необоротного документу змішаного перевезення.

При оцінці проблем, що мають місце в пунктах взаємодії різних видів транспорту, Стокласа Юзеф як найбільш поширеною відмічає недостатність правильно оформлених документів, що має свій вплив на правильне та надійне функціонування транспортно-логістичних ланцюгів [103].

Слід наголосити, що з метою погодження з міжнародними нормами при розробленні Закону України «Про змішані перевезення» вітчизняному законодавцю необхідно врахувати наявність двох видів документів на змішане перевезення (оборотного та необоротного) для уникнення розбіжностей з європейським законодавством при міжнародному перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні. З цією метою ми пропонуємо в Законі України «Про змішані перевезення» передбачити статтю 34 відповідного змісту (Додаток А).

З цього приводу Х. Бищов зазначає наступне: «дія різних угод про вантажні перевезення потребує переоформлення накладних. ... Поряд з виконанням технічних умов необхідно забезпечити зближення національних правових норм з нормами, що діють в Європейському союзі. Це дозволить не тільки полегшити міжнародну кооперацію та розвиток економіки, але і суттєво прискорить оброблення на прикордонних переходах при перевезенні вантажів. ... заходи з відправлення вантажів ... за однією накладною та одним наскрізним тарифом повинні стати загальним стандартом» [104].

З наведеним можна погодитися, але для нашої держави актуальним є не лише питання розробки та зближення відповідного законодавства, а й стимулювання такого виду інвестицій, яке дозволить розраховувати на побудування розвиненої транспортної інфраструктури міжнародного значення та обладнаних на високому технічному рівні пунктів перевалювання вантажів.

Як ми вже відзначали у своїх попередніх роботах слід вжити наступні заходи. По-перше, це може бути пільговий податковий режим для інвестора на період будівництва та введення в експлуатацію логістичних центрів. По-друге, передання вже існуючих транспортних вузлів у концесію держави та приватного інвестора. По-третє, необхідно розглядати можливість участі держави та приватних інвесторів у проектах побудови нових логістичних центрів. По-четверте, надання державних гарантій та кредитів на пільгових умовах для розвитку відповідної інфраструктури [105, с. 317]. Побудова нових транспортних вузлів вкупі з формуванням відповідного законодавства дозволить підвищити конкурентоспроможність нашої країни.

Крім зазначених правил, слід розглянути Конвенції, що регулюють змішані перевезення вантажів.

Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів, що була прийнята 19.05.1956 року в Женеві та набрала чинності для СРСР 01.12.1983 року містить главу VI, яка регулює перевезення, що здійснюються послідовно декількома перевізниками [106, с. 85]. Однак, сферою застосування Конвенції, яка більше відома серед транспортників під аббревіатурою CMR, є міжнародні автомобільні перевезення. Пунктом 2 статті 1 Конвенції зазначено, що при її застосуванні під «транспортним засобом» варто розуміти автомобілі, автомобілі з напівпричепами, причепи й напівпричепи так, як вони визначені в статті 4 Конвенції про дорожній рух від 19 вересня 1949 року. Конвенцію про дорожній рух 1949 року було змінено й доповнено наступними міжнародними нормативними актами: Європейською угодою від 16 вересня 1950 року, Конвенцією про дорожній рух від 8 листопада 1968 року і Європейською угодою від 1 травня 1971 року. Для конкретизації поняття «транспортний засіб» варто користуватися визначеннями останніх за строком прийняття зазначених міжнародних договорів [106, с. 87].

Тобто, дія Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів не поширюється на перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, адже відсутній елемент «різних видів транспорту». Для регулювання

міжнародних змішаних перевезень вантажів було розроблено та підписано 24.05.1980 р. у Женеві Конвенцію Організації Об'єднаних Націй «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» [37].

У статті 1 Конвенції даються поняття «міжнародного змішаного перевезення», «оператора змішаного перевезення», «договору змішаного перевезення», «документу змішаного перевезення» та інші, що застосовуються у Конвенції. Конвенція складається із 40 статей, які містять основні засади міжнародного змішаного перевезення. Конвенція також містить додаток з 6 статей, в якому наведені положення з митних питань, що відносяться до міжнародних змішаних перевезень вантажів [37].

Згідно з Конвенцією, змішаним вважається перевезення не менш як двома видами транспорту за єдиним документом змішаного перевезення, що закріплено також і чинним законодавством України. Крім того, наголошується, що перевезення здійснюється з місця в одній країні до місця доставки в іншій країні. Як наголошує В.А. Косовська, якщо ж при здійсненні перевезення в межах території одної держави один з її учасників (вантажовідправник, вантажоодержувач, перевізник) – іноземець, таке перевезення не є міжнародним [107, с. 36 – 39].

Конференція ООН з торгівлі та розвитку (ЮНКТАД), здійснила заходи з доопрацювання правил, що належать до документів на змішане перевезення, в результаті чого в 1991 р. з'явився проект, схвалений Міжнародною торговою палатою. Нові Правила вступили в дію з 1 січня 1992 р., а з 1995 р. діє остання редакція Правил (Правила ЮНКТАД/МТП - 95 – UNCTAD/ICC Rules 95). Як і Правила попередніх редакцій, Правила ЮНКТАД/МТП – 95 підлягають застосуванню лише якщо сторони договору міжнародного змішаного перевезення вантажу зазначать їх як норми, які застосовуються при виконанні договору.

Враховуючи інтеграційні прагнення нашої держави до ЄС та вступ до СОТ, законодавство країни потрібно співвідносити з вимогами цих утворень. На законодавчому рівні прийнято ряд НПА, зокрема закони України «Про Концепцію Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до

законодавства Європейського Союзу» [108], «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [108], якими визначаються основні засади адаптації законодавства України до законодавства ЄС. Законодавство визначає механізм досягнення Україною відповідності третьому Копенгагенському та Мадридському критеріям членства в ЄС. Цей механізм включає адаптацію законодавства, створення відповідних інституцій та інші додаткові заходи, необхідні для ефективною правотворчості та правозастосування.

О.В. Клещенко зазначає, що метою адаптації законодавства України є досягнення відповідності національною правовою системою системі європейській, з урахуванням критеріїв, що пред'являє ЄС до держав, що мають намір вступити до нього [110, с. 256].

Однією з пріоритетних сфер, в якій відбувається адаптація законодавства України до законодавства ЄС, згідно з розділом V вищезазначеної програми є транспорт, в тому числі і перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Згідно із Законом України «Про міжнародне приватне право» встановлюється порядок врегулювання приватноправових відносин, які хоча б через один із своїх елементів пов'язані з одним або кількома правопорядками, іншими, ніж український правопорядок. Відповідно до ст. 44 Закону України «Про міжнародне приватне право», до договору застосовується право за відсутності згоди сторін про вибір права відповідно до частин другої і третьої статті 32 цього Закону, при цьому стороною, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту договору, є перевізник – за договором перевезення; експедитор – за договором транспортного експедирування [111].

Згідно з Указом Президента України № 567/94 від 04.10.1994 року «Про застосування Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів» встановлено, що при укладенні суб'єктами підприємницької діяльності України всіх форм власності договорів, у тому числі зовнішньоекономічних договорів (контрактів), предметом яких є товари, застосовуються Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів, підготовлені Міжнародною торговою

палатою (далі – Правила ІНКОТЕРМС). Суб'єктам підприємницької діяльності України при укладенні договорів, у тому числі зовнішньоекономічних договорів (контрактів) слід забезпечувати додержання Правил ІНКОТЕРМС [112].

Правила ІНКОТЕРМС передбачають перевезення вантажів з використанням комбінації різних транспортних засобів (так звані змішані або мультимодальні перевезення). І хоча, як зазначається в самих правилах, вони стосуються не перевезення вантажу, а купівлі-продажу товару, деякі з термінів містять посилення щодо застосування змішаних перевезень.

Так, змішані перевезення можуть бути використані при застосуванні терміну FCA, згідно з яким перевізник на підставі договору перевезення зобов'язується здійснити або забезпечити здійснення перевезення товару залізницею, автомобільним, повітряним, морським, внутрішнім водним транспортом або комбінацією цих видів транспорту. Продавець зобов'язаний надати покупцю на прохання, за рахунок і на ризик останнього, всіляке сприяння в одержанні транспортного документа у зв'язку з укладенням договору перевезення (наприклад, оборотного коносаменту, необоротної морської накладної, документа перевезення внутрішнім водним транспортом, повітряної, залізничної чи автотранспортної накладної, або транспортних документів змішаного перевезення) [113].

Такі ж застереження містять в собі терміни CPT та CIP, але надати транспортний документ продавець зобов'язаний вже за свій рахунок, тобто мається на увазі збільшення обов'язків продавця щодо поставки товару [113].

Терміни DES, DEQ та DDU також передбачають доставку вантажу за допомогою змішаного перевезення [113].

Згідно з Правилами ІНКОТЕРМС, умова про їх застосування повинна бути включена до договору купівлі-продажу. Враховуючи, що Правила ІНКОТЕРМС не розкривають поняття змішаного перевезення, то в цьому випадку належить користуватися іншими документами, розробленими Міжнародною торговельною палатою, які вже були розглянуті.

У зв'язку з тим, що основи транспортного законодавства України в основному були сформовані до 1995 року, назріла необхідність його зближення з сучасними ринковими умовами, з урахуванням необхідності більш чіткого опису механізму роботи приватних компаній та їх взаємодії з державними операторами в усіх галузях транспорту, що дозволить погодити українське транспортне законодавство взагалі, та зокрема, законодавство про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні з європейським.

Як справедливо відзначає В.К. Мамутов, необхідно формувати законодавство, яке відповідає власним реаліям України. На першому місці повинно стояти не механічне відтворення будь-якої схеми, а розробка та прийняття норм, які можуть позитивно вплинути на економіку в наших конкретних умовах не тільки завтра, але і сьогодні. Адже при формуванні власного законодавства Україна цікавиться досвідом інших країн в цій області. Але країни різні, різний і їх досвід. І якщо приймати норми, які десь працюють або працювали, але в Україні позитивного ефекту не дають, то користі від такої правотворчості не буде [114, с. 76].

Також не слід нехтувати законодавством, що регулює аналогічні відносини у наших північних та східних сусідів, адже деякі чинні НПА було прийнято ще за часів СРСР.

Система законодавства, що регулює перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні в Росії, складається з Цивільного кодексу Російської Федерації (надалі – ЦК РФ), що був прийнятий Державною Думою Федеральних Зборів РФ (ст. 788), Транспортного Статуту Залізниці (гл. IV), Статуту Залізничного Транспорту РФ – (надалі – СЗТ РФ), що був прийнятий Державною Думою РФ (гл. V) і Кодексу внутрішнього водного транспорту РФ (надалі – КВВТ РФ), що був прийнятий Державною Думою РФ (гл. XIV). Також ще не завершено роботу над проектом нового статуту (федерального закону) автомобільного транспорту РФ.

Отже, російське законодавство з цього питання виглядає майже в такий самий спосіб, як і вітчизняне.

У статті 788 ЦК РФ, зазначено наступне: «взаємини транспортних організацій при перевезенні вантажів, пасажирів та багажу різними видами транспорту за єдиним транспортним документом (пряме змішане сполучення), а також порядок організації цих перевезень визначаються угодами між організаціями відповідних видів транспорту, що укладаються відповідно до закону про прямі змішані (комбіновані) перевезення» [36].

Якщо говорити про систему правового регулювання прямих змішаних перевезень вантажів, то на сьогоднішній день її основна ланка – федеральний закон про прямі змішані (комбіновані) перевезення, передбачений ЦК РФ – відсутня.

У даному випадку можна говорити про схожість транспортного законодавства України та РФ.

Для РФ, також як і для України, зберігає чинність Угода про міжнародне пряме змішане залізнично-водне сполучення 1959 р., згідно з якою здійснюється міжнародне пряме змішане залізнично-водне вантажне сполучення залізницями країн-учасниць та рікою Дунай в межах країн-учасниць Угоди [115]. Але, враховуючи розірвання економічних та політичних зв'язків з країнами колишнього соціалістичного табору після розпаду СРСР дана Угода не застосовується ні Російською Федерацією, ні Україною.

За визначенням федерального закону РФ «Про федеральний залізничний транспорт» пряме змішане сполучення – перевезення, що здійснюють різні види транспорту за єдиним транспортним документом (накладною), що складений на весь шлях слідування [116]. Однак, цей закон втратив свою чинність, а в новому федеральному законі «Про залізничний транспорт в Російській Федерації» вже не згадується про пряме змішане сполучення, а зазначається, що порядок взаємодії перевізників та власників інфраструктур визначається Статутом Залізничного Транспорту РФ [117].

У ст. 65 СЗТ РФ визначено, що перевезення вантажів здійснюються в прямому змішаному сполученні шляхом взаємодії залізничного транспорту з водним (морським, річковим), повітряним, автомобільним транспортом.

Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні здійснюється на підставі єдиного транспортного документа (транспортної накладної), що оформлений на весь маршрут прямування вантажів. Крім цього, глава V СЗТ РФ містить опис взаємодії залізниці з іншими видами транспорту при здійсненні перевезень у прямому змішаному сполученні [118]. Дана обставина вигідно відрізняє його від СЗ України, в якому наголос зроблено тільки на взаємодію залізничного та водного транспорту. Проте, в той самий час зазначено, що глава V СЗТ РФ діє до прийняття федерального закону про прямі змішані (комбіновані) перевезення.

Згідно із Законом Республіки Білорусь «Про основи транспортної діяльності» транспортна система РБ включає в себе залізничний, автомобільний, повітряний, морський, річковий транспорт, а також інші види транспорту [119].

Правове регулювання діяльності в галузі перевезень в РБ здійснюється як загальним цивільним законодавством, так і спеціальними нормативними актами. Загальні правила перевезення вантажів сформульовані в Цивільному кодексі РБ. Відповідно до Цивільного кодексу прийняті закони: «Про засади транспортної діяльності» від 5 травня 1998 р.; «Про залізничний транспорт» від 6 січня 1999 р.; «Про автомобільний транспорт і автомобільні перевезення» від 21 липня 2001 р. із змінами та доповненнями.

Загальні умови перевезення визначаються також транспортними статутами і кодексами, іншими актами законодавства, актами республіканських органів управління, що видаються відповідно до статутів і кодексів (ст. 738 Цивільного кодексу) [119]. У цих нормативних актах більш детально регламентовані відносини з перевезень окремими видами транспорту.

До числа спеціальних нормативних актів, що регулюють транспортну діяльність та змішані перевезення в РБ, належать: Статут залізничного транспорту загального користування (затверджений постановою Ради Міністрів РБ від 2 серпня 1999 р.); Правила автомобільних перевезень вантажів (затверджені постановою Міністерства транспорту і комунікацій РБ від 1 липня 2002 р.); Водний кодекс РБ від 15 липня 1998 р.; Кодекс торговельного мореплавства РБ

від 15 листопада 1999 р. Також, найважливіші поточні питання транспортних зобов'язань вирішуються в актах Президента та Уряду РБ.

Крім названих статутів і кодексів, відносини з перевезень регулюються відомчими нормативними актами, які застосовуються на окремих видах транспорту. Наприклад, на всіх видах транспорту діють Правила перевезення вантажів, а також інструкції, накази, та інші акти, що доповнюють і конкретизують вказані Правила. Вказані акти містять не тільки правові норми, але й технічні нормативи діяльності транспорту.

Цивільне законодавство РБ має спільні риси з відповідним законодавством РФ. Однак, стаття 742 Цивільного кодексу РБ, що називає ознаки змішаного перевезення відрізняється від статті 788 ЦК РФ: «1. Змішане перевезення означає перевезення вантажів, пасажирів та багажу меншою мірою двома видами транспорту. 2. Змішане перевезення вантажів здійснюється або забезпечується експедитором за договором транспортної експедиції в порядку, передбаченому главою 41 дійсного Кодексу. 3. Змішане перевезення вантажів, пасажирів та багажу за єдиним транспортним документом є прямим змішаним перевезенням. Взаємини перевізників в різних видах транспорту, а також порядок організації прямого змішаного перевезення визначаються транспортними статутами і кодексами та іншими актами законодавства» [120]. Так, частиною 2 статті 742 ЦК РБ введено інститут експедитора, який здійснює або забезпечує змішане перевезення вантажів. Тоді як в статті 788 ЦК РФ експедитор не згадується. Регулювання його статусу відведено Федеральному закону про транспортно-експедиційну діяльність, що був прийнятий Державною Думою 11.06.2003 року [121].

У транспортному законодавстві РБ переважну більшість займають імперативні норми. Згідно зі ст. 738 Цивільного кодексу умови перевезення вантажів, пасажирів і багажу, відповідальність сторін можуть визначатися угодами сторін, але тільки якщо інше не передбачено Цивільним кодексом, транспортними статутами і кодексами, іншими актами законодавства й актами

республіканських органів державного управління, що видаються відповідно до них.

Міністерством транспорту та комунікацій РБ було розроблено правила експедирування вантажів при змішаних перевезеннях, затверджені наказом № 58-Ц від 10.03.1997р. [122]. Як вже зазначалося вище, в Цивільному кодексі РБ при перевезенні вантажів в прямому змішаному сполученні наявний інститут експедитора. Згідно з вказаними правилами, експедитор змішаного перевезення – суб'єкт господарювання, який організовує за винагороду та за рахунок замовника від власного імені експедирування вантажів, а також виконує чи забезпечує виконання інших дій, передбачених договором на транспортно-експедиційне обслуговування.

У Правилах надається наступне визначення змішаному перевезенню вантажів – перевезення вантажів не менш ніж двома різними видами транспорту на підставі договору транспортної експедиції з місця, де вантажі надходять у відання експедитора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки. Змішане перевезення вантажів за єдиним транспортним документом є прямим змішаним перевезенням.

Також передбачений такий вид як комбіноване перевезення – перевезення вантажу на одній і тій самій транспортній одиниці з використанням декількох видів транспорту. При цьому комбіноване перевезення є різновидом змішаного перевезення [122].

Законодавство Республіки Казахстан про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні представлено наступним чином.

Ст. 12 Закону Республіки Казахстан «Про транспорт в республіці Казахстан» присвячена прямому змішаному сполученню за участю різних видів транспорту [123]. Згідно з цією статтею залізничний, морський, внутрішній водний, повітряний та автомобільний транспорт організовують систему прямих змішаних сполучень. Взаємовідносини транспортних організацій при прямому змішаному сполученні, а також порядок організації цих перевезень визначаються угодами між організаціями відповідних видів транспорту, що укладені згідно із

затвердженими уповноваженим державним органом правилами прямих змішаних перевезень.

Такі правила визначають порядок організації прямих змішаних перевезень та регулюють суспільні відносини, що виникають при здійсненні прямих змішаних перевезень між оператором прямих змішаних перевезень, вантажовідправниками, вантажоодержувачами та іншими особами [124]. Згідно з правилами, пряме змішане перевезення – перевезення вантажу, що здійснюється двома і більше видами транспорту, та організоване оператором шляхом оформлення єдиного перевізного документу на все перевезення, незалежно від кількості перевізників, що беруть участь у перевезенні. Договір прямого змішаного перевезення – договір оператора змішаного перевезення з вантажовідправником (вантажоодержувачем), на підставі якого оператор зобов'язується за плату здійснити або забезпечити здійснення прямого змішаного перевезення вантажу. Обов'язковий учасник прямого змішаного перевезення – оператор прямого змішаного перевезення – особа, яка здійснює організацію прямого змішаного перевезення від власного імені. Тобто, в даному випадку законодавцем чітко визначена наявність оператора змішаного перевезення.

Перевезення вантажів між певними державами та Україною регулюється двосторонніми угодами з цими країнами про міжнародні комбіновані перевезення.

Так, згідно з Указом Президента України від 11.07.2005 року. № 1077/2005 «Про приєднання України до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти» Україна приєдналася до цієї угоди із застереженням, що вона не вважає себе зв'язаною статтею 12 цієї Угоди [125]. Тобто, Україна скористалася правом, наданим ст. 13 цієї Угоди стосовно врегулювання суперечок [126]. Що стосується самої Угоди, то в ній ідеться про залізничні лінії, що мають важливе значення для міжнародних комбінованих перевезень, але поза увагою угоди залишається порядок здійснення таких перевезень.

Згідно з наказом Міністерства транспорту України № 33 від 22.01.2002 року «Про введення в дію Правил перевезень вантажів у вагонах в міжнародному прямому залізнично-поромному сполученні через порти Іллічівськ – Поті/Батумі між Україною і Грузією» врегульоване залізнично-поромне сполучення між вказаними країнами [127].

Визнаючи необхідність подальшого розвитку співробітництва в галузі транспорту, змішаних (комбінованих) перевезень і організації залізнично-поромних сполучень між портами України і Російської Федерації була укладена Угода між Міністерством транспорту та зв'язку України і Міністерством транспорту Російської Федерації про організацію міжнародного прямого залізнично-поромного сполучення через порти Крим (Україна) і Кавказ (Росія) [128].

У цих угодах йдеться про перевезення вагонів за допомогою поромів.

Бажаючи розвивати міжнародні комбіновані перевезення вантажів між двома державами, визнаючи, що міжнародні комбіновані перевезення вантажів відіграють важливе значення в розвитку міжнародної торгівлі, підкреслюючи значну роль міжнародних комбінованих перевезень у покращенні якості транспортних послуг, підвищенні безпеки перевезень вантажів і запобіганні завданню шкоди навколишньому середовищу, переконані, що встановлення правового регулювання в питаннях розвитку комбінованих перевезень та розвитку інфраструктури на основі узгоджених міжнародних параметрів і стандартів матиме вирішальне значення у зростанні ефективності комбінованих перевезень, була укладена Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення [129].

Аналогічні угоди укладені між Кабінетом Міністрів України та Урядом Словацької республіки, а також між Кабінетом Міністрів України та Урядом Угорської республіки [130; 131].

Перелічені угоди однакові за змістом і в них мова йде про перевезення вантажів двома та більше видами транспорту з використанням однієї й тієї ж

транспортної одиниці комбінованих перевезень. При цьому, згідно з цими угодами – транспортна одиниця комбінованих перевезень – це контейнер довжиною 20 футів та довше, напівпричеп, причеп або з'ємний кузов. Тобто метою укладення цих угод є розвиток перевезення вантажів різними видами транспорту за допомогою контейнерів на вказаних напрямках. Врегулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні в такий спосіб пояснюється тим, що законодавства країн не уніфіковані та містять певні розбіжності. Тому для спрощення такого роду перевезень укладаються відповідні угоди.

Отже, враховуючи євроінтеграційні намагання України з одного боку, та географічну наближеність до наших сусідів та тісні економічні стосунки з ними, з іншого боку, законодавство нашої країни повинно бути побудоване таким чином, щоб воно, по-перше, повною мірою враховувало інтереси вітчизняних операторів змішаних перевезень, вітчизняних вантажовласників, вантажовідправників, вантажоодержувачів та перевізників. Для цього необхідне прийняття відповідного Закону України «Про змішані перевезення», в якому треба відобразити ці інтереси, а саме уніфікованість понять, порядок організації такого перевезення, закріплення прав та обов'язків кожного з учасників такого перевезення, порядок врегулювання суперечок.

По-друге, таке законодавство не мало явних суперечностей з європейським та міжнародним законодавством. Для цього при розробці Закону України «Про змішані перевезення» необхідно його основні положення співвідносити з чинним на цей час міжнародним законодавством.

По-третє, перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні для найбільшого спрощення та ефективного застосування було відрегульоване двосторонніми угодами з країнами-сусідами як з боку країн-учасниць ЄС так і з боку країн СНД.

У зв'язку з вищенаведеним, слід погодитися із твердженням В.К. Мамутова про те, що вивчення права ЄС та ділова співпраця з країнами-членами ЄС не перешкоджає співпраці в межах СНД та створення єдиного транспортного

простору, рівно як і погодження законодавства в рамках СНД не перешкоджає вивченню господарського права ЄС та сприйняттю позитивних елементів, що є в ньому та прийнятних для нас [132, с. 27].

Вітчизняному законодавцю при прийнятті Закону України «Про змішані перевезення» слід врахувати наступне:

- наявність двох видів документів на змішане перевезення вантажів: оборотного та необоротного, вимоги до яких, визначені у Міжнародних правилах, що належать до документа на змішане перевезення, з метою спрощення документообігу;

- необхідність введення інституту оператора змішаного перевезення та чітко визначити його обов'язки та відповідальність;

- перевезення вантажів, враховуючи відсутність у останніх відповідних законів про змішані перевезення, крім двосторонніх угод про міжнародне вантажне сполучення, регулювати нормами нашого закону із застереженням про це у відповідних договорах на змішане перевезення.

ВИСНОВКИ

1. Історично-правовий аналіз правового забезпечення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні дозволяє виокремити три періоди розвитку законодавства з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: початковий (з кінця XIX сторіччя до 1917 року), радянський період (з 1921 року до 1991 року), сучасний період (з 1991 року по цей час). Відносини з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні виникли ще у Російській імперії, що знайшло своє відображення у Загальному статуті російських залізниць. Подальшого розвитку ці перевезення, і як наслідок, їх законодавче забезпечення дістали в СРСР. Проте система правового регулювання відносин по перевезенню вантажів, коли основний пласт правовідносин регламентувався не законом, а підзаконними нормативними актами уряду та відомчими нормативними актами

транспортних міністерств, створювала сприятливу підставу для реалізації суто відомчих інтересів у шкоду правам та законним інтересам вантажовідправників та вантажоодержувачів, що знайшло своє відображення в численних правилах, з явною перевагою на користь транспортних організацій. Цей досвід є негативним і його наслідки відчуються до цього часу.

2. Відсутність загальновизнаних визначень для термінів та понять, які застосовуються під час здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, створює певні проблеми у споживача транспортних та експедиційних послуг. Ще більше погіршує ситуацію використання псевдонаучної термінології та іноземних термінів переважно англо-американського походження. Тому вимогою часу стає розробка та закріплення у відповідному законі основних понять такого виду правовідносин.

3. Здійснено визначення поняття перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та визнання процесу перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні динамічним, який включає такі стадії: прийом вантажу до перевезення, переміщення вантажу до перевального пункту, перевантаження вантажу на інший вид транспорту, переміщення вантажу до кінцевого пункту, видачу вантажу.

4. Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні – перевезення вантажів від вантажовідправника до вантажоодержувача перевізниками різними видами транспорту (двома або більше) за єдиним перевізним документом під відповідальністю оператора змішаного перевезення або при відсутності такого – кожного з перевізників на своїй ділянці шляху прямування вантажу.

5. Сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини у сфері організації і здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, становить законодавство про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, яке за предметом правового регулювання відноситься до такого інституту господарського законодавства, як транспортне законодавство. Правове регулювання перевезення вантажів в прямому змішаному сполученні в Україні представлено великою кількістю нормативних актів. Основними нормативними

актами є Цивільний кодекс України та Господарський кодекс України. Крім того, ряд законодавчих актів: транспортні кодекси, статути, правила, закони, інші нормативні акти також містять норми щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Наявність великої кількості підзаконних актів, що регулює перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні має як позитивні так і негативні риси. З метою уникнення негативних рис пропонується прийняття відповідного Закону України «Про змішані перевезення».

6. Господарське право є основним для регулювання перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. В той самий час, Господарський кодекс України та Цивільний кодекс України в своєму регулюванні цього виду перевезень перетинаються один з одним. Тому доцільним є наступне розмежування: перевезення пасажирів та багажу у прямому змішаному сполученні має бути врегульоване Цивільним кодексом України та Законом України «Про змішані перевезення», перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні має бути врегульоване Господарським кодексом України та Законом України «Про змішані перевезення».

РОЗДІЛ II

ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

2.1. Поняття та зміст договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

В умовах ринкової економіки договір є однією з основних форм правового регулювання господарської діяльності. Договір стає основною правовою формою відносин між учасниками цивільного та господарського обороту. Враховуючи численності та різноманітності господарських зобов'язань, що виникають між суб'єктами господарювання та громадянами – підприємцями, що здійснюють господарську діяльність, важливе значення набуває їх класифікація. Вона дозволяє розкрити дійсне значення та загальну вагу договірних та інших форм і методів регулювання господарських відносин на різних рівнях розвитку економіки.

Питання про класифікацію зобов'язань, в тому числі господарських, в юридичній літературі вже давно є дискусійним. Використовуючи різні властивості господарських договорів та зобов'язань, що з них витікають, які чинять найбільш помітний вплив на характер їх правового регулювання, вчені пропонують різні варіанти класифікації зобов'язань, у тому числі господарських [133, с. 565].

Велику увагу класифікації господарських зобов'язань приділяв В.В. Лаптев. Виходячи з господарсько-правової концепції, він дійшов висновку, що зобов'язально-правові форми об'єднуються у три великі групи відповідно до трьох груп господарських зобов'язань – горизонтальним, вертикальним та внутрішньогосподарським. Вони створюють три великі підсистеми зобов'язань – господарсько-оперативних, господарсько-управлінських та внутрішньогосподарських.

Господарсько-оперативними, на його думку, є зобов'язання, в форму яких включається виконання госпорганми господарсько-оперативних функцій, тобто безпосередньої господарської діяльності організацій.

Господарсько-управлінські – це зобов'язання, в форму яких включається виконання органами господарського керівництва планово-організаційних функцій.

Внутрішньогосподарські – це відносини, в форму яких включається виконання господарсько-управлінських функцій в рамках одного господарського органу [134, с. 149; 135, с. 83].

Не дивлячись на те, що в умовах ринкової економіки роль деяких зобов'язально-правових форм, в особливості вертикальної, дещо знизилася, класифікація господарських зобов'язань, запропонована В.В. Лаптевим, не втратила свого теоретичного та практичного значення.

А.Г. Биков стосовно до системи господарських договорів та зобов'язань, що з них витікають, запропонував свою класифікацію. При цьому виділив три важливі групи договорів: що опосередковують майнові відносини (еквівалентно-відплатні товарно-грошові); що опосередковують організаційні (планово-організаційні) відносини; та ті, що опосередковують комплекс майнових та організаційних відносин [136, с. 6 – 11].

Є також інші точки зору відносно критеріїв класифікації зобов'язань. Так, М.І. Брагинський пропонував будувати систему зобов'язань на підставі послідовно здійснюваної багатоступеневої класифікації [137, с. 30]. М.М. Агарков вважав, що класифікаційним критерієм системи зобов'язань повинна бути мета, якій повинні підкорятися зобов'язальні правовідносини [138, с. 116].

Що стосується договору перевезення вантажу, без якого неможливо розглядати договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, його можна класифікувати в залежності від виду транспорту.

Згідно з ч. 1 ст. 307 ГК України за договором перевезення вантажів, перевізник зобов'язується доставити ввірений йому відправником вантаж у пункт призначення в установлений законодавством чи договором строк та видати його

уповноваженій на отримання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [26].

Іншим транспортним договорам (транспортної експедиції, буксирування суден, фрахтування транспортних засобів, будівельного підряду, угод між транспортними організаціями про організацію перевезення вантажів) відводиться допоміжна роль як таким, що обслуговують договір перевезення вантажу. Але розглядати договір перевезення вантажу слід у тісному взаємозв'язку з так званими «допоміжними» договорами, тому що вони складають єдину систему договорів, які забезпечують весь складний процес доставки вантажів.

За предметом договору можна виділити договори перевезення вантажів, що включають як реальний договір перевезення конкретного вантажу, так і консенсуальні договори про організацію перевезень (предмет цих договорів – перевезення або організація перевезення вантажів).

Існує певна специфіка у договорі перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, що укладається відправником вантажу з перевізником, яким є перша транспортна організація, що приймає вантаж до перевезення. Такий договір вирізняється особливим змістом, наприклад, щодо умов договору: про строк доставки вантажу, що збільшується на час, необхідний для перевалювання перевезеного вантажу з одного виду транспорту на інший; про забезпечення збереження вантажу з урахуванням того, що цей обов'язок розподіляється між усіма транспортними організаціями, що беруть участь у процесі перевезення; про сплату провізної плати та всіх належних транспортним організаціям платежів. Особливо ретельно регулюється відповідальність транспортних організацій, що беруть участь у транспортуванні вантажу. Збільшується й сфера відповідальності відправника вантажу, зокрема за рахунок додаткової відповідальності за ті порушення вимог законодавства, які приділяються до оформлення транспортних документів і навантаження вантажів у транспортні засоби, що спричинили негативні наслідки у зв'язку з перевезенням вантажів у прямому змішаному

сполученні (наприклад, наднормативний простій транспортних засобів у пункті перевалювання вантажів з одного виду транспорту на інший).

У той самий час, відносини, пов'язані з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні, опосередковуються (регулюються) двома видами договорів: договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні (традиційний реальний договір перевезення конкретного вантажу з деякими особливостями його змісту) і угодами, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту, які регламентують порядок їх роботи з організації таких перевезень вантажів.

У зв'язку з цим можна зазначити, що правовідносини, які виникають у сфері перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні – це вид господарських правовідносин, що виникають між господарюючими суб'єктами у процесі організації і безпосереднього здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Структура зазначених правовідносин передбачає наявність таких її елементів: 1) суб'єктами є відправник, перевізники і одержувач; 2) діяльність щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні доцільно розглядати як об'єкт правовідносин, що виникають у сфері перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, оскільки ми говоримо про таку діяльність, як об'єкт господарських правовідносин; 3) зміст правовідносин, що виникають безпосередньо у зв'язку з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні, складають зобов'язання його суб'єктів: відправник домовляється і доручає здійснення перевезення вантажу перевізникові; перевізник здійснює перевезення на своєму шляху прямування, передає вантаж перевізникові іншого виду транспорту, який у свою чергу, здійснює перевезення на своєму шляху прямування і видає вантаж одержувачеві; одержувач отримує вантаж і у певних випадках сплачує провізну плату.

В окремих випадках договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні може бути похідним від довгострокового договору перевезення вантажів, який укладається у разі здійснення систематичних вантажних

перевезень протягом певного строку, та/або бути підставою для укладення інших господарських транспортних договорів.

Довгостроковий договір є організаційно-господарським договором, який характеризується певними ознаками. По-перше, довгостроковий договір перевезення вантажу, на відміну від договору перевезення вантажу, який укладається на окрему відправку вантажу, є консенсуальною угодою, для укладення якої достатньо лише згоди сторін, оскільки укладення не супроводжується передачею вантажу однією стороною іншій. По-друге, правові норми, що регулюють укладення довгострокових договорів, мають диспозитивний характер і надають тим самим сторонам можливість укласти їх за своїм волевиявленням. По-третє, правове значення довгострокового договору полягає у тому, що він є підставою для укладення основного договору перевезення вантажу. Але, у будь-якому разі, перевага на боці останнього, оскільки довгостроковий договір не породжує прав та обов'язків сторін щодо перевезення певної партії вантажу.

Укладення довгострокових договорів здійснюється на період навігації, на рік або на більший строк. Тому їх прийнято називати навігаційними, річними тощо залежно від виду транспорту, яким передбачається систематичне перевезення вантажів. На залізничному і морському транспорті укладаються довгострокові договори на організацію перевезень, на внутрішньому водному – навігаційні, на автомобільному транспорті – річні, а на повітряному – спеціальні договори щодо регулювання систематичних вантажних перевезень. Відповідно до ч. 4 ст. 307 ГК України укладення таких договорів є доцільним, якщо передбачається систематичне перевезення вантажів [26].

Отже, довгостроковий договір спрямований на організацію вантажних перевезень, його можна визначити організаційно-господарським договором, за умовами якого перевезення певної партії вантажу здійснюється відповідно до договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, укладеного на його підставі.

Залежно від юридичної спрямованості господарські договори поділяються на основні та попередні. Основні договори породжують права та обов'язки сторін. Попередній договір укладається з метою підписання в майбутньому (але не пізніше одного року) основного договору (ст. 182 ГК України) [26].

Від попередніх договорів слід відрізнити довгострокові договори за прямими довгостроковими зв'язками, які свого часу отримали широке застосування у відносинах поставки. В юридичній літературі до цього часу вони чітко не розмежовані. М.М. Агарков висловлював думку про те, що довгостроковий договір за своєю юридичною природою є попереднім [138, с. 107 – 108], Але погодитися з цією точкою зору неможна з таких міркувань. Сутність попереднього договору полягає в тому, що з нього витікає зобов'язання укласти договір у майбутньому. В силу цього попередній договір, виконавши свою функцію, тобто зобов'язавши сторони укласти договір в майбутньому, вважається виконаним. Договір поставки за прямими господарськими зв'язками, укладений сторонами, як правило, на п'ять років або ж на більш тривалий період, знаходиться в стадії виконання протягом всього періоду, на який він був укладений, за винятком випадків, передбачених чинним законодавством (якщо він підлягає внесенню змін, розірванню та т.п.).

Окреме місце займають договори на користь третьої особи. Особливістю такого договору є те, що право вимоги за договором набуває третя особа, яка в укладенні договору участі не бере. Але сторони, які беруть участь в укладенні договору, обговорюють для неї права та обов'язки. Прикладом можуть бути договори перевезення вантажів залізничним транспортом. Такі договори укладаються між вантажовідправником та перевізником. Тому якщо вантажоодержувачем за договором виступає вантажовідправник, кількість учасників (сторін) обмежується тільки ними. Але в більшості випадків вантажовідправник та вантажоодержувач в одній особі не співпадають. Як зазначає М.І. Брагинський у цьому зв'язку і виникає питання про роль та місце вантажовідправника в транспортних відносинах [139, с. 22].

Що стосується традиційного договору перевезення вантажу, то на думку

М.К. Олександрова-Дольника, за договором перевезення одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити прийнятій нею від другої сторони (вантажовідправника) речі (вантаж) своїми засобами переміщення у встановлений строк та видати їх у зазначеному вантажовідправником місці визначеній особі (вантажодержувачу), а друга сторона (вантажовідправник) зобов'язується сплатити перевізнику встановлену тарифом плату [140, с. 17].

Ми не можемо погодитися з його твердженням, бо, по-перше, не можна наполягати на визначенні обов'язку перевізника доставляти вантаж своїми засобами переміщення, оскільки виконання перевезення може здійснюватися і за допомогою транспортного засобу, який не належить перевізнику на праві власності, а тому не є для нього «своїм». Зазначимо, наприклад, що перший перевізник використовує для перевезення інші види транспорту шляхом перевантаження вантажу в пунктах перевалювання. По-друге, помилковою, на нашу думку, є констатація обов'язку перевізника видати вантаж у визначеному відправником місці визначеній особі (одержувачу). Крім того, ним не враховано те, що існує можливість зміни пунктів відправлення і призначення вантажу як на вимогу відправника, так і згідно з заявою одержувача. По-третє, обов'язок відправника сплатити перевізнику встановлену тарифом плату за перевезення не є імперативним, оскільки плата за перевезення може нараховуватися згідно із встановленими тарифами або визначатися угодою сторін. Не може носити імперативного характеру і положення щодо доставки вантажу у визначений термін. При прямому змішаному сполученні загальний строк доставки вантажів визначається виходячи із сукупності строків доставки їх транспортними організаціями всіх видів транспорту, що беруть участь в перевезенні вантажу, та розраховується на підставі правил обчислення строків доставки вантажу, що діють на відповідних видах транспорту. До того ж це підтверджується чинним законодавством, а саме ст. 94 СЗ України; ст. 171 СВВТ України; ст. 118 САТ України [31; 84; 85].

М.О. Тарасов зазначає, що за договором вантажного перевезення транспортне підприємство зобов'язується прийняти вантаж для доставки,

перевезти його у визначений строк, зберігати до видачі, а потім здати одержувачу; у свою чергу відправник зобов'язаний сплатити провізні платежі [141, с. 23].

На нашу думку, не можна погодитися з тим, що перевізник, поряд з іншими обов'язками, має обов'язок зберігати вантаж до його видачі. Не слід акцентувати увагу на самостійності цього обов'язку, оскільки забезпечення збереження вантажу під час його переміщення і збереження його в межах визначеного строку після прибуття у місце призначення входять у поняття операцій з доставки вантажу і є невід'ємними від дій, спрямованих на здійснення такої операції. У випадку, якщо транспортне підприємство зберігає доставлений вантаж протягом часу, який виходить за межі встановленого строку, то між цим транспортним підприємством і одержувачем мають виникати додаткові до перевезення правовідносини щодо зберігання вантажу, і одержувач, у зв'язку з цим, зобов'язаний внести плату за зберігання вантажу. Отже, дії перевізника, спрямовані на зберігання вантажу, або по суті є елементом операції з перевезення вантажу, або мають своє самостійне господарсько-правове значення, і тому не є обов'язком перевізника за договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні.

Такі автори як О.Г. Гусаков, В.Н. Изволенський, О.Ю. Панкрат'єв розкривали поняття договору перевезення крізь низку обов'язків перевізника і відправника, наприклад, виконання вимог щодо якості тари тощо [142, с. 71; 143, с. 54–84; 144, с. 29–30]. Але такі ознаки при визначенні договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні не можуть бути враховані, оскільки вони складають зміст договору.

Отже, зміст договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні являє собою сукупність всіх його умов, що передбачають права та обов'язки сторін. Вказані умови визначені предметом цього договору, а саме: необхідністю врегулювати дії перевізника (оператора змішаного перевезення) з доставки вантажу в пункт призначення та видачі його одержувачу, а також дії вантажовідправника зі сплати за перевезення вантажу встановленої плати.

Особливості відносин, що виникають під час перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, самі по собі не розкривають юридичної сутності

договору, який ми розглядаємо. Ці особливості дають підстави вести мову про самостійне правове регулювання таких відносин і, відповідно, про місце зазначеного договору в системі зобов'язального права.

На думку деяких авторів, поряд із самостійністю договору перевезення слід відзначити наявність у ньому елементів інших договорів. Так, П.Д. Самойлович вважає, що договір перевезення має ознаки договору підряду, схову [145; с. 12]. О.Г. Гусаков, В.Н. Ізволєнський визнають, що цей договір є найбільш схожим із договором майнового найму [142, с. 39; 143, с. 46]. О.С. Юффе стверджував, що природу договору визначає його основна мета; основну мету перевезення «складає переміщення вантажів або пасажирів, і тільки з орієнтацією на неї повинна виявлятися особлива природа договору перевезення». Але відміна договору перевезення від найбільш схожих з ним правовідносин, пов'язаних із здійсненням підрядних робіт, було виявлено ним все ж шляхом аналізу не цілей вказаних договорів, а їх економічного змісту. «Робота по переміщенню матеріальних цінностей та пасажирів настільки специфічна, що потребує особливого правового нормування, яке суттєво відрізняється від нормування відносин з договору підряду. Все це і призводить до створення, незалежно від підряду, самостійного типу цивільних правовідносин – зобов'язань з перевезення» [28, с. 554 – 555].

На нашу думку, розмежування договорів майнового найму і договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні має полягати у наступному. За договором майнового найму наймач набуває прав використовувати надане йому майно, тоді як за договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні використання транспортного засобу для перевезення вантажу відбувається без передачі його у користування відправнику, внаслідок чого останній позбавляється можливості самостійно його використовувати та отримувати з нього користь. За договором майнового найму відбувається передача майна у тимчасове користування наймача, тоді як за договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні передачі транспортного засобу у користування відправника не відбувається.

Договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні не може

ототожнюватися з договором схову. Одним із обов'язків перевізника є обов'язок забезпечити збереження вантажу, тоді як за договором схову послуга охоронця зводиться до зберігання переданого йому майна, і у поверненні цього майна іншій стороні договору у цілості. У випадку недбалого перевезення вантажу перевізник несе відповідальність не за невиконання обов'язків за договором схову, а за порушення умов договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні. За умовами перевезення діяльність перевізника зі збереження вантажу і видачі його одержувачу не носить характеру самостійної економічної послуги і тому не має самостійного правового вираження. Для перевізника збереження вантажу є дією, яка супроводжує перевезення вантажу, а тому є невід'ємною від самого процесу перевезення. Як вказує Б.М. Рябинський, ці супутні перевізному процесу дії спрямовані на досягнення його основної мети – переміщення вантажу [146, с. 127 – 131], яка і визначає правову природу договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні.

На нашу думку, договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні відрізняється від договору підяду, договору майнового найму та договору схову. погоджуємося з М.І. Брагінським, який зазначає, що договір перевезення є господарським договором про надання послуг [147, с. 36].

Не можна розглядати договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні в якості різновиду договору підяду. По-перше, договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні передбачає надання транспортної послуги, яка, як вже зазначалося, є продуктом матеріального виробництва; предметом договору підяду є виготовлення або переробка речей. Для виконання підрядних робіт необхідним є використання матеріалів підрядника або замовника, внаслідок чого ці матеріали споживаються, тобто набувають форми певного виробу. В останньому випадку мова йде про відносини, які існують безпосередньо у сфері виробництва. За договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, приймаючи вантаж до перевезення, перевізник зобов'язується видати його одержувачу у такому стані, в якому він знаходився під час прийому до перевезення. Тобто використання перевізником вантажу з метою здійснення

самого процесу перевезення є неприпустимим. Отже, за договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні вантаж, як матеріальна цінність, надається перевізнику для його доставки у пункт призначення. Тобто під час перевезення він не споживається. Як зазначає Є.Д. Шешенін, не підлягає переробці і безпосередньо транспортний засіб, за допомогою якого здійснюється перевезення. Останній використовується перевізником лише з метою переміщення вантажу [148, с. 181]. По-друге, виконання договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні є неможливим без передачі вантажу відправником перевізнику, у той час, коли передача підряднику будь-яких речей, що належать замовнику для виконання певної роботи за договором підряду, не завжди супроводжує виконання цього договору.

Договір перевезення укладається для досягнення кінцевого результату. Отже, юридичний зміст договору перевезення складають права та обов'язки сторін, пов'язані із наданням послуг, які, у свою чергу, знаходять вираз у територіальному переміщенні ввірених перевізнику майнових цінностей – вантажів. Для договору перевезення характерним є визначення не тільки фактичного, але й юридичного відношення перевізника до об'єкта транспортування. Воно полягає у володінні вантажем.

Крім того, слід вказати на такі правові ознаки договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні: - це господарський договір, сторонами якого є вантажовідправник та перевізник; - договір визначає майново-господарські зобов'язання, що виникають при здійсненні одного з видів господарської діяльності – перевезення вантажів; - оплатність договору пояснюється тим, що цей вид транспортної послуги надається за винагороду, тобто плату за перевезення вантажів; - за способом укладення вказаний договір є реальним, тому що момент його укладення збігається з моментом прийняття вантажу до перевезення; - це строковий господарський договір, оскільки пов'язаний з виконанням зобов'язань його сторін у встановлений законодавством чи договором строк.

З огляду на вищенаведене, договір перевезення вантажу в прямому

змішаному сполученні є одним із видів господарських договорів. По-перше, договір перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні є майновою угодою, яка має визначену господарську мету – переміщення вантажу більше ніж одним видом транспорту. Треба звернути увагу на те, що договір виконує роль юридично значущого документа, в якому міститься домовленість сторін щодо умов перевезення вантажу. По-друге, сторонами договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні є суб'єктами господарювання та громадяни, зареєстровані як суб'єкти підприємницької діяльності. Тобто договір перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні є майновою угодою суб'єкта господарювання з контрагентом щодо перевезення вантажу. Як зазначають І.В. Булгакова, В.В. Луць, сукупність транспортних договорів, разом із договорами, передбаченими Повітряним кодексом України, Статутом залізниць та нормативними актами, що регулюють автомобільні перевезення, створює систему господарських транспортних договорів за предметною ознакою [149, с. 157 – 164; 150, с. 173 – 176]. Таким чином, по-третє, зазначений договір входить до системи договорів транспортної діяльності.

Отже, договір перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні є господарським договором, самостійним видом договору, що застосовується у сфері транспортної діяльності. Тому запропонований нами Закон України «Про змішані перевезення» крім регулювання процесу перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні у ст. 1 «визначення понять» повинен містити визначення поняття договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні у такій редакції: «за договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні перевізник (оператор змішаного перевезення) зобов'язується доставити ввірений йому другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення двома чи більше видами транспорту на підставі єдиного транспортного документу в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату».

У наведеній редакції мова йде про обов'язок перевізника доставити ввірений йому вантаж, тобто такий, який було йому передано відповідно до умов договору на підставі єдиного транспортного документа. Договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні констатується як реальний і вимагає передання вантажу перевізникові. За договором кожний учасник (перевізник, відправник або одержувач) набуває певних прав та обов'язків. Поняття вказує на обов'язок перевізника здійснити перевезення за встановлену плату, тому договір слід віднести до кола оплатних договорів. До того ж, перевезення має бути здійснено у встановлений законодавством чи договором строк. Мова йде про доставку вантажу у термін і за маршрутом, які встановлюються за угодою сторін, а за відсутності такої угоди – у термін, який можна розумно вимагати від перевізника з урахуванням конкретних обставин і особливостей маршруту. Отже, договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні є строковим.

У той самий час, як зазначає В.К. Мамутов, всі господарсько-правові дослідження одним з основних результатів повинні мати ... чітко сформульовані та обґрунтовані проекти доповнень, уточнень, змін до розділів, глав, статей ГКУ [151, с. 32].

На підставі викладеного, та враховуючи необхідність прийняття відповідного Закону України «Про змішані перевезення» (Додаток А) вважаємо за доцільне ч.2 ст. 312 ГК України викласти у такій редакції:

«2. До договорів перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні застосовуються правила статті 307 цього Кодексу, якщо інше не передбачено законом».

2.2. Порядок укладення договору та оформлення документів, пов'язаних з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні

Транспортуванню вантажів завжди передують погодження основних умов перевезення (строків та кількості транспортних засобів, необхідних для

перевезення, а також обсягів та характеру вантажів, що перевозяться). Основна задача такого погодження полягає в найбільш раціональному та економічному використанні перевізних засобів, що відповідають запитам ринку. У період, коли в регулюванні економіки мали перевагу адміністративні засади, переважна частина перевезень планувалася в централізованому порядку. Саме тому до всіх транспортних статутів та кодексів включалися розділи про планування перевезень. На цей час планування перевезень, як правило, носить техніко-економічний, а не адміністративно-правовий характер.

Питання укладення договорів перевезення вантажів ставало предметом дослідження як вітчизняних так і закордонних авторів, таких як: В.В. Вітрянський, А.В. Міщенко, О.А. Біляневич [152, с. 60 – 74; 153, с. 151 – 153; 154] та ін.

Загальні умови укладення договорів викладені законодавцем у статтях 179 – 189 ГК України та статтях 626 – 653 ЦК України, якими і слід керуватися як при укладенні договорів, так і при аналізі порядку укладення договорів.

Відповідно до ст. 179 ГК України укладення господарського договору є обов'язковим для сторін, якщо він заснований на державному замовленні, виконання якого є обов'язком для суб'єкта господарювання у випадках, передбачених законом, або існує пряма вказівка закону щодо обов'язковості укладення договору для певних категорій суб'єктів господарювання чи органів державної влади або органів місцевого самоврядування [26].

У разі якщо сторони не досягли згоди з усіх істотних умов господарського договору, такий договір вважається неукладеним (таким, що не відбувся). Якщо одна зі сторін здійснила фактичні дії щодо його виконання, правові наслідки таких дій визначаються нормами Цивільного Кодексу України.

Порядок укладення договору, викладений в ЦК України, схожий на викладений у ГК України, та враховуючи посилання останнього на ЦК України – в певній мірі доповнює порядок, визначений ГК України.

Укладення договорів та договірні умови у сфері перевезень вантажів залізничним та іншим транспортом потребують відповідного оформлення не одного, а цілого комплексу перевізних документів: квитанції про прийняття

вантаж, залізничної або товарно-транспортної накладної, а у певних випадках – подорожної відомості або подорожного листа, які в сукупності і являють собою письмовий господарський договір.

Відповідно до статей 307 та 312 ГК України сторонами договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, як і у разі зі звичайним договором перевезення конкретного вантажу, є відправник вантажу, що надає вантаж до перевезення, та перевізник, що приймає вантаж для доставки його у пункт призначення [26]. Тільки зазначені особи виражають своє волевиявлення на укладення договору та тільки їм є відомими умови цього договору (найменування та кількість вантажу, його особливі властивості, термін дії тощо).

Укладення договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні характеризує комбінація зобов'язань. Під час укладення договору перевізник поряд з обов'язком доставити вантаж у пункт призначення набуває прав представника вантажовідправника і на підставі цього потім укладає від імені вантажовідправника договір із співперевізником. Таким чином, кожен наступний співперевізник, вступаючи у зобов'язання з попереднім, стає представником вантажовідправника.

Як зазначає В.Т. Смирнов правове положення транспортних організацій – учасників зобов'язання по перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні визначається виконанням всіма ними зобов'язань, що витікають з договору перевезення, укладеного первісним перевізником у пункті відправлення вантажу при прийомі його до перевезення [155, с. 29]. Але далі зазначає, що укладаючи договір перевезення, транспортне підприємство пункту відправлення виступає як від свого імені, так і від імені всіх, хто бере участь у виконанні зобов'язання з перевезення транспортних підприємств в якості їх законного представника. Тому всі транспортні підприємства, що беруть участь у такому перевезенні, повинні визнаватися контрагентами вантажовідправника або суб'єктами єдиного договору, укладеного транспортною організацією пункту відправлення вантажу. При укладенні договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні виникають зобов'язальні правові відносини з перевезення з

множинністю боржників – співперевізників, кожен з яких, приймаючи вантаж від попередньої транспортної організації, виконує свій обов'язок з перевезення на відповідній ділянці руху вантажу, на основі договору, укладеного первісним транспортним підприємством.

Перевізник зобов'язаний доставити вантаж до пункту перевалки, передати його наступному перевізникові, який у свою чергу, доставляє вантаж до пункту призначення: на залізничну станцію, в морський або річковий порт, до місця знаходження одержувача вантажу, – вказаного у транспортній накладній. Разом з тим в ході виконання зобов'язання можуть виникнути різні обставини, що змінюють первісне зобов'язання або перешкоджають його виконанню. Такого роду обставини передбачені всіма транспортними статутами та кодексами.

При певних обставинах транспортне законодавство допускає зміну пункту призначення або одержувача вантажу, що перевозиться. Вантажовідправник має право в порядку, встановленому транспортними кодексами чи статутами, одержати назад зданий до перевезення вантаж до його відправлення, замінити вказаного в перевізному документі одержувача вантажу (до його видачі адресату), розпорядитися вантажем у разі неприйняття його одержувачем чи неможливості видачі вантажу одержувачу (ст. 309 ГК України) [26].

Згідно зі ст. 44 СЗ України залізниця за заявою відправника, одержувача може змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення (переадресувати вантаж), з оплатою витрат за договірним тарифом. В усіх випадках зміни одержувача або станції призначення вантажу підприємство, організація, громадяни, за заявою яких здійснено таку зміну, є відповідальними перед попереднім одержувачем за наслідки такої зміни і зобов'язані відрегулювати розрахунки між відправниками, попередніми адресатами та фактичними одержувачами (ст. 45 СЗ України) [31].

Порядок переадресування вантажів встановлений Правилами переадресування вантажів, затвердженими наказом Міністерства транспорту України 20.08.2001 року № 542. Згідно з Правилами переадресування заява про переадресування подається на ім'я: начальника Головного комерційного

управління Укрзалізниці – щодо переадресування всіх транзитних вантажів, вантажів, призначенням у річкові та морські порти, а також за межі України (крім призначення у країни-учасниці СНД, Латвійську Республіку, Литовську Республіку та Естонську Республіку); начальника залізниці, начальника комерційної служби – щодо переадресування всіх вантажів у межах залізниць України, а також у країни СНД, Латвійську Республіку, Литовську Республіку та Естонську Республіку через сухопутні прикордонні переходи; начальника Дирекції залізничних перевезень – щодо переадресування всіх вантажів у межах, установлених начальником залізниці; начальника станції – щодо переадресування домашніх речей, які перевозяться у вагонах і контейнерах у місцевому та прямому сполученнях; начальників Одеської, Придніпровської та Донецької залізниць (або осіб, уповноважених ними) – щодо переадресування вантажів зі станцій своїх залізниць на припортові станції своїх залізниць [156].

Згідно з пунктом 1.12. Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні переадресування вантажів, що перевозяться у прямому змішаному сполученні, провадиться: при зміні станції призначення – з дозволу начальника залізниці, при зміні порту призначення – з дозволу начальника порту [88].

Згідно з ст. 92 СВВТ України переадресування допускається у виключних випадках за вимогою вантажовідправника, вантажоодержувача або міністерства, з оформленням подальшого перевезення новою накладною [84].

Належне виконання перевізником зобов'язання, що витікає з договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, передбачає доставку вантажу до пункту призначення з дотриманням відведеного для цього строку.

Чинні транспортні статuti та кодекси лише констатують обов'язок перевізника доставляти вантажі у встановлені строки, у всьому іншому відсилаючи до правил перевезень вантажів.

Так, ст. 94 СЗ України встановлює, що терміни доставки вантажів визначаються за сукупним терміном доставки їх залізничним та іншими видами транспорту і розраховуються на підставі діючих на цих видах транспорту правил.

Згідно зі ст. 118 САТ строки доставки вантажів визначаються за сукупністю строків перевезення їх автомобільним та іншими видами транспорту і обчислюються на підставі діючих на цих видах транспорту правил обчислення строків доставки вантажу. Відповідно до ст. 171 СВВТ строки доставки вантажів визначаються за сукупністю перевезень їх залізничним, морським, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і обчислюється на підставі Правил, що діють на залізничному, морському, внутрішньому водному та автомобільному транспорті.

В п. 1.11 Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні встановлено, що терміни доставки вантажів визначаються за загальним терміном доставки їх залізничним і водним транспортом. У разі доставки вантажу з простроченням проти загального терміну доставки відповідальним за прострочення вважається той вид транспорту, яким була допущена затримка. Терміни доставки водним транспортом відтягуються: на перевалку дрібних відправок – на 2 доби; на перевалку всіх інших вантажів – на кількість діб, необхідну для перевалки і навантаження або розвантаження суден. При накопиченні навалочних вантажів у міжнавігаційний період терміни доставки не визначаються.

Конкретні терміни доставки вантажів при перевезеннях залізницями, а також порядок їх обчислення стосовно до різних видів залізничних перевезень встановлені Правилами обчислення термінів доставки вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 року № 644. Згідно з Правилами обчислення термінів терміни доставки вантажів визначаються виходячи з відстані, за яку обчислюється провізна плата. Крім того, в Правилах встановлені певні умови, за яких відбувається збільшення термінів доставки вантажів. Про причини затримки вантажу, які дають право залізниці на збільшення терміну доставки, та тривалість цієї затримки повинна бути зроблена відмітка в перевізних документах, яка завіряється підписом працівника станції і календарним штемпелем [157].

Отриманий таким чином термін доставки вантажу можна порівняти з фактичною тривалістю перевезення конкретного вантажу і на цій підставі зробити висновок про дотримання (або, навпаки, порушення) перевізником умов договору перевезення про строк доставки вантажу.

На нашу думку, у підрозділі 2.3. пропонованих Правил перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, що будуть розроблені у розвиток Закону «Про змішані перевезення» необхідно розробити єдиний підхід, щодо визначення термінів доставки вантажів різними видами транспорту, а саме для кожного виду транспорту буде встановлений свій термін доставки, і в залежності від того, які види транспорту беруть участь у перевезенні буде встановлюватися такий термін. Але в той самий час, такі терміни доставки вантажу можуть бути скороченими або подовженими за домовленістю сторін.

Виконання зобов'язання з перевезення вантажу закінчується в пункті перевалки передачею вантажу іншому перевізнику або в пункті призначення видачею вантажу його одержувачу або іншій уповноваженій на одержання вантажу особі.

Виконання дій, пов'язаних з організацією перевезень вантажів, неможливе без попереднього їх погодження з перевізниками та вантажовідправниками. Це досягається у процесі організації виконання зобов'язань з перевезення та знаходить своє відображення в певних правових формах, в результаті чого конкретизуються об'єми перевезень вантажів та уточнюються терміни їх доставки.

Законодавство застосовує конструкцію реального договору до договору перевезення будь-яким видом транспорту. Тим не менш, на думку ряду вчених така модель правового регулювання підходить не всім видам транспорту. У літературі висловлювалися думки про консенсуальний характер договору перевезення на деяких видах транспорту. Так, В.В. Вігрянський та А.С. Калпін зазначають, що в морському праві поряд з реальним договором традиційною є і консенсуальна модель договору морського перевезення вантажу [158, с. 25 - 42; 159, с. 189 - 190]. Також свого часу були зроблені спроби обґрунтувати консенсуальний характер договору

автомобільного перевезення [160, с. 243 - 251; 161, с. 27 - 29, 36 - 37; 162, с. 31; 163, с. 151 - 164], аргументуючи свою позицію тим, що здаванню вантажу до перевезення передують укладення угоди про подачу автомобіля до місць навантаження, які, як правило, знаходяться на території відправника вантажу. На думку Г.В. Самойленко необхідно або конструювати договір перевезення вантажу як консенсуальний договір, або додатково укласти організаційні договори, якими передбачається плата за підготовку транспорту до транспортування [164, с. 6].

На наш погляд, якщо перевізник та відправник вантажу планують здійснювати систематичні перевезення, вони можуть укласти довгострокові договори. Це підтверджується пунктами 3 та 4 ст. 307 ГК України та ст. 914 ЦК України [26; 29].

На думку І.В. Булгакової, довгостроковий договір є організаційно-господарським договором, який характеризується такими ознаками: 1) довгостроковий договір перевезення вантажу, на відміну від договору перевезення вантажу, який укладається на окрему відправку вантажу, є консенсуальною угодою, для укладення якої достатньо лише згоди сторін, оскільки укладення не супроводжується передачею вантажу однією стороною іншій; 2) правові норми, що регулюють укладення довгострокових договорів, мають диспозитивний характер і надають тим самим сторонам можливість укласти їх за своїм волевиявленням; 3) правове значення довгострокового договору полягає у тому, що він є підставою для укладення так званого основного договору перевезення вантажу [165, с. 207 - 212]. Але, у будь-якому разі, перевага на боці останнього, оскільки довгостроковий договір не породжує прав та обов'язків сторін щодо перевезення певної партії вантажу. Крім того, його укладення не є обов'язковим. Отже, довгостроковий договір спрямований на організацію вантажних перевезень. Його можна визначити організаційно-господарським договором, за умовами якого перевезення певної партії вантажу здійснюється відповідно до договору перевезення вантажу, укладеного на його підставі. Предметом довгострокового договору є зобов'язання перевізника в

установлений строк приймати, а вантажовідправника – подавати до перевезення вантажі у погодженому сторонами обсязі.

З урахуванням особливостей перевезень вантажів різними видами транспорту, документи, що регулюють організацію перевезення вантажів, мають різну правову форму при перевезеннях у прямому сполученні – це заявка (замовлення), договір про організацію перевезень вантажів, при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні – добова заявка, тижневий календарний план, місячний графік.

Б.Л. Хаскельберг, К.К. Яічков, С.С. Алексєєв вважають, що подача заявки – це самостійна одностороння вимога вантажовідправника, яка за своєю юридичною природою є одностороннім правочином [166, с. 6 - 8; 167, с. 60; 168, с. 22 - 23; 169, с. 42].

На думку В.Т. Смирнова, К.Ф. Єгорова визнати заявку правочином – означає надати невластиве їй правостворююче значення, тому що заявка у відношенні вантажних перевезень відіграє роль оперативно-регулюючого документу, за допомогою якого здійснюється організація перевезень вантажів. Ствердження про те, що подачею заявки вантажовідправник приймає на себе перед перевізником зобов'язання використовувати транспортні засоби, а перевізник – встановити кількість транспортних засобів, необхідних для завантаження згідно наданою заявкою, є, на їх думку, помилковим [170, с. 7; 171, с. 11].

Т.Е. Абова вважає, що прийняття перевізником до виконання заявки вантажовідправника практично означає досягнення ними угоди з подання транспортних засобів для перевезення вантажів перевізником та їх використання вантажовідправником [172, с. 50]. В.В. Вітрянський вважає, що зобов'язання з подання транспортних засобів та їх використання завжди виникає з договору [173, с. 225].

На наш погляд, точка зору, згідно з якою заявка у відношенні вантажних перевезень відіграє роль оперативно-регулюючого документу, за допомогою якого здійснюється організація перевезень вантажів, є найбільш точною.

Отже, як уже відзначалося, поданням заявки вантажовідправник дійсно сприяє виконанню перевізного процесу. Заявка в цьому випадку є підставою для початку процесу перевезення вантажу та уточнює і конкретизує порядок виконання перевезення вантажів в даний період. Тут можна говорити тільки про оперативно-регулюючі функції заявки, за допомогою якої відбувається в майбутньому укладення договору перевезення вантажів [174, с. 354].

Деякі радянські автори, наприклад М.М. Агарков, вважали, що перевезення вантажу є бездоговірним зобов'язанням, що витікає безпосередньо з планового акту [138, с. 130]. М.О. Тарасов, прагнучи підкреслити роль планових актів у відносинах з перевезення, визначав радянське транспортне право як «сукупність юридичних норм, що регулюють суспільні відносини, які виникають у зв'язку з плановою перевізною діяльністю організацій, що використовують транспортні засоби» [175, с. 19].

Існувала і протилежна точка зору, згідно з якою цивільно-правові зобов'язання з перевезення вантажу не могли виникати безпосередньо з планового акту. Їх підставою визнавався цивільно-правовий договір, а плановий акт породжував лише обов'язок сторін укласти договір перевезення. Дії вантажовідправників та транспортних організацій з уточнення плану перевезень та погодження порядку його виконання нерідко оцінювалися як дії по укладенню договору, спрямовані на організацію виконання плану перевезення, який передував укладенню договорів на перевезення вантажів.

Наприклад, К.К. Яічков вважав, що направлення вантажовідправником на підставі плану перевезення заявки транспортній організації, само по собі є цивільно-правовою угодою [167, с. 60], а на думку Г.С. Гуревича, направлення вантажовідправником згідно з місячною плановою нормою заявки і прийняття її транспортною організацією рівнозначно укладенню консенсуального договору перевезення вантажів [176, с. 42 - 43]. М.А. Аллахвердов зазначав, що «повна реалізація зобов'язань, що витікають з державного плану перевезень, - подача перевізником перевізних засобів та пред'явлення вантажовідправником вантажу для перевезення здійснюється згідно з договором перевезення» [177, с. 13].

Дещо своєрідною є точка зору відносно співвідношення плану та договору перевезення, висловлена Б.Л. Хаскельбергом, який критикував теоретичну конструкцію двох самостійних зобов'язань (одне – з плану перевезень, друге – з реального договору перевезень), вважаючи, що така конструкція «не дозволяє визначити місце ряду прав та обов'язків учасників перевізних відносин і підстави їх виникнення, оскільки вони не можуть бути віднесені ні до числа тільки договірних, ні до числа виникаючих лише з плану перевезень (наприклад, обов'язок відправника використовувати вантажопідйомність рухомого складу, виконувати завантаження своїми силами та засобами)». На його думку «правовідносини залізничного перевезення вантажу створюють єдине, складне за своєю структурою, зобов'язання, що розвивається, до складу якого включаються відносно самостійні зобов'язання, що виникають з настанням відповідних юридичних фактів по мірі розвитку перевізного процесу...». У зв'язку з цим робиться висновок: «План та договір перевезення є елементами складного фактичного складу і одночасно підставами виникнення відносно самостійних зобов'язань як складових частин єдиного зобов'язання перевезення». Далі він пояснює свою думку: «Розгорнутий план перевезень та декадна заявка – правові форми конкретизації та визначення порядку виконання місячного плану перевезень. До затвердження залізницею розвернутий план являє собою проект деяких умов зобов'язання перевезення, що встановлюються в адміністративному порядку. Після затвердження – це адміністративний акт». Б.Л. Хаскельберг стверджує, що «декадна заявка є одностороння угода» і доходить висновку: «Затверджений розгорнутий план та декадна заявка повинні визнаватися юридичними фактами, спрямованими на конкретизацію суб'єктивних прав та обов'язків, що вже виникли» [166, с. 8 – 13].

Наведені погляди на проблему співвідношення плану вантажних перевезень і договору перевезення, не дивлячись на всі їх відмінності, об'єднані однією загальною рисою, а саме: явним перебільшенням ролі планового акту як підстави виникнення цивільно-правового зобов'язання. Адже цивільно-правове зобов'язання повинно містити умови, що визначають конкретні дії, які повинні

створити зобов'язані сторони. Причому мова йде не про дії взагалі (подавати вагони або пред'являти вантажі), а про заздалегідь визначені параметри цих дій, які в принципі не могли бути визначені планами перевезення, у тому числі і розгорнутими місячними планами, які лише встановлювали деякі граничні показники за вагонами, тоннажем та об'ємом вантажів, що надаються для перевезення. Обов'язок виконувати планові завдання (публічно-правове зобов'язання) мав на увазі погодження сторонами конкретних умов подачі транспортних засобів перевізником та пред'явлення вантажовідправником відповідних вантажів. Якої б форми не набували такого роду угоди сторін (подача та прийняття заявки, погодження графіку відвантаження та ін.), всі вони були спрямовані на виникнення цивільних прав та обов'язків, тобто є договорами. Інша справа, що такі договори одночасно слугували засобом виконання їх сторонами (вантажовідправниками та транспортними організаціями) своїх публічно-правових обов'язків (виконання плану перевезення), але така обставина не змінювала природу цивільно-правових договорів. Якщо ж мова йшла про непланові перевезення, то в цьому випадку зникав публічно-правовий обов'язок контрагентів, а об'єми перевезень та інші умови договорів встановлювалися на розсуд сторін безвідносно до будь-яких зовнішніх приписів.

Таким чином, правовідносини з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні являють зобов'язання, що включає в себе обов'язки перевізника з перевезення вантажу та видачі його одержувачеві і обов'язки відправника та транспортної організації по пред'явленню вантажів та подачі транспортних засобів.

На думку деяких спеціалістів, планування перевезень є пережитком радянського часу, коли планування займало центральне місце не лише у методах держаного регулювання діяльності з організації перевезень, а й в усій системі народного господарства. Але на нашу думку, планування перевезення вантажів є допоміжним і дуже важливим заходом у функціонуванні транспортних організацій. Слід підтримати В.Т. Смірнова, який визначав, що планування перевезень вантажів сприяє організації раціональної діяльності перевізників,

забезпечує економію витрат, допомагає ефективно використовувати матеріальні, трудові та фінансові ресурси [178, с. 5].

На цей час існує декілька поглядів відносно взаємин вантажовідправника з вантажоодержувачем та перевізником в договорі перевезення. Окремі автори кваліфікують договір перевезення вантажів як договір на користь третьої особи [21, с. 343 - 351; 42, с. 53 - 60; 152, с. 60 - 74; 168, с. 113; 170, с. 15; 171, с. 11; 177, с. 94]. К.К. Яічков відносить договір перевезення вантажів до категорії договорів про вручення виконання третій особі [167, с. 144], Л.І. Рапопорт та М.К. Александров-Дольник вважають вантажовідправника та вантажоодержувача однією стороною в договорі перевезення вантажів [179, с. 171 – 173; 180, с. 102 – 107]. Згідно з іншою точкою зору (М.А. Тарасова), перевезення вантажів є договором особливого роду, в якому вантажоодержувач є самостійним суб'єктом, а не третьою особою або єдиною з вантажовідправником стороною [175, с. 34]. М.Г. Масевич та І.Н. Петров вважають договір перевезення тристороннім договором, в якому учасники мають як права, так і відповідні обов'язки [181, с. 172 - 174; 182, с. 13]. І.В. Булгакова зазначає, що в тому і полягає своєрідність договору перевезення вантажів, що одержувач, не беручи участі в укладенні договору, зобов'язаний виконувати певні дії [183, с. 59].

На наш погляд, вантажоодержувача можна визнавати третьою особою, на користь якої укладається договір, але він не може, посилаючись на своє положення третьої особи, вважати себе вільним від зобов'язань.

Враховуючи, що договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є різновидом договору перевезення вантажів, в якому обов'язки перевізників виконують за посередництва засобів різних видів транспорту, наприклад залізничного, морського, річкового, автомобільного тощо та обов'язково відбувається перевантаження вантажу з одного виду транспорту на інший, виникає питання щодо участі та статусу в договорі наступного перевізника.

З приводу характеру взаємин перевізників та моменту їх участі в договорі по перевезенню вантажів існують наступні точки зору. На думку М.К. Александрова-

Дольника, «види транспорту, що беруть участь у прямому змішаному перевезенні виступають перед клієнтом як єдиний перевізник» [140, с. 224].

Прихильники іншої точки зору вважають, що «кожний наступний перевізник, вступаючи в договір, повинен реалізувати права та виконувати обов'язки попереднього перевізника, які витікають з накладної» [175, с. 311]. Т.Е. Абова в обґрунтування існування договірних правовідносин між вантажовідправником (вантажоодержувачем) та транспортними організаціями посилається на Правила перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, згідно з якими порти зобов'язані приймати від залізниць вантажі, що надійшли в пункти перевалки з дотриманням встановлених строків, не дивлячись на припинення навігації, та вимагати від вантажовідправників вказівок, як вчинити з вантажем [184, с. 82].

Протилежної точки зору дотримується Л.І. Рапопорт, який вважає, що якщо б початковий перевізник виступав від імені кожного транспортного підприємства, то у кожного з цих співперевізників повинні були б виникнути певні права та обов'язки. Але у проміжних перевізників за загальним правилом не існує правового зв'язку з клієнтами [185, с. 260 - 261], таким чином Л.І. Рапопорт стверджує, що між вантажовідправником (вантажоодержувачем) та транспортними організаціями (співперевізниками) не існує договірних відносин. Цієї точки зору дотримується і Б.Л. Хаскельберг, який вважає, що «у проміжних транспортних організацій з укладенням договору не виникає у відношенні відправника та одержувача ні прав, ні обов'язків» [186, с. 125 - 136].

В.В. Вітрянський вважає, що правове положення транспортних організацій в прямому змішаному сполученні характеризуються тим, що вони є третіми особами, на які боржником (перевізником) покладено виконання обов'язків, що витікають з договору перевезення [173, с. 293].

Як уже відзначалося, в юридичній літературі є три основні точки зору відносно взаємин співперевізників між собою при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні. Згідно з першою з них транспортні організації виступають як єдиний перевізник, і співперевізники знаходяться в договірних

відносинах з вантажовідправником (однак автори не розкривають послідовності їх входження в ці відносини); згідно з другою – між співперевізниками та клієнтурою договірні відносини відсутні; і згідно з третьою точкою зору – ці транспортні організації є третіми особами, на які боржником (кредитором) покладено виконання зобов'язань, що витікають з договору перевезення [187, с. 152 - 156].

Наша позиція з цього питання є такою: усі підприємства й організації транспорту (залізниці, річкові порти, судноплавні компанії), які задіяні в перевезенні, є рівноправними учасниками транспортного процесу. До цього ж згідно з Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні вони не розглядаються як «клієнт» якого-небудь виду транспорту (якщо вантаж не надходить на їхню адресу для господарських потреб) [88]. Передача вантажів з одного виду транспорту на інший відбувається в перевальних пунктах, взаємодію різних видів транспорту в яких, у свою чергу, врегульовано вузловими угодами. Уклавши такі вузлові угоди кожний з виду транспорту прийняв на себе відповідні зобов'язання щодо прийняття один від одного вантажів та щодо подальшого їх перевезення. Тому можна вести мову про транспортні організації – співперевізники, як треті особи, на які покладено виконання зобов'язань.

Зобов'язання з перевезення конкретного вантажу виникає з договору перевезення, що укладається у момент прийняття перевізником у відправника вантажу разом з відповідним транспортним документом. Укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами) (ч.3 ст. 909 ЦК України) [29].

За загальним правилом транспортна накладна заповнюється вантажовідправником та надається перевізнику разом з передачею йому відповідного вантажу. Накладна є складовою частиною комплексу перевізних документів, до якого крім неї входять: дорожня відомість, корінець дорожньої

відомості та квитанція про приймання вантажу. Бланки цих документів видаються вантажовідправникам за плату згідно з тарифом [188].

Як встановлено п. 1.2. Правил оформлення перевізних документів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна разом з дорожньою відомістю супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу. Квитанція про приймання вантажу до перевезення видається відправнику [188].

Усі відомості, передбачені формою бланка перевізного документа, повинні бути внесені відправником до відповідних граф [189]. Виправлення не допускаються. У разі зміни відомостей, внесених до перевізного документа, відправник зобов'язаний заповнити новий перевізний документ.

Отже, як вже зазначалося вище, транспортна накладна містить всі суттєві умови договору перевезення вантажу і по суті являє собою письмову форму цього договору. На цю обставину неодноразово звертали увагу у юридичній літературі. Так, Д.А. Медведєв та В.Т. Смирнов зазначають: «Договір перевезення вантажів – суворо формальний договір. Він завжди укладається в письмовій формі, причому часто із дотриманням обов'язкових реквізитів, які встановлені законодавством» [60, с. 381]. О.Н. Садіков підкреслює: «Всі види договору перевезення належать до числа угод, для яких передбачена письмова форма їх здійснення» [190, с. 386]. В.А. Єгіазаров вказує: «Накладна містить всі необхідні відомості про вантаж, що перевозиться, ступінь використання вантажопідйомності вагону (контейнеру), швидкості перевезення, час прийняття вантажу до перевезення та ін. Відсутність накладної свідчить про відсутність договору перевезення, оскільки договір перевезення належить до числа формальних угод та його наявність і зміст може бути підтверджено тільки письмовими документами» [61, с. 68].

Однак, останнім часом можна зустріти інші думки про порядок укладення договору перевезення вантажу, його форму та правове значення транспортної накладної. Так, на думку Т.Є. Абової, залізнична накладна (транспортний документ) підтверджує укладення договору, є доказом його укладення, а не його письмовою формою. Таким чином, укладається договір залізничного перевезення вантажу не шляхом складання самостійного документу, а в той спосіб, як на всіх інших видах транспорту, - шляхом вручення вантажу, що підтверджується накладною [172, с. 50]. Аналогічний висновок можна знайти в роботі К. Холопова, який зазначає: «Не дивлячись на те, що договір залізничного перевезення вантажу не супроводжується складанням конкретного документу, накладна не є договором перевезення вантажу, а лише підтверджує його наявність» [191, с. 54 - 55].

Скоріш за все, в даному випадку автори хотіли уточнити думку законодавця, що виключив з визначення договору перевезення вантажу ознаки реального договору. Проте, невиправдане протиставлення письмової форми договору перевезення його реальній моделі призводить до зменшення значення транспортної накладної як письмового документу, що містить всі суттєві умови договору перевезення, тобто письмової форми цього договору. Разом з тим реальний характер договору має своїм наслідком лише те, що вказаний договір вважається укладеним з моменту передання майна (п. 2 ст. 640 ЦК України). Така обставина зовсім не виключає необхідності дотримання вимог, що пред'являються до форми правочинів та договорів. В силу п. 2 ст. 909 ЦК України, договір перевезення вантажу укладається у письмовій формі. Тому заповнення вантажовідправником накладної та пред'явлення її разом з вантажем перевізнику, заповнення перевізником відповідних реквізитів накладної, прийняття вантажу від відправника та видача останньому квитанції про приймання вантажу, що засвідчує цей факт, являють собою дії сторін (вантажовідправника та перевізника) по укладенню договору перевезення вантажу, який має письмову форму (транспортна накладна) та вступає в дію, тобто є укладеним, з моменту передачі вантажу відправником перевізнику.

Правове значення та роль транспортної накладної не обмежується тим, що вона являє собою письмову форму договору перевезення вантажу. Крім цього накладна є товаросупроводжувальним документом, тобто супроводжує вантаж протягом всього шляху прямування, а також документом, що засвідчує хід виконання перевізником зобов'язань, що витікають з договору перевезення. Виходячи з цього, транспортне законодавство, що регулює діяльність транспорту, пред'являє жорсткі вимоги до оформлення накладної та заповнення її реквізитів.

Укладення договорів та договірні умови у сфері перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні потребують відповідного оформлення не одного, а цілого комплексу перевізних документів: квитанції про прийняття вантажу, залізничної або товарно-транспортної накладної, а у певних випадках – подорожної відомості або подорожного листа, які в сукупності і являють собою письмовий господарський договір.

Сторонами договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є відправник вантажу, що надає вантаж до перевезення, та перевізник, що приймає вантаж для доставки його у пункт призначення.

У разі потреби сторони можуть укласти довгостроковий договір. Довгостроковий договір є організаційно-господарським договором і не є доказом наявності та змісту договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні. Він є підставою для укладення так званого основного договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні.

Договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні повинен бути укладений у письмовій формі. Одним із документів, що підтверджує наявність і зміст договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, є перевізний документ (комплект перевізних документів).

Накладна є складовою частиною комплексу перевізних документів, до якого, крім неї, входять: дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу. Бланки цих документів видаються вантажовідправникам за плату згідно з тарифом.

Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та перевізником на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна разом з дорожньою відомістю супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу. Квитанція про приймання вантажу до перевезення видається відправнику.

Видача накладної здійснюється лише після прийому перевізником вантажу. Тобто перевізник не може застосувати право на дострокове виконання свого обов'язку та видати накладну до прийому вантажу. Прийом накладної є доказом відповідності його змісту умовам договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні.

Значення накладної полягає в тому, що вона є документом, який відтворює зміст укладеного договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні. Накладна є доказом того, що перевізник прийняв вантаж до перевезення і зобов'язаний видати вантаж одержувачу. Цим самим вона засвідчує наявність правовідносин між перевізником і одержувачем вантажу.

2.3. Припинення договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

Укладення договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні ставить за мету здійснення такого перевезення вантажу та видачу його одержувачу, тобто належне виконання вказаного договору, що тягне його припинення. Крім цього, чинним законодавством передбачені інші підстави припинення договору перевезення вантажів.

Як відзначають вітчизняні правознавці, припинення договору є важливим етапом, якому передують його належне виконання. Питання припинення договору перевезення вантажів розглядалося багатьма вітчизняними юристами. Так, припинення договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні розглядалося Г.В. Самойленко [192]. Припинення договору морського перевезення вантажу розглянуто Є.Д. Стрельцовою та О.В. Клепиковою [193; 194]. Л.Я. Свистун розглядала припинення договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом [195; 196, с. 10 - 14].

У той самий час поза увагою правознавців залишилися питання припинення договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні.

Договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, як і будь-яке господарсько-правове зобов'язання, припиняється виконанням, проведеним належним чином (ч. 1 ст. 202 ГК України), тобто видачею перевізником у пункті призначення своєчасно доставленого в цілості та збереженим вантажу вантажоодержувачу або іншій уповноваженій на одержання вантажу особі [197, с. 79 - 82].

Враховуючи специфіку діяльності транспортних організацій, серед всіх загальних підстав припинення господарсько-правових зобов'язань для договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні особливого значення набуває припинення зобов'язання неможливістю виконання. За загальним правилом зобов'язання припиняється неможливістю виконання, якщо вона викликана обставиною, за яку жодна із сторін не відповідає (ч. 1 ст. 205 ГК України) [26].

Цивільне та господарське законодавство встановлюють загальні підстави припинення зобов'язань, але в той самий час деякі з-них не можуть бути підставою для припинення договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні.

Так, у ст. 600 ЦК України, як підстава припинення зобов'язання, встановлена згода сторін внаслідок передання боржником кредиторів відступного (грошей, іншого майна тощо). Розмір, строки й порядок передання відступного

встановлюються сторонами [29]. Але в такий спосіб припинити зобов'язання з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні не уявляється можливим, адже це буде вступати у протиріччя із сутністю укладеного договору.

Також це стосується припинення зобов'язання шляхом, що наведений у ст. 601 ЦК України, а саме: зобов'язання припиняється зарахуванням зустрічних однорідних вимог, строк виконання яких настав, а також вимог, строк виконання яких не встановлений або визначений моментом пред'явлення вимоги [29]. Причина цього полягає в тому, що між сторонами договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні не може виникнути зустрічних однорідних вимог в силу вказаної специфічності взаємних зобов'язань.

Ст. 604 ЦК України встановлює, що зобов'язання припиняється за домовленістю сторін [29]. Ст. 204 ГК України встановлює, що господарське зобов'язання може бути припинено за згодою сторін, зокрема угодою про заміну одного зобов'язання іншим між тими самими сторонами, якщо така заміна не суперечить обов'язковому акту, на підставі якого виникло попереднє зобов'язання. Також господарське зобов'язання припиняється у разі поєднання управненої та зобов'язаної сторін в одній особі. Зобов'язання виникає знову, якщо це поєднання припиняється [26]. Така сама обставина припинення зобов'язання закріплена у ст. 606 ЦК України: зобов'язання припиняється поєднанням боржника і кредитора в одній особі.

При перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні припинити зобов'язання за згодою сторін вбачається можливим за певних обставин. Згідно з ч. 1 ст. 309 ГК України вантажовідправник має право в порядку, встановленому транспортними кодексами чи статутами, одержати назад зданий до перевезення вантаж до його відправлення, замінити вказаного в перевізному документі одержувача вантажу (до його видачі адресату), розпорядитися вантажем у разі неприйняття його одержувачем чи неможливості видачі вантажу одержувачу.

У випадку одержання назад вантажу, що був зданий до перевезення, договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні припиняє свою дію на раніше укладених умовах. Такі самі наслідки будуть і в разі заміни вказаного в

перевізному документі одержувача вантажу (до його видачі адресату). А у випадку неприйняття вантажу одержувачем має місце наступна ситуація. Фактичне виконання укладеного договору відбулося, тому тут можна вести мову про зобов'язання, що виникають між сторонами за межами виконаного договору. Дійсно, якщо такі умови були обумовлені сторонами в укладеному договорі, то й виконання цих зобов'язань відбувається в межах такого договору.

В силу ст. 605 ЦК України зобов'язання припиняється внаслідок звільнення (прощення боргу) кредитором боржника від його обов'язків, якщо це не порушує прав третіх осіб щодо майна кредитора. Застосувати таку підставу припинення договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні не уявляється можливим, адже зобов'язання перевізника полягає в передачі вантажу уповноваженій особі. Тому звільнення його від цього зобов'язання буде безпосередньо порушувати права третіх осіб на майно кредитора.

Господарське зобов'язання припиняється неможливістю виконання у разі виникнення обставин, за які жодна з його сторін не відповідає, якщо інше не передбачено законом (ст. 205 ГК України, ст. 607 ЦК України).

У разі неможливості виконання зобов'язання повністю або частково зобов'язана сторона з метою запобігання невігідним для сторін майновим та іншим наслідкам повинна негайно повідомити про це управлену сторону, яка має вжити необхідних заходів щодо зменшення зазначених наслідків. Таке повідомлення не звільняє зобов'язану сторону від відповідальності за невиконання зобов'язання відповідно до вимог закону. Господарське зобов'язання припиняється неможливістю виконання у разі ліквідації суб'єкта господарювання, якщо не допускається правонаступництво за цим зобов'язанням. У разі неспроможності суб'єкта господарювання через недостатність його майна задовольнити вимоги кредиторів він може бути оголошений за рішенням суду банкрутом. Умови, порядок та наслідки оголошення суб'єктів господарювання банкрутами встановлюються ГК України та іншими законами. Ліквідація суб'єкта господарювання – банкрута є підставою припинення зобов'язань за його участі [26].

Згідно зі ст. 608 ЦК України зобов'язання припиняється смертю боржника, якщо воно є нерозривно пов'язаним з його особою і у зв'язку з цим не може бути виконане іншою особою. Зобов'язання припиняється смертю кредитора, якщо воно є нерозривно пов'язаним з особою кредитора. Застосування такого виду припинення зобов'язання за договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні виявляється можливим у разі, якщо у ролі перевізника чи вантажовідправника буде виступати громадянин – підприємець.

Як впливає зі ст. 609 ЦК України зобов'язання також припиняється ліквідацією суб'єкта господарювання (боржника або кредитора), крім випадків, коли законом або іншими НПА виконання зобов'язання ліквідованої юридичної особи покладається на іншу юридичну особу [29].

Таким чином, відповідно до ГК України та ЦК України та з урахуванням особливостей відносин з перевезення договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні може бути припинений у наступних випадках:

- виконанням, проведеним належним чином;
- за згодою сторін;
- через неможливість виконання;
- в інших випадках передбачених іншими законами.

Інші закони, а саме акти транспортного законодавства не тільки визначають конкретні обставини, що викликають неможливість виконання зобов'язань, які витікають з договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, але і деталізовано регламентують дії сторін на випадок настання вказаних обставин.

Так, згідно зі ст. 48 СЗ України, якщо залізниця не має можливості видати вантаж одержувачу, зазначеному у накладній, вона вчиняє з вантажем дії за вказівкою відправника, який зобов'язаний дати таку вказівку у тридобовий термін від дня вручення йому повідомлення. Якщо повідомлення відправника не надійшло в зазначений термін, залізниця може реалізувати вантаж або повернути його відправнику у разі неможливості реалізації. Залізниця вправі також реалізувати вантаж, що надійшов, іншій організації у разі перебування його на станції понад граничні терміни зберігання, з дотриманням вимог, передбачених

ст. 50 Статуту. За затримку вагонів (контейнерів) в очікуванні вказівки відправника новий одержувач вносить залізниці відповідну плату [31].

Згідно зі ст. 73 САТ України при неможливості здати вантаж вантажоодержувачу при міжміських перевезеннях з причин, не залежних від автотранспортного підприємства або організації, вантажовідправник зобов'язаний дати автотранспортному підприємству або організації вказівку про новий пункт призначення вантажу. При неодержанні вказаного розпорядження, а також при неможливості доставити вантаж до місця нового призначення автотранспортне підприємство або організація після попереднього повідомлення повертає вантаж вантажовідправнику. Вантажі, що швидко псуються, в цих випадках можуть бути здані для реалізації іншій організації. Витрати, пов'язані з переадресуванням, поверненням або реалізацією вантажу (прогін, простій рухомого складу, зберігання вантажу і т. п.), оплачуються вантажовідправником. Сума, одержана автотранспортним підприємством або організацією за переданий іншій організації вантаж, за вирахування сум, що належать автотранспортному підприємству або організації, перераховується: а) вантажоодержувачу, вказаному в товарно-транспортній накладній, - в разі сплати ним вартості вантажу; б) вантажовідправнику – в усіх інших випадках [85].

Згідно зі ст. 102 СВВТ України у разі, якщо пароплавство не має можливості доставити вантаж або видати його вантажовідправнику, воно зобов'язане передати вантаж іншій організації в порядку, встановленому Правилами. Якщо вантаж прийнятий до перевезення до настання терміну припинення обов'язкового прийому вантажів до перевезення та затриманий в доставці у зв'язку з тривалою перешкодою до продовження рейсу, пароплавство зобов'язане повідомити про це в п'ятиденний строк вантажовідправника та вантажоодержувача та вжити заходів до відправлення вантажу в пункт призначення залізничним або автомобільним транспортом за рахунок вантажовідправника або передати вантаж іншій організації [84].

У разі, якщо вантажі, що знаходяться у портах понад установлені терміни, відбувається стримування вантажообігу. З метою уникнення цього явища було

прийнято Декрет КМУ «Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни» [198].

Рішення про вилучення та реалізацію вантажу приймається за заявкою керівника порту комісією, персональний склад якої затверджується Кабінетом Міністрів України або уповноваженим ним органом (такі комісії було створено згідно з «Положенням про Комісії з питань вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться понад установлені терміни в морських торговельних портах, на припортових залізничних станціях, розташованих на території АР Крим, Донецької, Запорізької, Миколаївської, Одеської, Херсонської областей», затвердженим Наказом Міністерства транспорту України, Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України № 178/75 від 19.03.2002 р.) [199], і оформлюється актом, який підписується членами комісії. У складанні акту може брати участь відправник або уповноважений ним представник.

Якщо вантаж реалізувати неможливо, порт відправляє його відправникові. У такому разі вартість навантажувально-розвантажувальних робіт, зберігання, перевезення, оформлення документів та інші витрати, пов'язані з відправленням вантажу, списуються з відправника або одержувача у безакцептному порядку [198].

З цього приводу можна зазначити, що суперечка між господарюючими суб'єктами Російської Федерації щодо списання коштів в безакцептному порядку призвела до визнання параграфу 126 Правил перевезення вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні недійсним. Так, Верховний Суд Російської Федерації виніс ухвалу від 30.11.2000 року по справі № КАС 00-467, якою визнав недійсним (незаконним) параграф 126 Правил перевезення вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затверджених Міністерством морського флоту СРСР, Міністерством шляхів сполучення СРСР, Міністерством річкового флоту РРФСР 24 квітня 1956 р., в частині, що встановлює пред'явлення рахунків при платіжних вимогах на інкасо для списання

в безакцептному порядку з рахунку дебітора, а також визнання рахунку вірним, якщо він не буде опротестований дебітором в тримісячний строк [200].

Нам необхідно скористатися позитивним досвідом наших сусідів, адже вітчизняне законодавство також не містить норм щодо списання в безакцептному порядку. Тому таке положення вказаного Декрету не може бути законним, і його слід скасувати.

Згідно з ч. 1 ст. 917 ЦК України відправник вантажу має право відмовитися від наданого транспортного засобу, якщо він є непридатним для перевезення цього вантажу. В даному випадку припинення договору не відбувається, адже не відбулося передання вантажу перевізникові, що, як ми вже встановили є необхідною умовою укладення договору перевезення у прямому змішаному сполученні. Такий самий висновок витікає з положення ч. 3 ст. 917 ЦК України, згідно з яким перевізник має право відмовитися від прийняття вантажу, що поданий у тарі та (або) упаковці, які не відповідають встановленим вимогам, а також у разі відсутності або неналежного маркування вантажу [29].

Відповідно до ч. 2 ст. 310, ч. 4 ст. 314 ГК України одержувач вантажу має право відмовитися від прийняття пошкодженого або зіпсованого вантажу, якщо буде встановлено, що внаслідок зміни якості виключається можливість повного або часткового використання його за первісним призначенням. Але зазначені норми також не дають підстав для припинення договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, адже в даному випадку сама послуга переміщення вантажу надана транспортними організаціями в повному обсязі, а питання пошкодження вантажу буде вирішуватися в іншій площині відносин і відмова від прийняття вантажу не є відмовою від договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні. Тому не існує підстав розглядати таку ситуацію як припинення договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні.

З такої ж точки зору розглянемо прострочення перевізника в доставці вантажу. Згідно з ч. 2 ст. 612 ЦК України якщо внаслідок прострочення боржника виконання зобов'язання втратило інтерес для кредитора він може відмовитися від

прийняття виконання і вимагати відшкодування збитків. Тобто в даному випадку також ідеться про відмову від прийняття виконання, а не від договору.

Крім того, під час перевезення можлива зміна умов перевезення як з ініціативи відправника, так і з ініціативи перевізника.

Ст. 72 - 74 САТ передбачено, що у разі відмови вантажоодержувача прийняти вантаж із причин, не залежних від автотранспортного підприємства, він переадресовується вантажовідправником іншому вантажоодержувачу або повертається вантажовідправнику. У разі неможливості здати вантаж вантажоодержувачу з причин, не залежних від автотранспортного підприємства або організації, вантажовідправник зобов'язаний дати автотранспортному підприємству вказівку про новий пункт призначення вантажу. Витрати пов'язані з переадресуванням, поверненням або реалізацією вантажу (простій рухомого складу, зберігання вантажу тощо), оплачуються вантажовідправником [85].

Згідно зі ст. 43-45, 48 СЗ України вантажовідправник має право змінити зазначеного у накладній вантажоодержувача без зміни станції призначення. Залізниця виконує розпорядження відправника лише у тому випадку, якщо вантаж не видано одержувачу. Вона може за заявою відправника, одержувача змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення, з оплатою витрат за договірним тарифом. В усіх випадках зміни одержувача або станції призначення вантажу підприємство, організація, громадяни, за заявою яких здійснено таку зміну, є відповідальними перед попереднім одержувачем за наслідки такої зміни і зобов'язані відрегулювати розрахунки між відправниками, попередніми адресатами та фактичними одержувачами. Якщо залізниця не має можливості видати вантаж одержувачу, зазначеному у накладній, вона вчиняє з вантажем дії за вказівкою відправника, який зобов'язаний дати таку вказівку у тридобовий термін від дня вручення йому повідомлення. Якщо повідомлення відправника не надійшло в зазначений термін, залізниця може реалізувати вантаж або повернути його відправнику у разі неможливості реалізувати. Залізниця вправі також реалізувати вантаж, що надійшов, іншій організації у разі перебування його на станції понад граничні терміни зберігання [31].

Отже, умови за яких відбувається зміна умов перевезення, пункту призначення, виду вантажу не можна вважати підставами припинення договору перевезення конкретного вантажу в прямому змішаному сполученні, оскільки його предметом є саме послуга перевезення, а тому можна вважати лише зміною умов договору.

У той самий час, від переадресування слід відрізнити перевідправлення. У разі перевідправлення подальше перевезення вантажів здійснюється за новим перевізним документом в іншому напрямку. Отже, новий перевізний документ свідчить про укладення нового договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні.

Відповідно до ст. 92 СВВТ перевізник може у виняткових випадках на вимогу вантажовідправника чи вантажоодержувача змінити пункт призначення вантажу, прийнятого до перевезення. Зміна пункту призначення супроводжується оформленням подальшого перевезення новою накладною, де перевізник робить помітку із зазначенням номера накладної, за якою вантаж прийнято до перевезення [84].

Треба відмітити, що в даному випадку це є припиненням договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні за ініціативою вантажовідправника та укладення замість нього іншого.

Ч. 2 ст. 309 ГК України передбачено, що у разі переривання або припинення перевезення вантажів з незалежних від перевізника обставин перевізник зобов'язаний повідомити вантажовідправника й одержати від нього відповідне розпорядження щодо вантажу.

Відповідно до ст. 90 СВВТ у перевізника виникає обов'язок повідомити вантажовласника про припинення перевезення більш ніж на добу з визначенням причин та строку такого припинення, якщо це сталося внаслідок стихійних явищ [84].

Переривання або припинення перевезення вантажів за визначених обставин призводить до порушення строків доставки вантажів. Строк, протягом якого

припинено доставку вантажу, не включається в строк, встановлений для його доставки.

З огляду на те, що чинне законодавство України не встановлює спеціальних випадків для розірвання договорів перевезення вантажів, у тому числі й у прямому змішаному сполученні, доцільним буде те, що сторони повинні встановлювати в договорах підстави, за яких набуватимуть права вимагати розірвання договору. У першу чергу до таких підстав можна віднести істотні порушення умов договору. Причому вирішальним для визначення права сторони на розірвання договору стає віднесення того чи іншого порушення істотних умов договору.

Одна з умов договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні полягає в переміщенні та видачі вантажу перевізником у пункті призначення одержувачу, зазначеному в транспортному документі.

Як зазначає В.О. Вишнівецька, видача вантажу – це комплекс дій, спрямованих на своєчасну передачу вантажу одержувачу або іншій уповноваженій на це особі, який складається з декількох стадій: 1) повідомлення одержувача про прибуття вантажу на його адресу; 2) огляд та/або перевірку вантажу, його кількості, ваги або стану; 3) прийняття вантажу одержувачем; 4) вивантаження вантажу; 5) оформлення видачі вантажу; 6) здійснення остаточних розрахунків [66, с. 336].

Відповідно до ч. 1 ст. 310 ГК України перевізник зобов'язаний повідомити одержувача про прибуття вантажу на його адресу. Порядок такого повідомлення регламентується транспортними кодексами (статутами) та правилами [26].

Так, згідно з п. 1 Правил видачі вантажів на залізничному транспорті про прибуття вантажу на станцію призначення залізниця зобов'язана повідомити одержувача у день його прибуття, але не пізніше 12-ї години наступного дня, із зазначенням найменування та кількості вантажу, а також типу й кількості вагонів (контейнерів). Порядок і способи повідомлення встановлюються начальником станції, який повинен передбачити використання у першу чергу радіо, телефонного, телеграфного та поштового зв'язку. В окремих випадках

повідомлення може здійснюватися шляхом вивішування оголошень у товарній конторі або через посильних. Одержувач може вибрати спосіб повідомлення, про що він повідомляє начальника станції [201].

Згідно зі ст. 94 СВВТ агент порту призначення зобов'язаний надіслати повідомлення про прибуття вантажу у день його прибуття, однак не пізніше 12-ї години наступного дня, навіть якщо вантаж прибув раніше встановленого строку доставки [84].

Відповідно до ч. 2 статті 310 ГК України після прибуття вантажу в пункт призначення і отримання про це повідомлення вантажоодержувач зобов'язаний прийняти та вивезти вантаж зі станції (порту, пристані) у встановлений строк, тобто одержати вантаж [26].

Ч. 2 ст. 310 ГК України надає право вантажоодержувачеві відмовитися від прийняття пошкодженого або зіпсованого вантажу, якщо буде встановлено, що внаслідок зміни якості виключається можливість повного або часткового використання його за первісним призначенням.

Видача вантажу одержувачу має бути належним чином оформлена. У юридичній літературі цей процес отримав назву «розкредитування документів або викуп вантажу» [178, с. 29 – 31]. Цей процес має наступний вигляд – представник одержувача подає перевізнику оригінал перевізного документа, отриманого від відправника, до якого вносяться відомості щодо вантажу, що підлягає видачі, проведених розрахунків, заявлених одержувачем претензій тощо. О.В. Клепікова пропонує розрізняти дату фактичної видачі вантажу одержувачу і дату її оформлення, бо вони можуть не збігатися; їх правове значення є різним [202, с. 159]. Дата оформлення видачі вантажу визначається за календарним штемпелем, тобто є датою розкредитування документів, що лежить в основі обчислення строків пред'явлення вимог стосовно перевезення. В усіх інших випадках вирішальною є дата фактичної видачі вантажу – тобто дата вивозу його зі станції, порту тощо.

Момент оформлення видачі вантажу має важливе юридичне значення, оскільки з цього часу припиняється відповідальність перевізника за збереження

прийнятого до перевезення вантажу, обчислюються строки для пред'явлення претензій щодо його необережного перевезення або прострочення доставки.

За загальним правилом після сплати одержувачем платежів за остаточними розрахунками на перевізний документ ставиться календарний штамп з датою прибуття вантажу та виписується ордер на його видачу або інший документ, як того вимагають правила перевезення тим чи іншим видом транспорту. Але транспортними кодексами (статутами) чи правилами можуть визначатися певні особливості щодо оформлення видачі вантажу.

Так, згідно зі ст. 72 САТ одержання вантажу на автомобільному транспорті засвідчують підписом і печаткою одержувача на трьох примірниках товарно-транспортної накладної, два з яких залишаються у водія-експедитора, а один вручається вантажоодержувачу [85].

Відповідно до п.п. 6,7 Правил видачі вантажів вантаж, доставлений залізничним транспортом, разом з накладною видається на станції призначення одержувачу, зазначеному в накладній, після внесення ним усіх належних залізниці платежів. Видача імпортованих вантажів проводиться після митного оформлення. Для одержання вантажу, адресованого підприємству, організації, установі або громадянину – суб'єкту підприємницької діяльності, одержувач повинен надати станції довіреність. Довіреність, видана на одержання конкретної відправки вантажу, додається станцією до розкредитованої подорожньої відомості. Довіреність, яку видано на одержання вантажу на зазначений у ній строк, зберігається на станції протягом періоду, передбаченого для зберігання документів суворого обліку. Довірений працівник, який одержує вантаж, зобов'язаний на вимогу станції пред'явити документ, що засвідчує його особу [201].

Згідно зі ст. 95 СВВТ вантаж видається у пункті призначення вантажоодержувачу, який зазначений у накладній і розписується у дорожній відомості про отримання вантажу [84].

Для того, щоб право власності на вантаж і відповідальність за нього остаточно перейшли до одержувача, йому необхідно здійснити вивантаження з транспортного засобу.

Ст. 918 ЦК України передбачає, що вивантаження здійснюється організацією, підприємством транспорту або одержувачем у порядку та в строки, встановлені договором, із додержанням правил, встановлених транспортними кодексами (статутами), іншими НПА та правилами, що видаються відповідно до них.

Одержувач повинен повністю розвантажити вагони, цистерни та контейнери. Після розвантаження вагони та контейнери мають бути очищені всередині і ззовні. Очищення і промивання, а в разі потреби дезінфекція вагонів після перевезення тварин, птиці, сирих продуктів та вантажів, які швидко псуються, здійснюються засобами перевізника за рахунок одержувача. При цьому таке очищення робиться не тільки при одержанні вантажу вантажоодержувачами, а й коли здійснюється вивантаження вагонів при перевалці вантажу в прямому змішаному сполученні.

З цього приводу ВГСУ своїм листом звертає увагу судів, що слід враховувати, що передбачену ст. 123 СЗ України відповідальність за здавання неочищеного рухомого складу або контейнерів порти несуть не тільки у випадках, коли вони виступають вантажоодержувачами, але й у випадках, коли вони не є вантажоодержувачами, а лише здійснюють вивантаження вагонів (при перевалці вантажу в прямому змішаному сполученні, відвантаженні імпортного вантажу тощо) [203].

Ст. 918 ЦК України не містить конкретних положень стосовно відповідальності вантажоодержувачів при невиконанні ними вивантажувальних робіт у термін, встановлений чи погоджений в договорі чи нормативному акті. Така відповідальність передбачена транспортними статутами і кодексами у вигляді системи штрафів, які встановлюються з урахуванням виду транспортних засобів.

Трапляються випадки, коли одержувач не затребував вантаж у встановлений строк або відмовився його прийняти. Ч. 3 ст. 310 ГК України визначає, що якщо одержувач не витребував вантаж, що прибув, в установлений строк або відмовився його прийняти, перевізник має право залишити вантаж у себе на зберігання за рахунок і на ризик вантажовідправника, письмово повідомивши його про це.

Таким чином, зобов'язання за договорами перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні припиняється виконанням, проведеним належним чином; неможливістю його виконання; за домовленістю сторін; у разі ліквідації суб'єкта господарювання – перевізника або вантажоодержувача.

Належним виконанням договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні з боку вантажовідправника є підготування вантажу з урахуванням необхідності забезпечення транспортабельності та збереження його в процесі перевезення, повідомити перевізника про вантажоодержувача, сплатити встановлену плату за перевезення. З боку перевізника – доставка вантажу цілим та збереженим у встановлений договором чи законом строк встановленій особі.

Умови за яких відбувається зміна умов перевезення, пункту призначення, виду вантажу не можна вважати підставами припинення договору перевезення конкретного вантажу, оскільки його предметом є саме послуга перевезення, а тому можна вважати лише зміною умов договору.

З огляду на те, що чинне законодавство України не встановлює спеціальних випадків для розірвання договорів перевезення вантажів, у тому числі й у прямому змішаному сполученні, наголошується, що сторони повинні встановлювати в договорах підстави, за яких сторони набувають права вимагати розірвання договору. Ми, в першу чергу, до таких підстав відносимо істотні порушення умов договору. Причому вирішальним для визначення права сторони на розірвання договору стає віднесення того чи іншого порушення умов договору до істотних.

2.4. Вузлова угода як спеціальний договір у сфері доставки вантажів

У сучасних умовах регулювання процесу перевезення вантажів забезпечується системою договорів, кожен з яких регламентує свою сферу правовідносин. У цій системі договірною регулювання перевезення вантажів поряд із договорами, що безпосередньо стосуються процесу переміщення (доставки) вантажів, значне місце належить також договорам, що мають іншу мету, а саме: регламентувати організацію роботи з подавання транспортних засобів та пред'явлення вантажів до перевезення, їх перевалювання з одного виду транспорту на інший тощо. До таких договорів належать і вузлові угоди, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту.

Взаємини транспортних організацій при перевезенні вантажів різними видами транспорту за єдиним транспортним документом (пряме змішане сполучення), а також порядок організації цих перевезень визначаються угодами між організаціями відповідних видів транспорту, що укладаються відповідно до транспортних кодексів та статутів (ст. 312 ГК України) [26].

Згідно зі ст. 39 Закону України «Про транспорт» відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів, вантажів, багажу, пошти визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами). Розроблення та укладення вузлових угод здійснюється в порядку, який встановлюється КМУ [63].

Проте, ще радянським вченим-правознавцем М.А. Тарасовим підкреслювалося, що епізодичні посилання кодексів та статутів не можуть заповнити правовий вакуум. Крім того, детальні умови зобов'язань різних видів транспорту без сумніву повинні бути встановлені в єдиних загальних правилах перевезень вантажів у змішаному сполученні [204, с. 52].

Нормативно порядок укладення вузлових угод в Україні не закріплено. За відсутності у транспортному законодавстві спеціальних правил, що визначають порядок укладення вузлових угод, повинні застосовуватися норми ГК України (ст.

186) про укладення договору в обов'язковому порядку. Тому якщо один з контрагентів ухиляється від укладення вузлової угоди, інша зацікавлена сторона вправі звернутися до суду з вимогою про спонукання укладення вказаного договору (ст. 187 ГК України).

По-друге, як ми вже наголошували, віднесення вузлових угод до числа договорів, що укладаються в обов'язковому порядку, означає, що розбіжності за окремими умовами вузлових угод, що виникають між сторонами при їх укладенні, можуть бути переданими зацікавленою стороною на вирішення суду, в тому числі і при відсутності угоди сторін про такий порядок врегулювання вказаних розбіжностей. У цьому випадку умови вузлової угоди, що викликали розбіжності, визначаються згідно з рішенням суду (ст. 187 ГК України) [205, с. 528].

На наш погляд, вузлові угоди між транспортними організаціями різних видів транспорту слід віднести до тих договорів, укладення яких для учасників відповідних правовідносин є обов'язковим.

У колишньому СРСР основи правовідносин у зв'язку з передачею вантажів суміжному шляхом слідування транспортному підприємству регулювалися транспортними статутами, а саме: Статутом залізниць СРСР, СВВТ СРСР, САТ УРСР [23; 84; 85] та Правилами перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні 1956 р. [206]; конкретні умови та детальний порядок передавання вантажів – вузловими угодами суміжних транспортних організацій.

Порядок перевалки вантажів встановлювався по кожному перевальному пункту. В основі роботи перевальних пунктів був місячний план перевалки вантажів. Вузлові угоди, поєднуючи планові засади та госпрозрахунок підприємств транспорту, регулювали взаємні відносини перевізників, однак не всі відносини, а тільки операції суміжних транспортних підприємств. Ці угоди не стосувалися зобов'язань транспорту перед клієнтурою.

Правовідносини вантажовідправників, одержувачів та транспортних організацій у зв'язку з перевезенням в основному регулювалися договором, що був оформлений накладною. Відправник та одержувач не брали участі в попутних

передавальних операціях з вантажами. Межі відповідальності транспорту за якість виконання зобов'язань при вимогах клієнтури відмінні від умов матеріальної відповідальності перевізників одного перед іншим, як учасників виконання нероздільного зобов'язання з переміщення вантажів за накладною [186, с. 125 - 136].

Наприклад, за невиконання плану перевалки вантажів залізниці та пароплавства несли матеріальну відповідальність, умови якої відрізнялися від грошової відповідальності за невиконання місячного плану перевезень. Штрафи за простій вагонів з порту (пристані) стягувалися на підставах, аналогічних відповідальності клієнтури, що виконувала вантажні операції. У ряді випадків слід підтвердити тісне поєднання зобов'язань перевезення та перевалки вантажів. Ця обставина, а також той факт, що найскоріша доставка вантажів забезпечувала господарські інтереси клієнтури, не дозволяла розглядати вузлові угоди як вузьковідомчі документи.

Реалізація вузлової угоди про порядок передачі транзитних вантажів є одним із важливих методів здійснення прямого змішаного сполучення. Причому декілька організацій зобов'язуються поєднати внески (послуги) для досягнення загальної господарської мети. Таке об'єднання давало підстави деяким авторам говорити про договір простого товариства [207, с. 63].

Проте, з цього приводу М.А. Тарасов зазначав, що організації різних видів транспорту сумісно приймають на себе зобов'язання доставити вантаж в пункт призначення. Відповідачем за дефекти виконання договору визнавалася кінцева транспортна організація, хоча договір укладав перевізник пункту відправлення. Це витікає з визнання такого зобов'язання неподільним. Виступаючи сумісно відповідальними перед клієнтурою, транспортні організації підписують вузлові угоди про умови роботи своїх перевальних пунктів, де ними передаються один одному вантажі для подальшого слідування. Такі угоди за масштабами дії мають на увазі не виконання перевезення в цілому, а тільки один її елемент, а саме порядок та умови прийому та передачі вантажів, наступному по шляху прямування вантажу перевізнику. Це не різновид договору перевезення, не

договір субпідряду або простого товариства, а своєрідний тип договору, договір особливого роду [204, с. 55].

У пунктах перевалки вантажів виконується вивантаження та завантаження рухомого складу, сортування, зважування вантажів, виправлення упаковки та інші операції, пов'язані з передачею вантажів для подальшого перевезення.

При вантажних перевезеннях змішаного сполучення виключне значення набуває правильна організація роботи перевальних пунктів. Як підкреслювали А.А. Соколов, В.Т. Смирнов, З.М. Стасюк при плануванні необхідно пов'язувати об'єм перевезень з пропускнуою здатністю пунктів перевалки та точно визначити норми подачі порожніх вагонів та суден для своєчасного відправлення вантажів з урахуванням перехідних залишків від попередніх місяців. Тому в основу вузлової угоди необхідно покласти єдиний технологічний процес роботи станцій та пристаней (портів) [208, с. 15; 209, с. 59 - 63; 210, с. 17].

У вузлових угодах обумовлювався порядок перевалки вантажів, подачі та використання вагонів та суден, а також використання складських приміщень та відкритих майданчиків, особливо обумовлюється місце передачі вантажів (фронт навантаження та розвантаження), час здійснення передавальних операцій, норми добової перевалки (кількість рухомого складу, яка може одночасно знаходитися під вантажними операціями), строки навантажування та розвантажування, порядок передачі інформації про підхід вантажів, умови та порядок взаємного користування складами, вагами, механізмами та іншим обладнанням, освітленням, а також відповідальність сторін за невиконання зобов'язань перевізника та ін. При цьому умови вузлової угоди були обов'язковими для сторін та суду, якщо розглядалася справа за позовом з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні [211, с. 249].

В юридичній літературі ще в радянський період виникло питання про правову природу вузлових угод. При цьому більшість авторів вважала, що вузлові угоди є різновидом організаційних транспортних договорів. Наприклад, на думку А.Г. Бикова, Д.І. Половинчика, Г.П. Савічева, вузлові угоди «є одним з видів організаційних транспортних договорів, завдання яких – визначити порядок

взаємин транспортних підприємств у пунктах перевалки. У даних угодах не регулюються відносини транспорту з вантажовідправниками та вантажоодержувачами, що відправляють та отримують вантажі у прямому змішаному сполученні» [212, с. 160].

У сучасній юридичній літературі проти такого підходу до визначення правової природи вузлових угод заперечує В.А. Єгізаров, який вважає, що «немає достатніх підстав для того, щоб віднести вузлову угоду до числа організаційних договорів» [213, с. 124]. Аргументацію своєї позиції автор будує на протиставленні вузлових угод договорам про організацію перевезень вантажів, які укладаються між вантажовідправниками та перевізниками. «Особливістю вузлових угод є те, що вони укладаються тільки між транспортними організаціями. Вузлові угоди не регулюють відносини транспортних організацій з вантажовідправниками та вантажоодержувачами, що відправляють та отримують вантажі у прямому змішаному сполученні. Ця обставина має суттєве значення при порівнянні вузлової угоди з видами організаційних договорів, якими є довгострокові договори про організацію перевезень, річні договори, що укладаються підприємствами автомобільного транспорту, та навігаційні договори, що укладаються підприємствами річкового та морського транспорту з вантажовідправниками» [213, с. 122].

Позиція В.А. Єгізарова ґрунтується на тому, що коло всіх організаційних договорів на транспорті зводиться ним лише до договорів про організацію перевезень вантажів. При цьому з числа організаційних договорів виключаються договори між транспортними організаціями, єдиною метою яких є врегулювання порядку організації роботи транспортних організацій різних видів транспорту з передачі вантажів, що перевозяться з одного виду транспорту на інший для забезпечення своєчасної доставки вантажів одержувачам. Таким чином, відносно численних договорів перевезення вантажів, що слідує у прямому змішаному сполученні, вузлові угоди, укладені між транспортними організаціями різних видів транспорту та покликані обслуговувати безперешкодну та злагоджену

діяльність транспортних організацій з перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший, носять суто організаційний характер.

Вузлові угоди повинні регулювати відносини, тісно пов'язані з технічними умовами перевалки. Поєднання правових умов, наприклад про межі і форми грошової відповідальності за невиконання конкретних зобов'язань або про строки пред'явлення взаємних претензій з іншими умовами, які встановлюють порядок взаємної інформації про підхід рухомого складу або розміру одночасної подачі вагонів та суден, - цілком доцільно. В одному документі наводяться правові умови та технічний порядок погодженої експлуатаційної роботи. Такий метод викладення взаємних прав та обов'язків полегшує експлуатаційну роботу, збільшує впливовість угоди сусідніх підприємств транспорту.

Вузлові угоди встановлюють порядок відповідальності у випадку затримки прийому вантажів проміжним перевізником. Але відповідальність за прострочення доставки вантажів – це тільки частина рішення задачі. Наприклад, вантаж був прийнятий пароплавством від залізниці без затримки, але далі не відправляється в очікуванні накопичення більш значної партії. Позитивний вплив на прискорення подальшого вивозу може здійснити встановлення ставок за зберігання вантажів, що формально були отримані за передаточними відомостями, але фактично не вивезені з перевального пункту, внаслідок неподання рухомого складу наступним перевізником.

У сучасних умовах регулювання процесу перевезення вантажів забезпечується цілою системою договорів, кожний з яких регламентує свою сферу правовідносин. Правовідносини, що виникають при перевезенні вантажу у прямому змішаному сполученні, регулюються договорами, предметом яких є дії перевізника та вантажовідправника з подачі транспортних засобів під навантаження та пред'явлення вантажів до перевезення (договори про організацію перевезень вантажів, договори про експлуатацію під'їзної колії та про подачу та забирання вагонів, договори, що укладаються шляхом погодження перевізником заявки вантажовідправника на подачу транспортних засобів), реальними договорами на перевезення конкретних партій вантажів у прямому

змішаному сполученні; договорами про організацію роботи із забезпечення перевезень вантажів, що укладаються між транспортними організаціями (вузлові угоди).

У цій системі договірною регулювання перевезень вантажів поряд з договорами, безпосередньо обслуговуючими процес переміщення (доставки) вантажів, відводиться місце також договорам, які ставлять за мету іншу ціль, а саме: регламентувати організацію роботи з подачі транспортних засобів та пред'явлення вантажів до перевезення, їх перевалки з одного виду транспорту на інший і т.п. У цьому сенсі всі вказані договори носять організаційний характер і можуть іменуватися організаційними договорами. До числа таких організаційних договорів відносяться і вузлові угоди, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту. Така обставина не ставить вузлові угоди в залежне становище по відношенню до договорів перевезення конкретного вантажу або договорів про організацію перевезень вантажів. Кожний з таких договорів має свою «нішу» в системі правового регулювання відносин, пов'язаних з перевезеннями вантажів, та свій предмет регулювання [214, с. 25 - 44; 215, с. 17 - 22].

Аналогічним чином оцінює роль та правове значення вузлових угод В.А. Єгізаров, який зазначає: «Таким чином, вузлова угода – це цивільно-правовий договір, згідно з яким перевалочні пункти (залізничні станції, порти, пристані) зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший на підставі обов'язкових технологічних правил з метою продовження процесу доставки вантажу» [9, с. 124 – 125].

І.В. Булгакова пропонує наступне визначення поняття вузлової угоди: «вузлова угода – це договір особливого роду який носить організаційний характер і визначає взаємні відносини транспортних організацій, які беруть участь у прямому змішаному сполученні, згідно з яким вони зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший з метою продовження процесу доставки» [216, с. 16].

В юридичній літературі містяться наступні визначення цього поняття.

Вузлова угода – договір, що визначає умови роботи передавального пункту та порядок перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший. Може укладатися, наприклад, між пароплавством та залізницею [217].

Вузлова угода – угода, що укладається між перевізниками різних видів транспорту про умови та порядок перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший [218].

В.В. Луць зазначає, що вузлова угода – договір, що укладається між транспортними підприємствами, які передають і приймають вантажі у транспортних вузлах [219, с. 596].

Погодитися з наведеними визначеннями поняття неможливо з огляду на наступне.

Від наведених позицій наш погляд має певні відмінності, сутність яких полягає в тому, що вузлова угода крім того, що містить в собі організаційні елементи, виступає в якості сукупності договорів особливого або допоміжного роду.

Так, з урахуванням існуючого диференційованого регулювання відносин, пов'язаних з виконанням зобов'язань, що виникають з вузлових угод, вказані обставини можна умовно поділити на зобов'язання: за об'ємом перевалки вантажів; з передачі вантажів з одного виду транспорту на інший; з розрахунків за виконані роботи по перевалці вантажів.

Як було вже встановлено, у вузлових угодах, як правило, передбачається:

а) порядок спільного змінного та добового планування роботи пункту перевалки;

б) місця передачі вантажів;

в) строки навантаження та вивантаження окремих вагонів, груп вагонів, маршрутів, автомобілів, суден;

г) порядок подачі, розстановки та забирання залізницями завантажених та порожніх вагонів;

г) фронти навантаження та вивантаження вагонів;

д) в необхідних випадках – розклад подачі залізницею в порти (пристані) вагонів під навантаження та під вивантаження, розклад підходу автомобілів, суден;

є) порядок розрахунків між сторонами;

ж) порядок прийому, здавання та зважування вантажів, а також порядок та строки взаємної інформації про підхід вантажів до пункту перевалки та про прибуття завантажених вагонів, суден, автомобілів, про подачу вагонів, їх готовність до забирання та т.п. [220, с. 92 - 101].

Перед нами постають наступні питання. Якою мірою і в якому вигляді охоплені всі ці питання у вузловій угоді? Чи можна вважати вузлову угоду – угодою, у вигляді єдиного документа, чи вузлова угода – це сукупність договорів?

У своїй діяльності робітники «Укрзалізниці» та транспортних підприємств взагалі не використовують таке поняття як «вузлова угода», яке згадується в законодавстві, а керуються відомчими нормами та оперують наступними категоріями «Договір між залізницею і морським (річковим) портом про обробку вагонів з вантажами»; «Єдиний технологічний процес»; «Правила користування вагонами та контейнерами»; «Договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії»; «Договір про подачу та забирання вагонів» (Додаток Б).

У пунктах перевалки вантажів виконується вивантаження та завантаження рухомого складу, сортування, зважування вантажів, виправлення упаковки та інші операції, пов'язані з передачею вантажів для подальшого перевезення.

Згідно з Методикою розробки ЄТП роботи під'їзних колій і станцій примикання ЄТП є технологічною основою договірних відносин між залізницею і власниками під'їзних колій, що виникають при їх експлуатації і транспортному обслуговуванні [221].

Ст. 15 ГК України встановлює, що технічне регулювання у сфері господарювання відбувається за допомогою технічних регламентів, стандартів; кодексів усталеної практики; класифікаторів; технічних умов. Таким чином, законодавець наділяє ці категорії силою правових норм. Звідси слідує висновок, що ЄТП – це норми права, і він виступає не лише технологічною основою

договірних відносин, але і можна вести мову про те, що ЄТП – це окремий договір, який згідно з його змістом спрямований на регламентування мети, завдань, основних принципів організації роботи під'їзної колії і станції примикання за єдиною технологією.

Крім того, в ньому висвітлюється значна низка суттєвих питань, що не охоплені договором між залізницею і морським (річковим) портом про обробку вагонів з вантажами, а саме: зазначається технічна й експлуатаційна характеристика станції примикання і під'їзної колії; організація взаємодії станції примикання і під'їзної колії; організація вантажної і комерційної роботи; особливості роботи під'їзної колії і станції примикання в зимових умовах; заходи щодо поліпшення використання вагонів і безпеки руху на під'їзній колії і станції примикання; оперативне планування і керівництво роботою під'їзної колії та станції примикання, контроль і аналіз виконаної роботи; добовий план-графік роботи станції і під'їзної колії; порядок розробки і коригування ЄТП [221].

Тобто ЄТП – це складова частина вузлової угоди, в якій (складовій частині) обумовлюється порядок перевалки вантажів, подачі, використання вагонів та суден, а також використання складських приміщень та відкритих майданчиків. Особливо обумовлюється місце передачі вантажів (фронт навантаження та розвантаження), час здійснення передавальних операцій, норми добової перевалки (кількість рухомого складу, яка може одночасно знаходитися під вантажними операціями), строки навантажування та розвантажування, порядок інформації про підхід вантажів, умови та порядок взаємного користування складами, терезами, механізмами та іншим обладнанням, освітленням, а також відповідальність сторін за невиконання зобов'язань перевізника та ін.

Іншою обов'язковою складовою вузлової угоди є примірний договір між залізницею і морським (річковим) портом про обробку вагонів з вантажами (надалі – Примірний договір), а саме Додаток 3 до пункту 2.1. Правил обслуговування залізничних під'їзних колій [221].

З аналізу змісту Примірного договору вбачається, що він щільним чином пов'язаний з ЄТП. Коло питань, не охоплене ЄТП, врегульоване Примірним

договором, а саме: взаємні обов'язки Сторін; планування; робота за прямим варіантом; подача та забирання вагонів; порядок розрахунків та відповідальність Сторін; додаткові умови.

Слід відмітити певні вади Примірного договору. Так, в абзаці другому п. 4.1. Примірного договору між залізницею і морським (річковим) портом про обробку вагонів з вантажами зазначено, що залізниця і порт можуть відмовити в завіз експортного і транзитного вантажу, виходячи з переробної спроможності згідно з ЄТП роботи станції та порту, зайнятості складських ємностей, підходу суден і наявності вагонів, призначених на фронти розвантаження.

Тим самим, це вступає у протиріччя зі ст. 218 ГК України, згідно з якою учасник господарських відносин звільняється від невиконання або неналежного виконання господарського зобов'язання у разі, якщо належне виконання зобов'язання виявилось неможливим внаслідок дії непереборної сили, тобто надзвичайних і невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності. Не вважаються такими обставинами, зокрема, порушення зобов'язань контрагентами правопорушника, відсутність на ринку потрібних для виконання зобов'язань товарів, відсутність у боржника необхідних коштів [26]. Виходячи з цього, неможна вважати діями непереборної сили зайнятість всіх складських ємностей чи відсутність вагонів, тощо і посилатися на них як на підставу відмови в завіз вантажів.

Тому з метою приведення тексту Примірного договору у відповідність до чинного законодавства, необхідно виключити з пункту 4.1. договору абзац другий, - тим більше, що в абзаці третьому пункту 7.3. договору є застереження про те, що залізниця та порт звільняються від відповідальності за невиконання запланованої добової норми вивантаження вагонів у разі форс-мажорних обставин.

В існуючому вигляді вузлові угоди недостатньо повно задовольняють вимогам, що висуваються до договорів, призначення яких – активно сприяти регулюванню суспільних відносин, пов'язаних з обертанням товарно-матеріальних цінностей в межах країни. Зв'язки та взаємодія різних видів

транспорту забезпечують раціональне використання кожного з них. У цьому закладені резерви для прискорення опрацювання суден, вагонів, автотранспорту, ліквідації їх простоїв, збільшення вантажообігу та здешевлення процесу перевезення.

Окремо слід зупинитися на роботі за прямим варіантом, тобто без розвантаження у склад, адже саме тут можна використати перелічені вище резерви. Згідно з пунктом 5.1. Примірного договору між залізницею і морським (річковим) портом про обробку вагонів з вантажами за прямим варіантом перевантажуються тільки ті експортні та імпорتنі вантажі, для яких у порту відсутні склади зберігання (наливні вантажі, цукор-сирець, зерно насипом, а також швидкопсувні вантажі), а інші вантажі, у т.ч. транзитні – за узгодженням сторін. Як вбачається з історії розвитку транспорту, одним із першочергових завдань транспортних організацій в сучасному світі є швидкість доставки вантажу кінцевому адресату. Тому станція та порт повинні прагнути, щоб як можна більший обсяг вантажів оброблявся за прямим варіантом, що з позиції логістики дозволить прискорити доставку вантажів, вивільнить складські приміщення та людські ресурси.

На наш погляд, пункт 5.1. Примірного договору між залізницею і морським (річковим) портом про обробку вагонів з вантажами необхідно викласти в наступній редакції: «5.1. За прямим варіантом перевантажуються експортні та імпорتنі вантажі, для яких у порту відсутні склади зберігання (наливні вантажі, цукор-сирець, зерно насипом, а також швидкопсувні вантажі), а також інші вантажі за додаткову плату. Станція і порт вживають заходів до збільшення обсягів обробки вантажів за прямим варіантом, першочергової подачі вагонів під навантаження або вивантаження за прямим варіантом і до своєчасного звільнення фронтів від раніше поданих вагонів». При цьому цілком справедливо, що за додаткову плату вантажовласник отримує більш швидку доставку свого вантажу.

Як зазначалося вище, на наш погляд, вузлові угоди між транспортними організаціями різних видів транспорту слід віднести до тих договорів, укладення яких для учасників відповідних правовідносин є обов'язковим. Тому вважаємо за

доцільне, доповнити розділ 8 Договору пунктом наступного змісту: «Договір укладено сторонами строком на п'ять років. Якщо жодна зі сторін не звернеться письмово за один місяць до закінчення дії договору з пропозицією до іншої сторони про припинення його дії, то цей договір діє до надходження такої пропозиції, а також до здійснення всіх кінцевих розрахунків за виконані перевезення та надані послуги.

Сторона не вправі розірвати Договір до закінчення терміну його дії, оскільки його укладення і дія є обов'язковою в силу ст. 186 ГК України».

У п. 7.4. Договору міститься посилання на Правила користування вагонами та контейнерами, що черговий раз підкреслює, що вузлова угода не може існувати у вигляді єдиного документа, адже вона містить у собі різні за своїм характером правові відносини, які виникають між транспортними організаціями та регулюються різними документами.

Таким чином, можна говорити про те, що вузлова угода – це не єдиний документ, адже неможливо охопити єдиним договором таке широке коло питань, а сукупність нормативних документів (ЄТП, Договір, Правила користування вагонами та контейнерами, Договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії; Договір про подачу та забирання вагонів).

Важливим також постає питання про те, хто повинен бути відповідальним за укладення вузлової угоди, тому що нез'ясованості в ній можуть надавати приводи окремим транспортним організаціям затягувати оформлення своїх зобов'язань на невизначений час.

Вузлові угоди повинні регулювати відносини, тісно пов'язані з технічними умовами перевалки. Поєднання правових умов, наприклад про межі і форми грошової відповідальності за невиконання конкретних зобов'язань або про строки пред'явлення взаємних претензій з іншими умовами, які встановлюють, порядок взаємної інформації про підхід рухомого складу або розміру одночасної подачі вагонів та суден, - цілком доцільно. У вузловій угоді наводяться правові умови та технічний порядок погодженої експлуатаційної роботи. Такий метод викладення взаємних прав та обов'язків полегшує експлуатаційну роботу, збільшує

впливовість угоди суміжних підприємств транспорту.

З огляду на вищевикладене, під вузловою угодою треба розуміти не угоду у вигляді єдиного документа, в якому викладені взаємні відносини транспортних організацій, а сукупність договорів, які носять організаційний характер і визначають взаємні відносини транспортних організацій.

Підтримуємо позицію І.В. Булгакової щодо доповнення ст.6 СЗ України (визначення термінів) частиною 19 визначенням поняття «вузлова угода» [222, с. 112]. Але зважаючи на вищенаведене, більш точним визначення вбачається у редакції: вузлова угода – це сукупність договорів, які носять організаційний характер і визначають взаємні відносини транспортних організацій, що беруть участь у прямому змішаному сполученні, згідно з якими вони зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший з метою продовження процесу доставки.

Враховуючи важливість злагодженої взаємодії різних видів транспорту при переміщенні вантажів у прямому змішаному сполученні та для попередження вузьковідомчих суперечок, вважаємо за доцільне закріпити поняття «вузлова угода» в Законі «Про змішані перевезення». Разом з цим, розробити порядок укладення та визначити складові вузлової угоди в якості додатку до Правил перевезення у прямому змішаному сполученні та законодавчо встановити відповідальність сторін вузлових угод за ухилення від укладення або несвоєчасне укладення, а також за порушення умов таких угод. Слід також визначити єдиний підхід до строку, на який укладаються вузлові угоди, адже чинне законодавство з цього питання має певні вади.

Так, згідно з ст. 167 СВВТ вузлові угоди, що укладаються відповідно між залізницями, пароплавствами та організаціями автомобільного транспорту або між морськими та річковими пароплавствами строком на два роки [84].

В свою чергу, згідно з ст. 116 САТ України вузлові угоди укладаються автотранспортним підприємством або організацією з залізницею, пароплавством (портом), аеропортом строком на три роки [85].

Крім того, що потрібно погодити вказані невідповідності законодавства стосовно строку, на який укладаються вузлові угоди, на нашу думку, строк дії вузлової угоди може бути збільшеним до п'яти років. З тієї причини, що вузлова угода є достатньо статичною сукупністю договорів, а її укладення відволікає значні часові та людські ресурси. Якщо ж змінюються умови експлуатаційної роботи вузлу, наприклад збільшується фронт навантаження або вводиться нове обладнання, не має підстав заперечувати, щоб вузлова угода була переглянута і раніше закінчення строку його дії.

Сутність зобов'язань, що витікають з вузлових угод, зводиться до організації роботи транспортних організацій різних видів транспорту з подачі транспортних засобів під навантаження (якщо вантаж доставлений в пункт перевалки контрагентом) або вивантаженню, прийняттю вантажів, їх перевалці на інший вид транспорту для доставки одержувачу, вказаному в транспортній накладній на перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні. Порядок виконання вказаних зобов'язань врегульований транспортними статутами та кодексами, а також Правилами перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні [88]. Вказані правила поширюють свою дію тільки на залізнично-водне сполучення.

Згідно з цими правилами обсяги перевалки вантажів визначаються у вузлових угодах у вигляді середньодобової або згущеної норми перевалки після закінчення звітної доби.

Подача вагонів для навантаження або розвантаження провадиться в межах середньодобової або згущеної на добу норми за місячним планом перевалки, який складається на підставі погоджених між залізницею і портом місячних планів перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні [88].

Вантажі у прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення згідно з погодженим між залізницею і портом та затвердженим у встановленому порядку місячним планом, який складається на підставі замовлень відправників.

Перевезення вантажів із портів у прямому змішаному сполученні планується за заявками портів через управління залізниць перевалки [88].

Крім загальних положень щодо технічної взаємодії залізниць та портів п. 3.14 Правил встановлено у разі виявлення при передачі недостачі маси або вантажних місць, псування або пошкодження, неправильного найменування вантажу сторона, що здає, складає комерційний акт, копія якого додається до перевізних документів. У передавальній відомості вказуються номер комерційного акта і дата його складання. У разі виявлення пошкодження, ознак розкриття тари або втрати вантажу на вимогу сторони, що приймає, провадиться розкриття несправних місць і перевірка їх умісту. Сторона, що здає вантаж, упаковує розкриті місця своїми засобами. Якщо на виявлену несправність був складений комерційний акт і при перевірці вантажу не буде встановлено розбіжності з актом, про це робиться відповідна відмітка в передавальній відомості і в комерційному акті. У разі виявлення розбіжностей з раніше складеним актом складається новий комерційний акт [88].

На недостачу маси вантажу, що не перевищує норми природної втрати і норми граничного розходження у визначенні маси вантажу, комерційний акт не складається. У таких випадках про різницю у масі вантажу стороною, що здає, робляться відповідні відмітки в перевізних документах і передавальній відомості.

Комерційні акти на недостачі або надлишки вантажів, складені в перевалочних пунктах, видаються одержувачам тільки в тому випадку, якщо ці недостачі або надлишки підтверджуються при видачі вантажу одержувачу і якщо недостача перевищує граничне розходження визначення маси і норму природної втрати для даної партії вантажу за сукупністю цих норм для всіх видів транспорту на всьому шляху перевезення, включаючи норми втрат, установлені для перевалки.

Оскільки на цей час зберігається можливість притягнути до відповідальності (в порядку регресу) за несхоронність вантажу, що перевозиться в прямому змішаному сполученні, ту транспортну організацію, яка безпосередньо несе винна у втраті, нестачі, пошкодженні вантажу, слід визнати такими, що зберігають силу деякі роз'яснення Державного арбітражу СРСР з цього питання. Відповідно до інструктивних вказівок Державного арбітражу СРСР від 30.06.1976 року № I -1-23

«Про практику вирішення суперечок, що виникають з перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному та водному сполученні» (п.19) державному арбітражу при вирішенні відповідних суперечок рекомендувалося виходити з того, що згідно з Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні у випадках, коли втрата, нестача, пошкодження вантажу були встановлені в пункті призначення, відповідальність за несхоронність вантажу може бути покладена на попереднього перевізника тільки за наявності комерційного акту, складеного у пункті перевалки [223]. Отже, у разі відсутності комерційного акту виключалася відповідальність попереднього перевізника за несхоронність вантажу.

Передача вантажів з водного транспорту на залізничний і навпаки здійснюється за передавальними відомостями встановленої форми. Передавальні відомості складаються у чотирьох примірниках по два примірники для водного і залізничного транспорту стороною, що здає вантаж, з дотриманням порядкової нумерації з початку року. День пред'явлення передавальної відомості вважається днем пред'явлення вантажу, і з 0 годин наступної календарної доби відповідальність за термін доставки покладається на сторону, якій передається вантаж [88].

У тих випадках, коли вантажі не передаються одночасно із пред'явленням передавальної відомості, їх фактична передача засвідчується підписами агентів обох сторін на раніше пред'явленій передавальній відомості з накладенням на них повторно нових календарних штампелів.

Не дивлячись на всю важливість передавальної відомості як документу, що засвідчує виконання зобов'язань, що витікають з вузлових угод, в юридичній літературі існують спроби надати передавальним відомостям не властиве їм значення. Наприклад, В.А. Єгізаров зазначає: «Крім того, передавальна відомість виконує і іншу найбільш важливу функцію. Вона є документом, згідно з яким кожний наступний перевізник, підписуючи її, укладає договір перевезення з вантажовідправником та попереднім перевізником і тим самим покладає на себе обов'язок з наступної доставки вантажу на адресу одержувача» [213, с. 126].

По-перше, чинне законодавство не передбачає такого порядку укладення договору, коли до двостороннього договору могли б приєднатися треті особи шляхом здійснення ними будь-яких односторонніх дій або в результаті підпису угоди з одним із контрагентів.

По-друге, форма договору перевезення вантажу, в тому числі, що слідує в прямому змішаному сполученні, є транспортна накладна, а передавальна відомість фіксує виконання зобов'язання, що витікають з вузлової угоди, яка укладається між транспортними організаціями.

По-третє, договір перевезення вантажу, як відмічалось раніше, не може бути віднесеним до числа багатосторонніх зобов'язань. Його сторонами є вантажовідправник та перевізник, в якості якого виступає перша транспортна організація, що приймає вантаж до перевезення.

На наш погляд, якщо говорити про будь-яке особливе значення передавальної відомості по відношенню до зобов'язань, що витікають з договору перевезення вантажів, то слід обмежитися тим, що вказаний документ може слугувати доказом покладення перевізником своїх обов'язків на третю особу, в якості якої виступає транспортна організація іншого виду транспорту, що приймає вантаж в пункті перевалки для доставки його одержувачу.

При видачі вантажів порт або станція призначення здійснюють остаточний розрахунок з одержувачем за засвідчувальними штампелями з урахуванням сум, стягнених при відправленні.

Згідно з п. 5.9 Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні у разі виявлення залізницею чи портом сум недоборів або переборів тарифних платежів повідомлення про це посилаються ними безпосередньо одержувачу. Якщо точна адреса одержувача невідома, повідомлення посилаються залізниці або порту призначення вантажу для одержання недобору або повернення перебору через станцію або порт видачі вантажу [88]. Слід відзначити, що сума перебору тарифних платежів повертається одержувачеві вантажу, у той самий час як таку переплату міг здійснити тільки відправник вантажу при здачі вантажу перевізнику. Отже, при отриманні

одержувачем вантажу сум переборів згідно зі ст. 1212 ЦК України, відбувається набуття майна без достатньої правової підстави [29], адже ці суми сплачені відправником вантажу. Крім того, повідомлення про це надсилається безпосередньо одержувачу. Тобто, відправник вантажу (платник тарифів) взагалі може не дізнатися, що ним здійснена переплата тарифних платежів, яку отримає одержувач вантажу.

З огляду на вищенаведене, для усунення таких ситуацій на наш погляд пункт 5.9 Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні необхідно викласти в наступній редакції: «5.9. У разі виявлення залізницею чи портом сум недоборів або переборів тарифних платежів повідомлення про це посилаються ними платнику цих платежів. Якщо точна адреса платника невідома, повідомлення надсилаються залізниці або порту призначення вантажу для одержання недобору або повернення перебору через станцію або порт видачі вантажу.

Взаємні послуги щодо стягнення сум недоборів і повернення переборів є обов'язковими для залізниць, портів і вантажовласників».

Невиконання зобов'язань, що витікають з вузлових угод, тягне застосування до відповідних транспортних організацій заходів майнової відповідальності.

Розділом 4 Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні встановлена відповідальність за перевезення вантажів. Відповідальність за схоронність вантажів до моменту фактичної передачі їх несе сторона, що здає, а після фактичної передачі – сторона, що прийняла [88].

За невиконання плану перевалки вантажів залізниці і порти несуть відповідальність згідно зі ст. 106 СЗ України. Залізниці несуть відповідальність у разі неподачі порожніх або навантажених вагонів за середньодобовою або погодженою згущеною на дану добу нормою [88].

Штраф за невиконання плану перевалки нараховується за підсумками роботи за місяць.

Розшук вантажів і з'ясування належності бездокументних вантажів провадяться встановленим на залізничному і водному транспорті порядком. Запити щодо розшуку станції порти призначення адресують станціям і портам перевалки. Станції і порти зобов'язані сприяти один одному в розшуку вантажів.

Претензії, що виникають з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, пред'являються: управлінню залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція; порту, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт [88].

Якщо за пред'явленою порту претензією відповідальною є залізниця, то порт направляє претензію залізниці, якій належить станція перевалки вантажу; якщо претензія пред'явлена залізниці призначення, а відповідальним за неї є порт, то залізниця направляє претензію порту перевалки. Залізниця і порт при передачі претензії зобов'язані додати до неї результати розгляду в частині своєї відповідальності і повідомити заявника про пересилку претензії.

Претензії за прострочення терміну доставки вантажів розглядаються залізницями, портами, якщо прострочено загальний термін доставки. Відповідальність за прострочення терміну доставки кожного виду транспорту визначається за правилами, діючими на цьому транспорті.

Управління залізниць і порти зобов'язані пересилати один одному претензії у термін не пізніше 3 місяців до закінчення встановленого строку на розгляд претензії.

Претензія повинна бути розглянута, а її заявник має бути повідомлений про задоволення або відхилення її протягом шести місяців.

Необхідно враховувати, що при перевалці вантажів, які прямують у прямому змішаному сполученні, транспортні організації, що беруть участь у такому перевезенні, мають доступ до цих вантажів. Тому, вантажовідправник вправі вимагати від транспортної організації видачі вантажу в кінцевому пункті перевезення з перевіркою його ваги, кількості місць та стану. Тарні та одиничні вантажі, прийняті до перевезення за стандартною вагою або за вагою, вказаною вантажовідправником на кожному вантажному місці, та такі, що надійшли в

справній тарі, видаються без зважування за кількістю місць. З перевіркою ваги або стану видаються вантажі у пошкодженій тарі або з явними ознаками нестачі або пошкодження. Якщо при такій видачі будуть виявлені нестача, пошкодження вантажу, транспортна організація повинна скласти комерційний акт.

У сучасних умовах регулювання процесу перевезення вантажів забезпечується системою договорів, кожен з яких регламентує свою сферу правовідносин. У цій системі договірною регулювання перевезення вантажів поряд із договорами, що безпосередньо стосуються процесу переміщення (доставки) вантажів, значне місце належить також договорам, що мають іншу мету, а саме: регламентувати організацію роботи з подавання транспортних засобів та пред'явлення вантажів до перевезення, їх перевалювання з одного виду транспорту на інший тощо. У цьому розумінні всі зазначені договори мають організаційний характер та можуть називатися організаційними. До таких організаційних договорів належать і вузлові угоди, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту.

Відносини, пов'язані з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні, опосередковуються (регулюються) двома видами договорів: договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні і угодами, які укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту, що регламентують порядок їх роботи з організації таких перевезень вантажів (вузлові угоди).

Порядок укладення та зміст цих договорів законодавством не визначений. З цього приводу на нашу думку, доцільно дати законодавче визначення поняття «вузлова угода» в Законі «Про змішані перевезення», розробити типовий примірник вузлової угоди; порядок укладення та визначити складові вузлової угоди в якості додатку до Правил перевезення в прямому змішаному сполученні та законодавчо встановити відповідальність сторін вузлових угод за ухилення від укладення або несвоєчасне укладення, а також за порушення умов таких угод. Також наголошуємо на недоцільності законодавчого обмеження відносин у даній сфері лише залізнично-водним сполученням.

Вузлова угода виступає у вигляді не єдиного документа, а як сукупність нормативних документів (ЄТП, Договір, Правила користування вагонами та контейнерами та ін.) які доповнюють один одного.

У зв'язку з цим пропонується законодавче закріплення визначення поняття «вузлова угода» у наступній редакції: вузлова угода – це сукупність договорів які носять організаційний характер і визначають взаємні відносини транспортних організацій, що беруть участь у прямому змішаному сполученні, згідно з якими вони зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший з метою продовження процесу доставки.

П. 5.9 чинних Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні необхідно викласти в наступній редакції: «5.9. У разі виявлення залізницею чи портом сум недоборів або переборів тарифних платежів повідомлення про це надсилаються ними платнику цих платежів. Якщо точна адреса платника невідома, повідомлення напосилаються залізниці або порту призначення вантажу для одержання недобору або повернення перебору через станцію або порт видачі вантажу.

Взаємні послуги щодо стягнення сум недоборів і повернення переборів є обов'язковими для залізниць, портів і вантажовласників».

У Законі України «Про змішані перевезення» передбачити ст. 11 наступного змісту:

«Стаття 11. Умови роботи організацій різних видів транспорту в логістичних центрах при перевезенні вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні визначаються вузловими угодами, що укладаються строком на п'ять років, а також іншими договорами.

Порядок розробки та укладення вузлових угод та договорів встановлюються правилами перевезень вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні.

У випадку зміни технічного оснащення або технології роботи транспортного вузлу вузлова угода та договори за пропозицією однієї із сторін можуть бути повністю або частково переглянуті до спливу строку їх дії.

Укладення вузлової угоди є обов'язковим для сторін. Суперечки, що виникають при виконанні та укладенні вузлових угод та договорів, розглядаються в порядку, встановленому відповідним законодавством».

ВИСНОВКИ до розділу 2.

1. За результатами дослідження, проведеного в другому розділі слід зазначити, що договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні є господарським договором, самостійним видом договору, що застосовується у сфері транспортної діяльності. Процес перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні повинен регулюватися Законом України «Про змішані перевезення».

При прийнятті Закону України «Про змішані перевезення» слід передбачити поняття договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні у такій редакції: за договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні перевізник (оператор змішаного перевезення) зобов'язується доставити ввірений йому другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення двома чи більше видами транспорту на підставі єдиного транспортного документу в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

2. Договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні повинен бути укладений у письмовій формі. Одним із документів, що підтверджує наявність і зміст договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, є перевізний документ (комплект перевізних документів). Накладна є складовою частиною комплексу перевізних документів, до якого, крім неї, входять: дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу.

Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та перевізником на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших

платежів за перевезення. Накладна разом з дорожньою відомістю супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу. Квитанція про приймання вантажу до перевезення видається відправнику.

3. Зобов'язання за договорами перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні припиняється виконанням, проведеним належним чином; неможливістю його виконання; за домовленістю сторін; у разі ліквідації суб'єкта господарювання – перевізника або вантажоодержувача.

4. Умови, за яких відбувається зміна умов перевезення, пункту призначення, виду вантажу не можна вважати підставами припинення договору перевезення конкретного вантажу, оскільки його предметом є саме послуга перевезення, а тому можна вважати лише зміною умов договору. З огляду на те, що чинне законодавство України не встановлює спеціальних випадків для розірвання договорів перевезення вантажів, у тому числі й у прямому змішаному сполученні, наголошується, що сторони повинні встановлювати в договорах підстави, за яких сторони набувають права вимагати розірвання договору.

5. Відносини, пов'язані з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні, опосередковуються (регулюються) двома видами договорів: договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні й угодами, які укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту, що регламентують порядок їх роботи з організації таких перевезень вантажів (вузлові угоди). Порядок укладення та зміст цих договорів законодавством не визначений. З цього приводу доцільно дати законодавче визначення поняття «вузлова угода» в Законі «Про змішані перевезення», розробити типовий примірник вузлової угоди; порядок укладення та визначити складові вузлової угоди в якості додатку до Правил перевезення в прямому змішаному сполученні та законодавчо встановити відповідальність сторін вузлових угод за ухилення від укладення або несвоєчасне укладення, а також за порушення умов таких угод.

6. Вузлова угода виступає у вигляді не єдиного документа, а як сукупність нормативних документів (ЄТП, Договір, Правила користування вагонами та

контейнерами та ін.), які доповнюють один одного.

У зв'язку з цим пропонується законодавче закріплення визначення поняття «вузлова угода» у наступній редакції: вузлова угода – це сукупність договорів які носять організаційний характер і визначають взаємні відносини транспортних організацій, що беруть участь у прямому змішаному сполученні, згідно з якими вони зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший з метою продовження процесу доставки.

РОЗДІЛ ІІІ

ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

3.1. Умови та особливості відповідальності за договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні

Як зазначено в ч. 4 ст. 6 Закону України «Про транспорт» економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності [62].

Умови та особливості відповідальності за договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні розглядалися в радянські часи Г.Б. Астановським, Т.Є. Абовою, І.В. Рукосуєвим, В.А. Єгіазаровим [224, с. 32 - 41; 225, с. 78 - 86; 226, с. 19 - 23; 227, с. 82 - 90] та російськими правознавцями М.В. Демченко, В.В. Тюпа, В. Якушевим, М.І. Клеандровим, Е.В. Ткаченко [228, с. 154 - 159; 229, с. 139 - 143; 230, с. 151 - 157; 231, с. 57 - 68; 232, с. 38 - 45]. Українські правознавці досліджували лише окремі аспекти відповідальності за договором перевезення вантажів, а саме Г.В. Самойленко – відповідальність при перевезенні у внутрішньому водному сполученні [164], Є.Д. Стрельцова та О.В. Клепікова – відповідальність за договором морського перевезення вантажу [193; 194], Л.Я. Свистун розглядала відповідальність за договорами перевезення вантажів автомобільним транспортом [195], Е.М. Деркач – відповідальність при перевезенні вантажів залізничним транспортом [233].

У вітчизняному законодавстві загальні засади відповідальності учасників господарських відносин встановлені главою 24 ГК України [26]. Значення положень ГК України, що встановлюють відповідальність і регулюють порядок застосування, полягає в тому, що вони є тією основою, на якій мають ґрунтуватися всі закони, які визначають види відповідальності і порядок їх застосування у відповідних сферах суспільних відносин.

Як зазначено у ст. 216 ГК України учасники господарських відносин несуть господарсько-правову відповідальність за правопорушення у сфері господарювання шляхом застосування до правопорушників господарських санкцій на підставах і в порядку, передбачених Кодексом, іншими законами та договором [26].

Застосування господарських санкцій повинно гарантувати захист прав і законних інтересів громадян, організацій та держави, у тому числі відшкодування збитків учасникам господарських відносин, завданих внаслідок правопорушення, та забезпечувати правопорядок у сфері господарювання.

У разі настання господарсько-правової відповідальності до правопорушника застосовуються господарські санкції. Згідно з ст. 217 ГК України господарськими санкціями визнаються заходи впливу на правопорушника у сфері господарювання, в результаті застосування яких для нього настають несприятливі економічні та/або правові наслідки [26].

У сфері господарювання застосовуються такі види господарських санкцій: відшкодування збитків; штрафні санкції; оперативно-господарські санкції та адміністративно-господарські санкції.

Господарські санкції застосовуються у встановленому законом порядку за ініціативою учасників господарських відносин, а адміністративно-господарські санкції – уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування.

Згідно зі ст. 218 ГК України підставою господарсько-правової відповідальності учасника господарських відносин є вчинене ним правопорушення у сфері господарювання [26].

Господарські відносини, що виникають під час здійснення перевезення у прямому змішаному сполученні мають певні особливості, пов'язані з тим, що при такому перевезенні беруть участь кілька перевізників, що належать до різних видів транспорту. Тому відповідальність залежить від наступних умов: чи заподіяна шкода вчинена з вини одного перевізника або двох; чи заподіяна шкода

з вини вантажовідправника чи вантажоодержувача; чи можна встановити ступінь вини кожного з учасників однієї або кількох правовідносин.

Як, зазначав М.К. Александров-Дольник характеристика відповідальності транспортних організацій за невиконання зобов'язань, що витікають з договорів перевезення вантажів в прямому змішаному сполученні, викликала суперечки, щодо того визнати її солідарною чи дольовою, чи вона не може бути визнана ні солідарною, ні дольовою [140, с. 33].

Вже у дореволюційні часи виник погляд на відповідальність перевізників при перевезеннях в прямому змішаному сполученні, як на відповідальність солідарну. Його прихильники обґрунтовують свою точку зору тим, що предмет договору перевезення неподільний. Так, ще І.М. Рабинович зазначав: «Предмет договору перевезення по суті своїй нерозділений (доставка вантажу в цілості в місце призначення). Тому, кожний з перевізників, що є контрагентами за цим договором, вважається зобов'язаним виконати весь договір, а це означає, що всі вони відповідають один за іншого солідарно» [234, с. 395]. Вже у радянські часи такого ж висновку дійшов А.Г. Гусаков [142, с. 290].

Вбачаючи підставу для визнання відповідальності перевізників солідарною в неподільності предмету зобов'язання, ці автори разом з тим відмічали, що солідарна відповідальність перевізників в силу закону носить обмежений характер. Обмеження солідарної відповідальності перевізників визнавалося в тому, що клієнт міг пред'явити свої вимоги не до будь-якої з доріг, а тільки до тих, які були вказані в законі. Згідно зі ст. 99 Загального Статуту російських залізниць 1895 р. такими були залізниця відправлення, залізниця призначення та винувата залізниця. За Статутом залізниць 1923 р. клієнт був ще більше обмежений у праві вибору. Він міг пред'явити вимогу (претензію, позов), що витікає з договору перевезення, «або до залізниці відправлення, або до залізниці призначення» [142, с. 290 – 291].

У подальшому до думки про солідарний характер відповідальності перевізників, що беруть участь у прямому змішаному сполученні, приєднався М.А. Тарасов, який зазначав, що «договір перевезення за самою природою в силу

нероздільності свого предмету, встановлює солідарну відповідальність учасників перевезення» [235, с. 61]. Говорячи про солідарну відповідальність перевізників, М.А. Тарасов посилався не тільки на неподільність предмету зобов'язання, але і на ст. 83 Статуту внутрішнього водного транспорту 1930 р., де передбачалося, що вимоги, основані на прямому сполученні, пред'являються до першого та кінцевого транспортного підприємства, які несуть солідарну відповідальність [236].

З цього приводу М.К. Александров-Дольник визнав помилкою М.А. Тарасова те, що він «поширює норми Статуту внутрішнього водного транспорту, що не мають аналогічних положень в Статуті залізниць, на загальні принципи транспортного права» [140, с. 33].

Між тим М.А. Тарасов обґрунтовував свій висновок про солідарну відповідальність перевізників з погляду про неподільність предмету зобов'язання, лише ілюструючи його посиланням на статтю 83 СВВТ 1930 р., в якій прямо згадувалося про солідарну відповідальність транспортних підприємств. Він звернув увагу на те, що ця стаття, яка встановлювала пред'явлення вимог тільки до транспортних організацій відправлення та призначення вантажу, обмежувала солідарний характер відповідальності перевізників [141, с. 72].

Подальше обмеження можливості вибору клієнтом транспортної організації, до якої можуть бути пред'явлені претензії та позов, відбулося за Статутом залізниць 1935 р. Стаття 95 Статуту залізниць 1935 р. вперше встановила, що залізниці призначення несуть відповідальність за всі залізниці, що беруть участь у перевезеннях вантажів у прямому залізничному сполученні [12]. Потім цю норму було включено у ст. 220 Статуту залізниць СРСР 1954 р. Також аналогічний порядок був встановлений в ст. 222 СВВТ 1955 р. та ст. 170 Статуту залізниць СРСР 1964 р. [14; 84; 23].

У зв'язку з цим Г.Б. Астановський поставив питання, чи є цей порядок таким, що повністю виключає право клієнта у виборі транспортної організації при пред'явленні претензії та позову, підставою для заперечення солідарного характеру відповідальності перевізників вантажів у прямому сполученні. На

розв'язання цього питання він зазначив наступне. Згідно зі ст. 181 ЦК РСФСР при солідарному зобов'язанні «кредитор вправі вимагати виконання як від всіх боржників сумісно, так і від будь-якого з них окремо, притому як повністю, так і в частині боргу». Таким чином, солідарне зобов'язання має дві відмінні ознаки. Кредитор вправі пред'явити вимогу: а) до всіх боржників сумісно або до будь-якого з них; б) у повному обсязі або в частині боргу. Заперечуючи проти солідарного характеру зобов'язання перевізників, М.К. Александров-Дольник враховує тільки перший з них. Ця ознака дійсно відсутня, оскільки при перевезеннях вантажів у прямому сполученні клієнт вправі пред'явити вимогу тільки до транспортної організації призначення. Однак слід враховувати другу ознаку солідарного зобов'язання: відповідальність боржника, до якого пред'явлена вимога, виникає в повному обсязі боргу. При перевезеннях вантажу у прямому сполученні ця ознака є, адже транспортна організація призначення несе відповідальність за всі транспортні організації, що беруть участь у перевезенні. Далі, він зазначає, що можна говорити про обмеження солідарної відповідальності перевізників, не заперечуючи в цілому солідарний характер цієї відповідальності [237, с. 22 - 31].

М.К. Александров-Дольник заперечуючи проти солідарного характеру відповідальності перевізників при перевезеннях вантажів у прямому сполученні, не визнає її і пайовою. Він вважав, що вона основана «на праві регресної вимоги», яка за радянським правом не «завжди виникає з солідарної відповідальності» [140, с. 33]. Право регресу дійсно не завжди виникає з солідарної відповідальності. Але, як зазначав І.Б. Новицький, у даному випадку регресна вимога передбачає наявність «двох, пов'язаних між собою правовідносин» [238, с. 404]. При перевезеннях же вантажів у прямому сполученні регресна вимога пред'являється до учасників одних правовідносин.

На нашу думку, спроба М.К. Александрова-Дольника знайти третій шлях непереконалива. Або кожний з боржників відповідає перед кредитором тільки за свою частину боргу і тоді відповідальність є пайовою, або хоча б один з боржників відповідає перед кредитором не тільки за свою частину боргу, але і за інших боржників і тоді відповідальність є солідарною.

Отже, в силу того, що чинне законодавство не надає клієнту змоги «обирати винних», а також вести дискусію про солідарну відповідальність, немає підстав погодитися з М.К. Александровим-Дольником.

Прихильником визнання відповідальності перевізників при перевезеннях вантажів у прямому сполученні пайовою є К.К. Яічков. Негативне відношення до визнання солідарного характеру цього зобов'язання він обґрунтовує, по-перше, подібно М.К. Александрову-Дольнику можливістю пред'явлення вимог тільки до транспортної організації призначення вантажу, а по-друге, запереченням неподільності предмету зобов'язання при перевезенні вантажу [167, с. 126]. До висновку, що «в відносинах з перевезення вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні не може бути солідарності на боці транспортних підприємств і що відповідальність їх, як правило, є пайовою» [167, с. 128], К.К. Яічков прийшов, аналізуючи одночасно відповідальність перевізників при перевезеннях вантажів у прямому та прямому змішаному сполученні. Але він не врахував специфіки відповідальності перевізників у кожному з цих видів сполучення. Висновок про пайову відповідальність перевізників він зробив на підставі ст. 146 СЗ 1954 р., яка відноситься до перевезень в прямому змішаному сполученні. Посилаючись на цю статтю і на Правила перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні 1956 р. [206], він вказує, що «майнову відповідальність несе транспортне підприємство, винне в незбереженні вантажу, що перевозиться, відповідно статутам, які діють на тому чи іншому виді транспорту» [167, с. 127].

Однак неподільність предмета зобов'язання не є необхідною умовою солідарної відповідальності. Ця відповідальність при подільності предмету зобов'язання може бути встановлена законом або договором. У радянському законодавстві вона була встановлена ст. 222 СБВТ 1954 р. та ст. 170 СЗ 1964 р., які передбачали, що при перевезеннях вантажів у прямому сполученні транспортна організація призначення несе відповідальність за всі транспортні організації, що беруть участь у перевезенні.

К.К. Яічков мав на увазі відповідальність транспортного підприємства безпосередньо перед клієнтом, а не в порядку регресу перед транспортним

підприємством, що задовольнило вимоги клієнта, оскільки внутрішні взаємини транспортних підприємств і при солідарній відповідальності носять дольовий характер. Тому відповідальність транспортних організацій у прямому і в прямому змішаному сполученнях слід аналізувати окремо. На це вперше звернув увагу М.А. Тарасов [141, с. 70].

Згідно з радянським законодавством кожний з видів транспорту, що брав участь у перевезеннях прямого змішаного сполучення, відповідав безпосередньо перед заявником претензії або позову. Згідно з § 111 Правил перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні претензії, що витікають з перевезень у прямому змішаному сполученні, пред'являлися до транспортної організації призначення вантажу (управлінню залізниці, пароплавства, автостанції). Якщо за заявленою претензією відповідальною є транспортна організація, що передавала вантаж у пункті перевалки, транспортна організація призначення пересилала їй претензію, надавши до неї дані про результати її розгляду в частині, що стосується транспортної організації призначення, та повідомляла про пересилку претензії заявника [206].

Транспортна організація перевалки, що отримала претензію, дає на неї відповідь безпосередньо заявнику. При незадоволенні претензії позов пред'являвся до транспортної організації призначення вантажу. Однак згідно з п. 8 постанови Пленуму Верховного Суду СРСР від 11 квітня 1969 р. «Про деякі питання застосування судами законодавства при розгляді суперечок, що виникають з перевезень вантажів та багажу» [239] у тому випадку, коли є відомості, що вантаж було втрачено або пошкоджено до передачі його транспортній організації призначення, в якості співвідповідача може бути притягнута транспортна організація, у відношенні якої є матеріали, що підтверджують, що вона не передала вантаж у пункті перевалки або передала з нестачею, пошкодженням або порчею. Аналогічна практика склалася і в органах державного арбітражу [240, с. 179 - 180].

Таким чином, при перевезеннях вантажів у прямому сполученні, у здійсненні яких беруть участь транспортні організації одного виду транспорту, не дивлячись

на відсутність підстав для визнання неподільності предмету зобов'язання перевізників, оскільки кожна транспортна організація здійснює перевезення тільки на своїй ділянці шляху, відповідальність транспортних організацій є солідарною.

Солідарний характер відповідальності обмежений тим, що вимогу може бути пред'явлено тільки до транспортної організації призначення, яка несе відповідальність перед заявником претензії та позову за всі транспортні організації, що беруть участь у перевезенні. Як відмічає Л. Топалова, «особливість відповідальності учасників вантажного перевезення полягає у відомому наближенні до солідарної форми відповідальності, оскільки клієнт не повинен встановлювати, хто ж конкретно з них завдав шкоди, яка належить відшкодуванню» [241, с. 148 - 149]. Саме тому термін «солідарна відповідальність» застосовується в міжнародних угодах. Наприклад, ст. 21 Угоди про міжнародне вантажне сполучення (СМГС) між СРСР та соціалістичними країнами озаглавлена «Солідарна відповідальність залізниць». У ній зазначено: «Залізниця, що прийняла вантаж до перевезення за накладною дійсної угоди, відповідальна за виконання перевезення на всьому шляху до видачі вантажу на станції призначення». Цей висновок зроблено не дивлячись на те, що згідно СМГС у заявника претензії та позову немає права вибору залізниці, до якої вони повинні бути пред'явлені. В додатку № 13 до СМГС наданий перелік компетентних органів залізниць, яким пред'являються для розгляду претензії та позови [242].

У той самий час, при перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні, у здійсненні яких беруть участь транспортні організації різних видів транспорту, відповідальність є пайовою. Цей висновок стосується відповідальності в цілому кожного з видів транспорту, що бере участь у перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні. Відповідальність же транспортних організацій кожного з цих видів транспорту є солідарною, як і при перевезеннях у прямому сполученні. Транспортні організації відповідного виду транспорту, яким належать пункти призначення та перевалки вантажу, несуть

відповідальність перед заявником претензії та позову за всі транспортні організації даного виду транспорту.

При встановленні винуватості залізниць, пароплавств та автотранспортних підприємств, що беруть участь у перевезеннях у прямому змішаному сполученні, у незбереженні вантажу, що перевозиться, відповідальність несуть відповідно залізниці, пароплавства та автотранспортні підприємства (ст. 176 СБВТ, ст. 113 СЗ України, ст. 123 САТ). Таким чином, відповідальність усіх транспортних організацій, що беруть участь у цих видах сполучень, оснований на принципі вини та є пайовою.

Тому слід не погодитися з М.А. Тарасовим, що відшкодування за нестачу вантажу, «якщо не може бути встановлено винність будь-якого підприємства, що бере участь у перевезенні, розподіляється між перевізниками пропорційно належній кожному з них частині провізної плати» [175, с. 255]. Цей висновок обґрунтовувався ним на підставі § 50 Положення про пряме змішане залізнично-водне сполучення 1927 р. [243, с. 360 – 378], де дійсно вказувалося на розподілення відповідальності пропорційно провізній платі. Однак застосування даного правила на цей час виключається, оскільки воно знаходилося в нерозривному зв'язку з іншими нормами, що регулювали в той час відповідальність перевізників.

Як уже зазначалося, відповідно до чинного законодавства, якщо не може бути встановлено вину перевізників, що беруть участь у перевезенні вантажу в прямому змішаному сполученні, то відповідальність на транспортні організації взагалі не може бути покладено, оскільки відповідальність кожної з них оснований на принципі вини. Якщо буде встановлено вину транспортних організацій будь-якого одного виду транспорту, то відповідальність повинна бути покладена безпосередньо на нього. При встановленні вини транспортних організацій декількох видів транспорту кожний з них несе відповідальність за ту несхоронність вантажу, яка відбулася через його вину. І тільки тоді, коли збиток був нероздільним результатом винних дій транспортних організацій декількох

видів транспорту, він повинен бути розподілений між ними, але не пропорційно провізній платі, а відповідно до ступеня вини кожного з них [244, с. 274 - 276].

Такого роду відповідальність у літературі з транспортного права прийнято визначати терміном «спільна відповідальність». Цей термін має спеціальне значення. Вперше він був застосований Х.І. Шварцем замість терміну «змішана відповідальність» [245, с. 95 - 97]. Однак Х.І. Шварц не робив різниці у застосуванні цих термінів, а в більш пізній роботі відмовився від терміну «спільна відповідальність» [161, с. 199 - 203].

Терміном «спільна відповідальність» замість терміну «змішана відповідальність» користувався також А. М. Рубін. Він вважав, що «встановлений в літературі та судово-арбітражній практиці термін «змішана відповідальність» носить умовний характер і ...є невдалим, оскільки відповідальність, зрозуміло, ні за яких умов не може змішуватися. З цієї точки зору більш вдалим є термін «спільна відповідальність» [162, с. 144]. У той самий час і Х.І. Шварц, і А.М. Рубін визнавали можливим застосування «спільної (змішаної) відповідальності» не тільки до випадку відшкодування збитків боржником з урахуванням ступеня вини кредитора (потерпілого), але і до випадку розподілення збитків між декількома боржниками, що спільно завдали збитків кредитору.

Між тим в іншій літературі з транспортного права термін «спільна відповідальність» характеризує суттєво інший вид відповідальності, ніж термін «змішана відповідальність». Коли втрата або пошкодження вантажу є нероздільним результатом винних дій транспортної організації та вантажовласника (вантажовідправника або вантажоодержувача), що виступає в якості позивача у справі, - застосовується принцип змішаної відповідальності. Тут має місце вина боржника та кредитора. У той же час, коли втрата або пошкодження вантажу є нероздільним результатом винних дій транспортної організації і вантажовласника, що виступають у справі в якості співвідповідачів (наприклад, залізниця та вантажовідправник, є співвідповідачами за позовом вантажоодержувача), застосовується принцип спільної відповідальності. Цей же вид, відповідальності має місце, коли незбереження вантажу є нероздільним

результатом винних дій транспортних організацій різних видів транспорту, що виступають в якості співвідповідачів за позовом вантажовідправника при перевезеннях у прямому змішаному сполученні. «Спільна відповідальність» характеризується тим, що розподілення шкоди між боржниками має місце не в майбутньому, як при солідарній відповідальності, а безпосередньо за позовом кредитора [246, с. 11 – 12].

Термін «спільна відповідальність» на відміну від «змішаної відповідальності» був застосований Б.Б. Черепакінін та Б.Л. Хаскельбергом [247, с. 484 - 485; 248, с. 80 - 81]. Є.А. Тихоненко і А.Н. Романович також вважають, що «в спорі про відшкодування збитків, завданих одержувачу, дорога та відправник виступають один перед одним не як кредитор та боржник, а тільки як боржники перед вантажоодержувачем. Тому тут ... немає змішаної відповідальності, а є самостійна відповідальність дороги та вантажовідправника. Але обсяг відповідальності кожної з цих організацій повинен визначатися відповідно ступеню вини» [249, с. 96]. К.К. Яічков вказує: «В літературі зустрічається ще термін «спільна відповідальність», який застосовується до випадків, коли має місце покладення відповідальності на двох та більше боржників згідно з тягарем вини кожного з них. Так, вказується, що якщо шкода вантажу завдана і його відправником і залізницею, то ... два відповідача повинні нести спільну відповідальність перед вантажоодержувачем. Але це зовсім інший випадок, що не підпадає під дію ч. 2 ст. 37 Основ цивільного законодавства» [250, с. 59].

Сфера застосування терміна «спільна відповідальність» потребує уточнення. За загальним правилом боржники, спільними діями яких завдано шкоду кредитору, несуть перед ним солідарну відповідальність. Сума, що виплачена кредитору, в подальшому може бути розподілена між боржниками. Спеціальне значення терміна «спільна відповідальність» у тому, що він застосовується, коли солідарна відповідальність боржників, що спільно завдали шкоди, в силу закону не настає, а кожний з боржників відповідає безпосередньо перед кредитором відповідно до ступеня своєї вини.

У зобов'язаннях з перевезення солідарна відповідальність транспортних організацій та вантажовласників (вантажовідправників та вантажоодержувачів) за втрату або пошкодження вантажів не настає в силу того, що відповідні статті транспортних статутів та кодексів передбачають звільнення транспортних організацій від відповідальності за несхоронність вантажу, що перевозиться, коли вона відбулася внаслідок вини вантажовідправника або вантажоодержувача. При такому положенні на транспортну організацію не може бути покладена відповідальність за винні дії вантажовласника. Крім того, солідарна відповідальність настає при множинності осіб в рамках однієї господарської операції. Коли в якості співвідповідачів за позовом вантажоодержувача виступають перевізник та вантажовідправник, то кожен зі співвідповідачів відповідає за тим зобов'язанням, яке він порушив: перевізник – за договором перевезення, а вантажовідправник, що виступає, як правило, постачальником, - за договором постачання.

Оскільки термін «спільна відповідальність» застосовується, коли солідарна відповідальність виключається, спільна відповідальність є різновидом дольової відповідальності. Вона має місце, коли кожний з боржників відповідає за частками, але частки визначаються відповідно до ступеня їх вини. Як зазначає Б. Хаскельберг, це відбувається тому, що «у зв'язку з нероздільністю шкідливого результату розміри часток не можуть бути визначені за ознакою завдання» [248, с. 81].

В одних випадках спільна відповідальність задовольняє всім ознакам дольової відповідальності боржників при множинності осіб у зобов'язанні. В інших же випадках, коли немає множинності осіб у зобов'язанні, а має місце відповідальність кількох боржників, пов'язаних з кредитором різними зобов'язаннями, вона є особливим видом відповідальності, лише близьким за характером до пайової.

В. Т. Смирнов застосовує термін «спільна відповідальність» у більш широкому сенсі, вважаючи, що «спільна відповідальність може бути як солідарною (якщо збитки стали єдиним нероздільним результатом винної поведінки перевізника та вантажовідправника), так і дольової (якщо характер

порушень дозволяє встановити, які збитки завдані винною поведінкою кожного з них)» [251, с. 32].

Окремо ним наголошується, що порча вантажу може бути обумовлена винною поведінкою як вантажовідправника (який невірно визначив строк транспортабельності або відправив нетранспортабельний вантаж), так і перевізника (який порушив режим перевезення). У такому випадку повинно вирішуватися питання про спільну відповідальність вантажовідправника та перевізника, й у разі якщо строк доставки вантажу не було порушено.

Спільна відповідальність (вантажовідправника та перевізника) може наступати і в тих випадках, коли за висновком експертизи прострочення в доставці вантажу (при дотриманні транспортабельності) призвело до підвищення порчі [155, с. 97].

З цим висновком слід не погодитися, по-перше, в силу того, що транспортне законодавство виключає солідарну відповідальність перевізника та вантажовідправника, а по-друге, виходячи з поняття спільної відповідальності. Коли шкода не є нероздільним результатом винних дій перевізника та вантажовласника, немає «спільної відповідальності» в тому спеціальному значенні, яке надають цьому терміну інші автори, а є відповідальність, при якій перевізник та вантажовласник зобов'язані відшкодувати збиток за частками, що визначаються за ознакою завдання. Коли ж збиток є нероздільним результатом винних дій перевізника та вантажовласника, вони зобов'язані відшкодувати збиток безпосередньо заявнику претензії або позову за частками, що визначаються відповідно до ступеня вини боржників. Тільки в цьому останньому випадку мають місце «спільна відповідальність».

Автори, що застосовують термін «спільна відповідальність» при аналізі перевізних правовідносин, вважають, що він повинен застосовуватися до випадків, коли «справа йде про відповідальність двох та більше боржників перед кредитором, що витікає з різних зобов'язальних відносин» [247, с. 485 - 488; 248, с. 80 - 81; 249, с. 60]. Але поняття «спільна відповідальність» має і більш загальне значення. Зовсім не обов'язково, щоб співвідповідачі відповідали за різними

зобов'язаннями. Так, у випадку спільної відповідальності транспортних організацій різних видів транспорту при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні відповідні транспортні організації відповідають за невиконання одного зобов'язання – договору перевезення в даному виді сполучення.

Спільна відповідальність може мати місце не тільки в зобов'язаннях з перевезення вантажів, але і в зобов'язаннях з поставки, деліктних зобов'язаннях.

Тому для застосування терміну «спільна відповідальність» в указаному спеціальному сенсі, на відміну від терміна «змішана відповідальність», є як теоретичні, так і практичні підстави. Б.Л. Хаскельберг пропонував розширити формулювання ч. 2 ст. 37 Основ таким чином, щоб воно охоплювало всі випадки, коли нероздільний збиток виник з вини учасників одного або кількох правовідносин [252, с. 177 - 179].

З огляду на сьогоднішній день, вважаємо що відповідальність підприємства того виду транспорту, яке припустило порушення зобов'язання є найбільш доцільною, адже в радянському господарстві не існувало різних форм власності і відносини між транспортними організаціями носили внутрішньовідомчий характер. Тому відповідальність могла розподілятися і між тими транспортними організаціями, які не допускали такого порушення. В умовах ускладнення господарських зв'язків та самої економіки, а також з урахуванням принципу розумності покарання законодавство має бути побудоване таким чином, що за порушене зобов'язання відповідає сторона, що припустила таке порушення.

А. Єфімов пропонує відповідальність учасників перевезення вантажів поділити на дві групи: відповідальність, що передбачена домовленістю сторін (договором), а також відповідальність, встановлена законодавством. Договором згідно з ЦК України може встановлюватися: відповідальність перевізника за неподання транспортного засобу; відповідальність відправника за невикористання наданого транспортного засобу; відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу [253, с. 48 - 52].

Стосовно закріплення санкцій щодо відповідальності при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні у вітчизняному законодавстві нами пропонується у Законі України «Про змішані (комбіновані) перевезення» передбачити норми відповідні змісту (Додаток А).

При цьому застосування господарських санкцій повинно гарантувати захист прав і законних інтересів громадян, організацій та держави, в тому числі відшкодування збитків учасникам господарських відносин, завданих внаслідок правопорушення, та забезпечувати правопорядок у сфері господарювання.

Господарські відносини, що виникають під час здійснення перевезення у прямому змішаному сполученні мають певні особливості, пов'язані з тим, що при такому перевезенні беруть участь кілька перевізників, що належать до різних видів транспорту. Тому відповідальність залежить від наступних умов: чи заподіяно шкоду з вини одного перевізника або двох; чи заподіяно шкоду з вини вантажовідправника чи вантажоодержувача; чи можна встановити ступінь вини кожного з учасників однієї або кількох господарських операцій.

У різні часи в залежності від чинного на той час законодавства вченими-правознавцями виділялися наступні види відповідальності: спільна відповідальність; змішана відповідальність; солідарна відповідальність; дольова відповідальність. На цей час, при встановленні вини транспортних організацій декількох видів транспорту кожний з них несе відповідальність в тій частині, яка створилася за його виною. Запропоновані норми слід включити до відповідного Закону України «Про змішані перевезення», які визначають умови відповідальності кожного з учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, а саме вантажовідправників, перевізників, вантажоодержувачів та операторів змішаних перевезень.

3.2. Відповідальність перевізника за незбереженні перевезення та несвоєчасну доставку вантажу

Як зазначено в ЦК України та ГК України ведення будь-якої підприємницької діяльності, що здійснюється суб'єктами господарювання несе в собі певні ризики, серед яких виділяють: ризик випадкового знищення та випадкового пошкодження майна; ризик настання несприятливих наслідків; ризик зміни обставин; ризик випадкового знищення та випадкового пошкодження товару, проданого під час транспортування; власний комерційний ризик підприємця (ст. ст. 323; 516; 652; 668 ЦК України; ст. 42, 44 ГК України) та інші ризики [29; 26].

Не є виключенням і діяльність з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, під час якої може відбутися втрата, псування вантажу або прострочення в його доставці.

Окремо слід наголосити, що крім дотримання учасниками перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні норм права, існує також обов'язок дотримання технічних норм. Дотримання юридичних обов'язків досягається шляхом чіткого виконання технічних норм. Технічні норми не регулюють соціальну діяльність, і їх юридичне значення полягає в праві суб'єктів правових відносин керуватися ними і обов'язках їх дотримуватися. Порухення цього зобов'язання тягне за собою юридичну відповідальність [254, с. 8 - 9].

У коло обов'язків перевізника за договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні всі транспортні статути включають обов'язок із забезпечення збереження вантажу, що перевозиться.

Згідно з пунктом 123 САТ відповідальність за збереження вантажу до моменту фактичної передачі лежить на стороні, яка здає його, а після фактичної передачі – на стороні, яка приймає. Відповідальність автотранспортних підприємств і організацій, залізниць і підприємств інших видів транспорту за збереження вантажів, прийнятих до перевезення у прямому змішаному сполученні, визначається статутами (кодексами, правилами), що діють на відповідному виді транспорту. При встановленні вини автотранспортних

підприємств і організацій, залізниць, пароплавств і аеропортів у втраті, недостачі, псуванні або пошкодженні вантажу відповідальність несуть, відповідно, автотранспортні підприємства й організації, залізниці, пароплавства й аеропорти [85].

Згідно з ст. 166 СВВТ відповідальність за цілісність та збереження вантажу до його фактичної передачі покладається на сторону, що здає, а після фактичної передачі – на сторону, що приймає. Охорона вантажних і порожніх вагонів у портах та на пристанях виконується засобами та за рахунок портів або пристаней. Зняття пломб з вантажних вагонів, що подаються в порти та на пристані під розвантаження, а також пломбування вагонів, завантажених у портах та на пристанях вантажами, що перевозяться у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, виконується залізницями. Пломбування суден виконується морськими або річковими пароплавствами за належністю суден [84].

Згідно зі ст. 110 СЗ України, залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі згідно з Правилами іншому підприємству. Обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється Правилами, покладаються на відправника [31]. Згідно з цими Правилами встановлюється перелік та порядок вантажів, що перевозяться у супроводі провідників відправника або одержувача [255]. Слід зазначити, що супроводження вантажів, що перевозяться у супроводі провідників відправника або одержувача не може слугувати обставиною, яка автоматично звільняє залізницю від відповідальності за незбереження вантажів. Для цього залізниця повинна довести, що втрата, нестача, пошкодження або псування вантажу, що перевозиться, мали місце з причин, пов'язаних з діями (бездіяльністю) провідників, що супроводжують вантаж. Крім цього, для забезпечення збереження вантажів укладаються договори про перевезення вантажів з супроводом їх воєнізованою охороною. Наказом № 18 Міністерства транспорту України від 20.01.97 року затверджено перелік вантажів, які повинні

супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони на залізничному транспорті на всьому шляху прямування залізницями України [256].

У свою чергу, претензії, що виникають з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, згідно з Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні пред'являються: управлінню залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція; порту, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт [88].

Якщо за пред'явленою порту претензією відповідальною є залізниця, то порт направляє претензію залізниці, якій належить станція перевалки вантажу; якщо претензія пред'явлена залізниці призначення, а відповідальним за неї є порт, то залізниця направляє претензію порту перевалки. Залізниця і порт при передачі претензії зобов'язані додати до неї результати розгляду в частині своєї відповідальності і повідомити заявника про пересилку претензії.

Претензії за прострочення терміну доставки вантажів розглядаються залізницями, портами, якщо прострочено загальний термін доставки. Відповідальність за прострочення терміну доставки кожного виду транспорту визначається за правилами, діючими на цьому транспорті.

Управління залізниць і порти зобов'язані пересилати один одному претензії у термін не пізніше 3 місяців до закінчення встановленого строку на розгляд претензії.

Претензія повинна бути розглянута, а її заявник має бути повідомлений про задоволення або відхилення її протягом шести місяців [88].

Відповідно до ст. 387 КТМ перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію, що випливає з перевезення у змішаному сполученні, – протягом шести місяців. З дня заявлення перевізнику претензії збігання терміну позовної давності припиняється до одержання відповіді на претензію або закінчення терміну, встановленого для відповіді [33].

Таке ж положення міститься в ч. 3 ст. 315 ГК України, згідно з якою перевізник розглядає заявлену претензію і повідомляє заявника про задоволення

чи відхилення претензії з перевезення у прямому змішаному сполученні – протягом шести місяців [26].

На наш погляд строк для розгляду претензії, що наданий перевізнику чинним законодавством згідно з цією статтею займає дуже великий проміжок часу та має бути скороченим до трьох місяців, тобто до загального строку розгляду претензій передбаченого цією ж статтею. Тим більше, що в Господарському процесуальному кодексі України встановлено місячний строк для розгляду претензії (ст. 7 ГПК України) [257]. Проте, позитивним у ст. 387 КТМ є те, що з дня заявлення перевізнику претензії збігання терміну позовної давності припиняється до одержання відповіді на претензію або закінчення терміну, встановленого для відповіді, що певною мірою зберігає для заявника претензії можливість захистити свої інтереси в судовому порядку уникаючи впливу позовної давності.

Ст. 388 КТМ встановлено, що до вимог, які виникають з договору морського перевезення вантажу, застосовується річний строк позовної давності незалежно від того, здійснюється перевезення у каботажному чи закордонному сполученні. Зазначений термін обчислюється: за вимогами щодо відшкодування збитків від втрати вантажу при перевезенні у змішаному сполученні – після закінчення чотирьох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення [33].

Відповідно до ст. 166 САГ автотранспортне підприємство або організація зобов'язані розглянути заявлену претензію і повідомити заявника про задоволення або відхилення її з дня одержання претензії: протягом 6 місяців – по претензіях, що виникли з перевезень у прямому змішаному сполученні [85].

Своїм роз'ясненням № 01-6/856 від 21.07.92 р. Вищий арбітражний суд України звернув увагу судів, що перебіг строку для позовів вантажовідправників і вантажоодержувачів до автотранспортного підприємства починається з дня одержання відповіді на претензію або з дня закінчення строку, встановленого для відповіді, тобто трьох місяців при перевезеннях в автомобільному сполученні, шести місяців у прямому змішаному сполученні і 45 днів по претензіях про сплату штрафів [258].

У правилах перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, що діяли в СРСР, існував наступний порядок вирішення претензій з таких перевезень. Якщо по заявленій до залізниці претензії за втрату, нестачу або пошкодження вантажу відповідальним є пароплавство або автогосподарство, претензія спрямовується на вирішення річковому (морському) пароплавству перевалки вантажу з води на залізницю, про що дорога повідомляє заявника претензії. При цьому повідомлення про пересилання претензії не відміняло порядку пред'явлення претензій та позовів, встановлених статутами. Позови з договорів перевезення пред'являлися до суду району знаходження управління залізниці або пароплавства, до якого була пред'явлена претензія. При розгляді судовими органами позовів клієнтури по перевезенням змішаного сполучення відповідач міг притягнути в якості співвідповідача суміжну транспортну організацію, що брала участь в такому перевезенні. Суди були не вправі спрямовувати справу на вирішення інших судів на тій підставі, що документи, необхідні для вирішення справи, знаходяться в іншому суді і тому там зручніше розглянути цей позов. Якщо останній з перевізників визнавав позов за свою відстань шляху, то з нього стягували і іншу частину вимоги [259, с. 47].

У цьому випадку він відповідав як боржник за вимогою, що витікала з солідарного зобов'язання. Кінцеве транспортне підприємство, задовольнивши позов одержувача, могло вимагати від інших учасників виконання зобов'язання відповідного грошового розрахунку. Одержувачеві не було необхідності встановлювати, на якій ділянці шляху або перевальному пункті була припущена несхоронність його вантажу; він був вправі надати претензію тій транспортній організації, яка завершувала транспортний процес та здавала йому вантаж. Перший перевізник відповідав за те, що наступний виконає перевезення до кінця. Кінцевий виконавець відповідав за дії всіх попередніх. Виконання зобов'язання одним звільняло всіх інших виконавців. У зв'язку з цим виникало право зворотної вимоги зі співперевізників. Відшкодування за втрату вантажу понад норми, якщо не можна було встановити вину якогось підприємства, яке брало участь у перевезенні, розподілялася між перевізниками пропорційно належної кожному з

них частини провізної плати. Але у подальшому, радянське законодавство встановило, що коли збиток був нероздільним результатом винних дій транспортних організацій декількох видів транспорту, він повинен бути розподілений між ними, але не пропорційно провізній платі, а відповідно до ступеня вини кожного з них.

Як передбачено вітчизняним законодавством, за договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні відповідальність за прострочення несе перевізник того виду транспорту, з вини якого затримано доставку вантажу. Проте вимога щодо сплати штрафів за прострочення пред'являється до перевізника, який здає вантаж одержувачеві у пункті призначення. А.В. Мілашевич підкреслює, що у транспортної організації, яка видає одержувачеві вантаж і несе відповідальність за прострочення його доставки, є право вимагати у регресному порядку у транспортної організації, що допустила прострочення, відшкодування понесених внаслідок цього збитків [69, с. 218].

Встановити, що доставлений товар зіпсований чи пошкоджений одержувач може шляхом огляду вантажу. Також одержувач зобов'язаний перевірити наявність пломб відправника, їх справність, стан тари (упаковки), наявність маркування, а також перевірити відповідність найменування вантажу і транспортного маркування даним, зазначеним у перевізному документі. Якщо одержувач приймає вантаж без перевірки кількості місць або ваги, він має право зобов'язати перевізника зробити відповідне застереження у перевізному документі.

Крім одержувача здійснити огляд вантажу при його видачі може і перевізник. У ряді випадків це є його обов'язком, який закріплюється транспортним законодавством.

Ст. 52 СЗ України встановлює, що на станції призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу в разі: 1) прибуття вантажу в пошкодженому вагоні (контейнері), а також у вагоні (контейнері) з пошкодженими пломбами відправника або пломбами попутних станцій; 2) прибуття вантажу з ознаками недостачі, псування або пошкодження під час

перевезення на відкритому рухомому складі або у критих вагонах без пломб; 3) прибуття вантажу, що швидко псується з порушенням граничного терміну його перевезення або з порушенням температурного режиму транспортування у рефрижераторних вагонах (контейнерах); 4) прибуття вантажу, завантаженого залізницею; видачі з місць загального користування вантажів, вивантажених залізницею 5) видачі з місць загального користування вантажів, вивантажених залізницею; 6) прибуття вантажів у вагонах навалом і насипом за вимогою одержувача у розмірах, передбачених Правилами перевезення вантажів [31].

Ст. 100 СВВТ передбачає перелік випадків, коли перевізник зобов'язаний перевіряти кількість місць, вагу і стан вантажу в пункті призначення [84].

Згідно зі ст. 165 КТМ України одержувач і перевізник мають право вимагати до видачі вантажу його огляду та перевірки кількості. Зумовлені цим витрати несе особа, яка зажадала огляду та перевірки вантажу [33].

Ст. 66 САТ встановлює, що перевізник при здачі вантажу одержувачеві зобов'язаний перевірити вагу, кількість місць і стан вантажу у визначених випадках [85].

Факт виявлення втрати, нестачі, псування або пошкодження вантажу повинен бути оформлений належним чином.

За втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу з моменту прийняття його до перевезення і до видачі одержувачу перевізник несе відповідальність згідно зі ст. 924 ЦК України, ст. 314 ГК України [29; 26].

Відповідно до ст. 190 СВВТ на внутрішньому водному транспорті втраченим вважається вантаж, якщо він не виданий на вимогу одержувача протягом 30 днів після закінчення строку доставки, а при перевезенні вантажу у прямому змішаному сполученні – після закінчення 4 місяців з дня прийняття його до перевезення початковим транспортним підприємством [84].

Згідно зі ст. 140 САТ на автомобільному транспорті вантаж вважається втраченим, якщо він не був виданий одержувачеві на його вимогу: при міському і приміському перевезенні – протягом 10 днів з дня прийняття вантажу, при міжміському перевезенні – 30 днів після закінчення строку доставки [85].

Як зазначено, в пункті 3.6. роз'яснення ВГСУ № 04-5/601 від 29.05.2002 року у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні вантаж вважається втраченим після закінчення двох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення (ст. 117 СЗ України) [260].

Отже, у чинному законодавстві не існує єдиного підходу до визначення терміну, з якого вантаж вважається втраченим при перевезенні у прямому змішаному сполученні. Пропонуємо вирішити це питання у відповідних правилах, розроблених у розвиток Закону України «Про змішані перевезення», в яких встановити єдиний підхід щодо визначення терміну, з якого вантаж вважається втраченим при перевезенні у прямому змішаному сполученні. Видається логічним вважати вантаж втраченим після закінчення двох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення, адже за цей термін можливо здійснити весь перелік заходів, спрямованих на розшук вантажу. Тому встановлений СВВТ у чотири місяці – це доволі тривалий проміжок часу і його слід скоротити.

Нестача має місце тоді, коли перевізник видає одержувачеві вантаж у меншій кількості, ніж його було прийнято від відправника за одним транспортним документом. Нестача може бути наслідком крадіжок вантажів під час перевезення чи зловживань з боку відправника, який недовантажує перевізний засіб тощо.

Також слід розрізняти псування та пошкодження. Псування – це хімічні або біологічні зміни вантажу, а пошкодження – механічні зміни (поломка, руйнування), що спричинюють зниження цінності вантажу внаслідок зменшення ефективності використання за призначенням. Причини пошкодження, псування вантажів полягають у порушенні температурного режиму під час перевезення вантажів, які швидко псуються, у неправильному розміщенні їх на транспортних засобах тощо [66, с. 340].

За втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезення вантажу перевізник несе відповідальність згідно з ч. 1 ст. 314 ГК України, 924 ЦК України, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини [26; 29]. Тобто законодавець закріплює принцип винуватості перевізника і покладає на нього обов'язок доведення зворотного.

Але, згідно з ч. 2 ст. 314 ГК України у транспортних кодексах чи статутах можуть бути передбачені випадки, коли доведення вини перевізника у втраті, нестачі або пошкодженні вантажу покладається на одержувача або відправника [26].

О.В. Клепікова умовно поділяє такі випадки на: 1) обставини, що передбачають презумпцію вини перевізника; 2) обставини, що передбачають презумпцію невинуватості перевізника (тобто припускає наявність обставин, за яких доказування вини за договором перевезення покладатиметься на одержувача чи відправника). При цьому право визначення таких обставин надається укладачам транспортних статутів і кодексів, які широко його використовують [67, с. 168].

Так, згідно зі ст. 134 САТ автотранспортне підприємство або організація, що здійснювали перевезення вантажу, звільняються від відповідальності за втрату, нестачу, псування чи пошкодження вантажу в разі, якщо: 1) вантаж прибув у справному автомобілі (контейнері) зі справними пломбами вантажовідправника, а штучний вантаж – зі справним захисним маркуванням, бандеролями, пломбами вантажовідправника або виготовлювача; 2) нестача, псування чи пошкодження сталися внаслідок природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу відкритим рухомим складом; 3) вантаж перевозився у супроводі експедитора вантажовідправника (вантажодержувача); 4) нестача вантажу не перевищує норм природних втрат [85].

Схожі підстави для звільнення перевізників від відповідальності містяться в ст. 111 СЗ України та ст. 176 КТМ [31; 33].

Тобто перевізник у випадку пошкодження, втрати, псування вантажу може послатися на вказані обставини і доказування його вини автоматично перекладається на одержувача, який, у більшості випадків, обмежений в отриманні відповідних доказів. На практиці можливі випадки коли перевізник відповідає не за вантаж, а за справність пломби відправника.

Згідно зі ст. 130 СЗ України пред'явленню залізниці позову може передувати пред'явлення до неї претензії [31]. Право на пред'явлення позову має обмежене коло осіб.

Так, у серпні 2005 року фірма «Леман Коммодітіес С.А.» звернулася до суду з позовом про стягнення з державного підприємства «Одеська залізниця» збитків, посилаючись на те, що під час видачі вантажу катанки сталеві, який прибув в Іллічівський морський рибний порт для фірми «Леман Коммодітіес С.А.», було виявлено нестачу маси вантажу. В обґрунтування позовних вимог фірма «Леман Коммодітіес С.А.» посилалася на ст.ст. 105, 110, 113, 114, 115, 129, 130 СЗ України.

Рішенням господарського суду Одеської області у позові відмовлено з тих підстав, що позивач не є одержувачем вантажу за залізничною накладною, у нього відсутнє право на пред'явлення позову до залізниці. Рішення суду першої інстанції обґрунтовано посиланням на ст.ст. 130, 133 СЗ України.

На думку суду апеляційної інстанції, з фактичних обставин справи та на підставі зазначених правових актів впливає, що позивач має право заявляти позов до залізниці на підставі ст.ст. 130, 133 СЗ України, відповідачем не доведено обставин, які свідчать про те, що нестача сталася не з його вини.

Проте суд касаційної інстанції з таким висновком суду апеляційної інстанції не погодився з наступних підстав.

Відповідно до ст. 3, ч. 2 ст. 8 Закону України «Про залізничний транспорт» законодавство про залізничний транспорт загального користування складається із Закону України «Про транспорт», цього Закону, СЗ України, який затверджується КМУ, та інших актів законодавства України. Умови та порядок організації перевезень, у тому числі в прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту та обслуговування відправників і одержувачів вантажів визначаються СЗ України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

Відповідно до ч. 1 ст. 909 ЦК України та ч. 2 ст. 306 ГК України суб'єктами відносин перевезення вантажів є перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі.

Як встановлено ч. 3 ст. 909 ЦК України, укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням транспортної накладної (коносамент) або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами).

Відповідно до ст. 130 СЗ України право на пред'явлення до залізниці претензій та позовів у разі недостачі, псування або пошкодження вантажу має одержувач. Як встановлено ст. 133 цього Статуту, передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а також вантажовідправником або вантажоодержувачем вищій організації або уповноваженій особі, яка виступає від їх імені. Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним написом на документі (накладній, вантажній, багажній квитанції), а для уповноваженої особи – довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

Суд першої інстанції, з'ясувавши, що укладено договір перевезення за залізничною накладною, по якій вантажоодержувачем вантажу є Іллічівський морський рибний порт, обґрунтовано відмовив у позові на підставі ст.ст. 130, 133 СЗ України.

Суд апеляційної інстанції безпідставно вдався до аналізу укладеного між позивачем та АТЗТ «Іллічівський морський рибний порт» договору про надання портом стівідорних послуг щодо навантаження експортних та транзитних вантажів, які експедуються позивачем. Цей договір не стосується спірних правовідносин [260].

Крім обмеженого кола осіб, що мають заявити позов, згідно зі ст. 131 СЗ України претензії, що виникли з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, заявляються: а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція; б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт [31].

Як зазначає ВГСУ в позові відмовлено з тих підстав, що позивач не є одержувачем вантажу за залізничною накладною. У нього відсутнє право на пред'явлення позову до залізниці. Враховуючи, що у вказаній справі кінцевим пунктом перевезення в накладній значилася залізнична станція, а одержувачем вантажу – порт, то право пред'явлення позову до залізниці існувало у порту як у одержувача вантажу, а не у фактичного власника вантажу, в даному випадку – «Леман Коммодітіес С.А.».

Крім того, ВГСУ наголошує, що при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні судам необхідно зазначати, на підставі яких доказів вони визначають перевезення вантажу як перевезення у прямому змішаному сполученні, який ще вид транспорту, крім залізничного, бере участь у перевезенні.

Так, ВГСУ виніс постанову від 22.02.2007 р. по справі № 9/300-06, згідно з якою однією з підстав направлення справи на новий розгляд зазначив, що суди попередніх інстанцій визначаючи перевезення спірного вантажу по накладних Запоріжжя-ліве – Херсон-порт як перевезення у прямому змішаному сполученні, не зазначили, на підставі яких доказів вони дійшли такого висновку, який ще вид транспорту, крім залізничного, приймав участь у перевезенні по цим накладним.

Фактично з позовом до залізниці звернулася компанія «Aluminium Silikon Marketing GmbH», як власник, а не вантажоодержувач, що не передбачено СЗ України, а власник не може бути позивачем у справі при залізничних перевезеннях, якщо він не є вантажовідправником або вантажоодержувачем вантажу, нестача якого виявлена при залізничному перевезенні.

Ст. 133 СЗ України передбачає виняткове право вантажоодержувача передати право на пред'явлення претензій та позовів до перевізника вантажовідправнику або уповноваженій особі, яка буде виступати від імені вантажоодержувача. Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним підписом на накладній, а для уповноваженої особи – довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

Наявна в матеріалах справи Довіреність (том 1 а.с.76-79) № 2/2006 від 05.04.2006 на уповноваження діяти в інтересах компанії «Aluminium Silikon Marketing GmbH» не є довіреністю уповноваженої особи у розумінні ст. 133 СЗ України, яка дає право пред'являти вимоги до перевізника за договором перевезення вантажу, оскільки вона видана власником, а не одержувачем вантажу за накладними.

Крім того, судами попередніх інстанцій перевезення вантажу по спірних накладних Запоріжжя-ліве – Херсон-порт визначене як перевезення у прямому змішаному сполученні, хоча ст. 6 СЗ України визначає пряме залізничне сполучення як перевезення в межах двох і більше залізниць України, а пряме змішане сполучення – як перевезення, що здійснюється залізницями та іншими видами транспорту за єдиним транспортним документом протягом усього шляху прямування.

Визначаючи перевезення спірного вантажу по накладних Запоріжжя-ліве – Херсон-порт як перевезення у прямому змішаному сполученні, суди не зазначили, на підставі яких доказів вони дійшли такого висновку, який ще вид транспорту, крім залізничного, приймав участь у перевезенні по цим накладним. Також суди попередніх інстанцій не встановили, яка юридична особа отримала вантаж від залізниці (розкредитувала документи) – Херсонський річковий порт чи компанія «Aluminium Silikon Marketing GmbH».

Постановляючи рішення про стягнення з державного підприємства «Одеська залізниця» на користь позивача коштів у відшкодування частково втраченого майна, апеляційний суд не звернув увагу на вимоги спеціальної норми транспортного права щодо належного позивача, що є порушенням принципу всебічного, повного і об'єктивного розгляду всіх обставин справи та призвело до прийняття передчасних рішень, які не можуть залишатись без змін і підлягають скасуванню [262].

Іноді в нормативних актах визначені підстави, за яких обов'язок доказування вини перевізника за нестачу, псування чи втрату вантажу прямо перекладається на одержувача чи відправника. Так, ст. 178 КТМ покладає на вантажоодержувача

доказування вини перевізника за нестачу вантажу, що прибув у порт призначення: 1) у справних суднових приміщеннях, ліхтерах, контейнерах зі справними пломбами відправника; 2) у цілій і справній тарі, без слідів її розпакування у дорозі; 3) у супроводі провідника відправника чи одержувача [33].

Водночас, відповідно зі ст. 924 ЦК України перевізник відповідає за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу сталися внаслідок обставин, яким він не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало [29].

Тобто ЦК України не надає транспортним уставам та кодексам можливості встановлювати підстави звільнення від відповідальності перевізника. Ця норма, на нашу думку, є позитивною і в цілому відповідає загальним положенням зобов'язального права. Вона надає одержувачу чи відправнику у випадку виникнення спору за договором перевезення вантажу можливість надавати в суд лише документи, що підтверджують отримання перевізником вантажу і документи, що підтверджують факт недостачі, ушкодження, псування вантажу. А перевізника, якщо він бажає звільнитися від відповідальності, зобов'язує надати докази, що підтверджують відсутність його вини.

Одразу після прийняття СЗ України відбулася ситуація коли питання, пов'язане із справлянням плати на підставі ст. 119 СЗ України та інших пов'язаних з нею норм Статуту, законодавчо не було врегульовано.

Вищий арбітражний суд України звернувся до КМУ у зв'язку з виникненням питань щодо вирішення спорів, пов'язаних із застосуванням ст. 119 СЗ України, затвердженого постановою КМУ від 06.04.98 р., з проханням надати офіційне тлумачення згаданої норми.

В своєму листі Вищий арбітражний суд України зазначив наступне.

Відповідно до ст. 119 СЗ України за користування вагонами і контейнерами залізниці вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій тощо вноситься плата. Порядок визначення цієї плати встановлюється Правилами перевезення вантажів, що згідно зі статтею 5 Статуту затверджуються

Міністерством транспорту України і є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

Натомість наказом Міністерства транспорту України від 08.05.98 № 174 «Про порядок тимчасової дії окремих нормативно-правових актів» передбачено, що перевезення вантажів у внутрішньому сполученні здійснюється відповідно до нормативно-правових документів, затверджених Радою залізничного транспорту держав – учасниць Співдружності в тій частині, що не суперечить положенням Статуту і нормативно-правових актів України. До таких документів даний наказ відносить, зокрема, «Тарифное руководство № 1» і зазначає, що до розробки Правил перевезення вантажів у разі застосування ст. і 119 Статуту та інших статей, у яких є посилання на цю статтю, тимчасово слід керуватися відповідними пунктами 48-53 «Тарифного руководства № 1».

Згаданий документ належить до актів законодавства колишнього СРСР і базується на нормах Статуту залізниць СРСР. Відтак він передбачає, зокрема, стягнення штрафу за затримку контейнерів понад встановлені строки при перевезеннях у прямому змішаному сполученні (пункт 53 з посиланням на ст. 104 Статуту залізниць СРСР).

Таким чином, Міністерство транспорту України згаданим наказом затвердило порядок, що суперечить ст. 119 Статуту, зокрема з таких підстав:

1) У ст. 119 Статуту існує поняття «плата» (за користування вагонами і контейнерами, за час затримки вагонів тощо), а у «Тарифному руководстві № 1» вживається поняття «штраф» (в тому числі за простій вагонів і затримку контейнерів).

Відповідні поняття («плата» і «штраф») у правовому розумінні цих термінів не є ні рівнозначними, ані тотожними. Плата справляється за виконані роботи, надані послуги, відвантажені товари (продукцію); штраф є санкцією (заходом відповідальності) за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань, що випливають із закону чи договору.

2) Статут взагалі не містить поняття "простій вагонів", яким оперує пункт 49 «Тарифного керівництва № 1». У Статуті йдеться про затримку вагонів і контейнерів (зокрема, статті 119, 120, 121).

3) Передбачені «Тарифним керівництвом № 1» штрафи повинні обчислюватись у рублях колишнього СРСР. Відповідно до чинного законодавства грошовою одиницею України є гривня, що виступає як єдиний законний засіб платежу на території України (ст. 99 Конституції України, п. 1 ст. 3 Декрету КМУ від 19.02.93 «Про систему валютного регулювання і валютного контролю».

З урахуванням викладеного відповідачі у згаданих вище спорах заперечують проти позовних вимог залізниць і вважають, що питання, пов'язане із справлянням плати на підставі ст. 119 та інших пов'язаних з нею норм Статуту, на даний час законодавчо взагалі не врегульовано [263].

У судів різних інстанцій виникало питання: у якому порядку з моменту набрання чинності СЗ України повинна визначатись плата за користування вагонами (контейнерами), внесення якої передбачено ст. 119 СЗ України.

На розв'язання цього питання Міністерством транспорту України відповідно до ст. 119 СЗ України було видано накази від 02.02.99р. № 53 «Про затвердження ставок плати за користування вагонами і контейнерами» і від 25.02.99р. № 113 «Про затвердження Правил користування вагонами і контейнерами».

Вищий арбітражний суд України повідомив суди про правомірність видання названих нормативних актів на розвиток та конкретизацію ст. 119 СЗ України, яка (правомірність) знайшла підтвердження у постанові судової колегії по перегляду рішень, ухвал, постанов Вищого арбітражного суду України від 25.02.2000 № 04-1/1-8/148. Про викладене повідомляється для вирішення питання про поновлення провадження у справах, в яких його було зупинено з урахуванням згаданого листа Вищого арбітражного суду України [264].

Отже «завдяки» вказаному непогодженню між СЗ України та «Тарифним керівництвом № 1» між споживачами послуг та залізницями виникали суперечки, і за якими майже на один рік і три місяці було зупинено провадження у справах цієї категорії спорів, що черговий раз свідчить про важливість чіткого та

зрозумілого законодавства. Тому для уникнення непогоджень у сфері перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні нами пропонується прийняття відповідного закону «Про змішані перевезення».

При перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні виникають випадки, коли доставлений вантаж не є витребуваним одержувачем. Не витребуваним є вантаж, який не одержано протягом одного місяця після повідомлення перевізником одержувача. За своєю правовою сутністю невитребувані вантажі належать до категорії безхазяйної речі. На практиці такі вантажі, що знаходяться у портах або на станціях понад установлені строки, стримують вантажообіг. Час, витрачений перевізником на очікування приймання вантажу, на збереження вантажу, розглядається як простій транспортного засобу. Тому транспортними кодексами, статутами і правилами перевезення передбачено обов'язок одержувача сплатити штраф за простій судна та відшкодувати витрати, пов'язані із зберіганням вантажу.

Порядок зберігання невитребуваних вантажів на залізничному транспорті встановлено ст. ст. 12, 46 СЗ України та прийнятими відповідно до нього Правилами зберігання вантажів [31].

Законодавством передбачена можливість реалізації невитребуваних вантажів.

Ч. 4 ст. 310 ГК України передбачає, що вантаж, не одержаний протягом місяця після повідомлення перевізником одержувача, вважається невитребуваним і реалізується в установленому законом порядку [26].

Порядок реалізації невитребуваних вантажів передбачається транспортними кодексами, статутами, правилами перевезення та іншими нормативними актами.

На підставі статей 48 - 51 СЗ України та Правил реалізації вантажів, затверджених наказом Мінтрансу України від 21 листопада 2000 р. № 644, реалізація вантажів здійснюється залізницею, в перелічених випадках.

Кошти, одержані від реалізації вантажу в разі перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні, якщо пунктом призначення є морський чи річковий порт, – перераховуються на рахунок залізниці перевалки вантажу для

сплати належної суми одержувачу, якому цей вантаж не був доставлений, або відправникові [265].

Порядок реалізації таких вантажів встановлено Декретом КМУ від 8 квітня 1993 р. № 33-93 «Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни» [198].

Одержувач або відправник мають право вимагати видачі вантажу, який знайдено, незважаючи на оформлення його нестачі чи втрати, навіть тоді, коли перевізник відшкодував пов'язані з цим збитки. У даному разі одержувач або відправник зобов'язані повернути перевізнику суму отриманого відшкодування.

Порядок реалізації цього права закріплено у транспортних кодексах, статутах і правилах перевезення вантажів.

Відповідно до ст. 117 СЗ України відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо останній не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення строку доставки, а у разі перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні – після закінчення двох місяців з дня приймання його до перевезення. Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених строків, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У разі коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, вказана сума зменшується з урахуванням збитків, визначених у порядку, передбаченому ст. 114 СЗ України [31].

Згідно ст. 179 САТ автотранспортна організація відповідає: 1) у разі втрати або нестачі вантажу і багажу – в розмірі вартості вантажу і багажу, який втрачено чи якого не вистачає; 2) у разі пошкодження вантажу або багажу – в розмірі суми, на яку зменшилася його вартість; 3) у разі втрати вантажу або багажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, - у розмірі оголошеної цінності вантажу або багажу, якщо не буде доведено, що вона менша за його дійсну вартість.

Якщо внаслідок пошкодження, за яке автотранспортна організація несе відповідальність, якість вантажу або багажу змінилася настільки, що він не може бути використаний за прямим призначенням, одержувач має право відмовитися від вантажу і вимагати відшкодування за його втрату. Коли втрачений вантаж буде згодом знайдено, одержувач має право вимагати видачі йому цього вантажу чи багажу, повернувши відшкодування, одержане за його втрату або нестачу.

На наш погляд, слід переглянути обмежену відповідальність перевізника, внаслідок дій якого при несхоронності вантажу перевізник відшкодовує вантажовідправнику лише суму реального збитку, а відшкодування не отриманого прибутку матеріальної компенсації моральної шкоди покладається на постачальника.

Після прибуття вантажу до пункту призначення відповідальність перед перевізником за одержання конкретного вантажу несе одержувач. Однак він може перекласти на відправника всі суми штрафів, зборів та збитків, які сплачені перевізникові внаслідок неправильних дій відправника з даного перевезення [85].

Отже, діяльність з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні передбачає певні ризики, а саме: втрата, псування вантажу або прострочення в його доставці.

Вирішення цих питань відрегульовано законодавством наступним чином: 1) обставини, що передбачають презумпцію вини перевізника; 2) обставини, що передбачають презумпцію невинуватості перевізника, тобто припускає наявність обставин, за яких доказування вини за договором перевезення покладатиметься на одержувача чи відправника.

Окремо слід наголосити, що крім дотримання учасниками перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні норм права, існує також обов'язок дотримання технічних норм.

З метою вдосконалення відповідного законодавства нами пропонується зменшити строк для розгляду претензії, при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні, що наданий перевізнику чинним законодавством до трьох

місяців. Крім того, враховуючи, що у чинному законодавстві не існує єдиного підходу щодо визначення терміну, з якого вантаж вважається втраченим при перевезенні в прямому змішаному сполученні, ми пропонуємо вирішити це питання у відповідних правилах, розроблених у розвиток Закону України «Про змішані перевезення», в яких встановити єдиний підхід щодо визначення терміну, з якого вантаж вважається втраченим при перевезенні в прямому змішаному сполученні. На нашу думку буде прийнятним вважати вантаж втраченим – після закінчення двох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення.

ВИСНОВКИ:

1. Після проведення дослідження відповідальності за незбереженні перевезення та несвоєчасну доставку вантажу слід відзначити, що відповідальність учасників перевезення вантажів можна поділити на дві групи: відповідальність, що передбачена домовленістю сторін (договором), а також відповідальність, встановлена законодавством.

2. Господарські відносини, що виникають під час здійснення перевезення у прямому змішаному сполученні мають певні особливості, пов'язані з тим, що при такому перевезенні беруть участь кілька перевізників, що належать до різних видів транспорту. Тому відповідальність залежить від наступних умов: чи заподіяна шкода вчинена з вини одного перевізника або двох; чи заподіяна шкода з вини вантажовідправника чи вантажоодержувача; чи можна встановити ступінь вини кожного з учасників однієї або кількох правовідносин.

3. У різні часи в залежності від чинного на той час законодавства вченими-правознавцями виділялися наступні види відповідальності: спільна відповідальність; змішана відповідальність; солідарна відповідальність; дольова відповідальність. На цей час, при встановленні вини транспортних організацій декількох видів транспорту кожний з них несе відповідальність в тій частині, яка створилася за його виною.

4. Пропонується норми щодо відповідальності включити до відповідного Закону України «Про змішані перевезення», які визначають умови

відповідальності кожного з учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, а саме вантажовідправників, перевізників, вантажоодержувачів та операторів змішаних перевезень.

5. Запропоновано зменшити строк для розгляду претензії, при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні, що наданий перевізнику чинним законодавством до трьох місяців. Крім того, враховуючи, що у чинному законодавстві не існує єдиного підходу щодо визначення терміну, з якого вантаж вважається втраченим при перевезенні в прямому змішаному сполученні, пропонується вирішити це питання у відповідних правилах, розроблених у розвиток Закону України «Про змішані перевезення», в яких встановити єдиний підхід щодо визначення терміну, з якого вантаж вважається втраченим при перевезенні в прямому змішаному сполученні.

ВИСНОВКИ

Проведене теоретичне дослідження дозволило зробити певні висновки та пропозиції щодо вдосконалення вітчизняного господарського та транспортного законодавства. Достовірність наукових положень, висновків і рекомендацій підтверджується їх апробацією у вигляді публікацій у наукових фахових виданнях, обговоренням на науково-практичних конференціях, обґрунтуванням конкретних пропозицій щодо внесення змін до чинного законодавства.

Обґрунтовані наукові висновки та практичні рекомендації можуть бути використані у процесі подальшого вдосконалення законодавства, у правозастосовній практиці, науковій та викладацькій діяльності. Основними з них є наступні.

1. Відносини з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні виникли ще у дореволюційній Росії, що знайшло своє відображення у Загальному статуті російських залізниць. Подальшого розвитку ці перевезення, і як наслідок, їх законодавче забезпечення дістали в СРСР. Проте система правового регулювання відносин по перевезенню вантажів, коли основний пласт правовідносин регламентувався не законом, а підзаконними нормативними актами уряду та відомчими нормативними актами транспортних міністерств, створювала сприятливу підставу для реалізації суто відомчих інтересів у шкоду правам та законним інтересам вантажовідправників та вантажоодержувачів, що знайшло своє відображення в численних правилах, з явною перевагою на користь транспортних організацій. Цей досвід є негативним і його наслідки відчуються до цього часу.

2. Історично-правовий аналіз правового забезпечення перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні дозволяє виокремити три періоди розвитку законодавства з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні: початковий (з кінця XIX сторіччя до 1917 року), радянський період (з 1921 року до 1991 року), сучасний період (з 1991 року по цей час).

3. Здійснено визначення поняття перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні та визнання процесу перевезення вантажів у прямому змішаному

сполученні динамічним, який включає такі стадії: прийом вантажу до перевезення, переміщення вантажу до перевального пункту, перевантаження вантажу на інший вид транспорту, переміщення вантажу до кінцевого пункту, видачу вантажу.

Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні – перевезення вантажів від вантажовідправника до вантажоодержувача перевізниками різними видами транспорту (двома або більше) за єдиним перевізним документом під відповідальністю оператора змішаного перевезення або при відсутності такого – кожного з перевізників на своїй ділянці шляху прямування вантажу.

4. Сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини у сфері організації і здійснення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, становить законодавство про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, яке за предметом правового регулювання відноситься до такого інституту господарського законодавства, як транспортне законодавство. Правове регулювання перевезення вантажів в прямому змішаному сполученні в Україні представлено великою кількістю нормативних актів. Основними нормативними актами є Цивільний кодекс України та Господарський кодекс України.

5. Ряд законодавчих актів: транспортні кодекси, статuti, правила, закони, інші нормативні акти також містять норми щодо перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Наявність великої кількості підзаконних актів, що регулює перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні має як позитивні так і негативні риси. З метою уникнення негативних рис пропонується прийняття відповідного Закону України «Про змішані перевезення».

6. Правовою формою опосередкування відносин з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. За договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні перевізник зобов'язується доставити ввірений йому відправником вантаж з пункту відправлення у перевальний пункт та передати вантаж наступному перевізнику, який доставляє вантаж у пункт призначення у встановлений законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій

на одержання вантажу особі (одержувачу) за єдиним перевізним документом, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу провізну плату.

7. Договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні – це договір, укладений оператором змішаного перевезення або перевізником з вантажовласником на доставку вантажу двома та більше видами транспорту. Він є господарським договором, самостійним видом договору, що застосовується у сфері перевезення вантажів, його не можна поєднувати з договорами підряду, майнового найму, схову та визначається як угода, за якою перевезення здійснюється від вантажовідправника до вантажоодержувача двома або більше перевізниками різних видів транспорту за єдиним перевізним документом.

8. Учасниками процесу перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні є господарюючі суб'єкти, які організують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, сприяють його здійсненню або здійснюють його безпосередньо. Учасники процесу перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні можуть бути класифіковані наступним чином: прямі учасники процесу перевезення (відправник, перевізники, одержувач), непрямі учасники процесу перевезення (оператор змішаного перевезення, перевальний пункт).

9. Договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні повинен бути укладений у письмовій формі. Одним із документів, що підтверджує наявність і зміст договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, є перевізний документ (комплект перевізних документів). Накладна є складовою частиною комплекту перевізних документів, до якого, крім неї, входять: дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та перевізником на користь третьої сторони – одержувача. З метою спрощення документообігу та гармонізації законодавства із європейським наголошується на необхідності наявності двох видів документів на змішане перевезення вантажів: оборотного та необоротного.

10. Процес перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні закінчується видачею вантажу одержувачу. Видача вантажу – це комплекс дій, спрямованих на своєчасну передачу вантажу одержувачу або іншій уповноваженій на це особі (одержувачу). Крім виконання, проведеного належним чином, зобов'язання за договорами перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні припиняються неможливістю його виконання; за домовленістю сторін; у разі ліквідації юридичної особи – перевізника або вантажоодержувача. Умови, за яких відбувається зміна умов перевезення, пункту призначення, виду вантажу не можна вважати підставами припинення договору перевезення конкретного вантажу, оскільки його предметом є саме послуга перевезення, а тому можна вважати лише зміною умов договору. З огляду на те, що чинне законодавство України не встановлює спеціальних випадків для розірвання договорів перевезення вантажів, у тому числі і у прямому змішаному сполученні, наголошується, що сторони повинні встановлювати в договорах підстави, за яких сторони набувають права вимагати розірвання договору.

11. Поряд із договорами, що безпосередньо стосуються процесу переміщення (доставки) вантажів, значне місце належить також договорам, що мають іншу мету, а саме: регламентувати організацію роботи з подавання транспортних засобів та пред'явлення вантажів до перевезення, їх перевалювання з одного виду транспорту на інший тощо. До таких організаційних договорів належать і вузлові угоди, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту.

12. Порядок укладення та зміст вузлових угод законодавством не визначений. З цього приводу доцільно дати законодавче визначення поняття «вузлова угода» в Законі України «Про змішані перевезення», розробити типовий примірник вузлової угоди; порядок укладення, визначити складові вузлової угоди та законодавчо встановити відповідальність сторін вузлових угод за ухилення від укладення або несвоєчасне укладення, а також за порушення умов таких угод. Вузлова угода виступає у вигляді не єдиного документа, а як сукупність нормативних документів (ЄТП, Договір, Правила користування вагонами та

контейнерами та ін.) які доповнюють один одного. У зв'язку з цим пропонується визначення поняття «вузлова угода» у наступній редакції: вузлова угода – це сукупність договорів які носять організаційний характер і визначають взаємні відносини транспортних організацій, які беруть участь у прямому змішаному сполученні, згідно з якими вони зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший з метою продовження процесу доставки.

13. Відповідальність учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні можна поділити на дві групи: відповідальність, що передбачена домовленістю сторін (договором), а також відповідальність, встановлена законодавством. Господарські відносини, що виникають під час здійснення перевезення у прямому змішаному сполученні мають певні особливості, пов'язані з тим, що при такому перевезенні беруть участь кілька перевізників, що належать до різних видів транспорту. Тому відповідальність залежить від наступних умов: чи заподіяна шкода вчинена з вини одного перевізника або двох; чи заподіяна шкода з вини вантажовідправника чи вантажоодержувача; чи можна встановити ступінь вини кожного з учасників однієї або кількох правовідносин. Запропоновано норми, які встановлюють умови відповідальності кожного з учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, а саме вантажовідправників, перевізників, вантажоодержувачів та операторів змішаних перевезень включити до Закону України «Про змішані перевезення».

14. Обставини, які можуть бути підставою для майнової відповідальності перевізника, відправника та одержувача, засвідчуються актами. У Законі України «Про змішані (комбіновані) перевезення» пропонується передбачити види санкцій щодо відповідальності при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Смирнов А.М., Клещенков О.В. Транспортне право: Курс лекцій. – Донецьк: ДЮІ, 2006. – 300 с.
2. Лебедев В.П. Смешанные перевозки как разновидность международных перевозок грузов и международное право. // http://www.murs.com.ua/ru/articles/transport/mixed_shipment/
3. М.А. Ковальчук. Источники правового регулирования деятельности железнодорожного транспорта России (XIX – начало XX в.в.). // http://www.sworld.com.ua/index.php?option=com_content&task=view&id=4877&Itemid=37
4. Шершеневич Г.Ф. Курс торгового права. Т. II: Товар. Торговые сделки. // http://jurbook.narod.ru/934.html#_footnoteref680
5. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2006 – 910 с.
6. Гражданское Уложение: Проект Высочайше учрежденной Редакционной Комиссии по составлению Гражданского Уложения/ Под ред. И.М. Тютрюмова. М.: Волтерс Клувер, 2007. 288 с.
7. Шершеневич Г.Ф. Курс гражданского права. Т. 2. М.: Автограф, 2001. 720 с.
8. Декрет Совета Народных Комиссаров Р.С.Ф.С.Р. от 16.08.1920 г. Общий устав железных дорог Р.С.Ф.С.Р. Режим доступа: http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad134/dСНК_ugd.htm
9. Транспортное право :Учебник / В. А. Егиазаров. 4-е изд., перераб. и доп., учеб. М.: Юстицинформ, 2007. – 552 с.
10. Устав железных дорог Р.С.Ф.С.Р. 1922 года // Сборник Уложений РСФСР, 1922. – №38. – Ст. 445.
11. Устав железных дорог СССР 1927 года // Сборник Законодательства СССР, 1927. – № 30. – Ст. 307 – 308.

12. Устав железных дорог СССР 1935 года // Сборник Законодательства СССР, 1935. – №9. – Ст. 73.
13. В. А. Егизаров. Совершенствование законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. Издательство Казанского университета. 1984. – 125 с.
14. Устав железных дорог СССР 1954 года // М., 1955 (утвержден 8 декабря 1954 года).
15. Н.В. Мишина. Этапы развития правовой политики на железнодорожном транспорте // <http://www.zdt-magazine.ru/publik/history/2007/may07.htm>
16. Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении // Постановление Министерства путей сообщения СССР от 24.04.1956 г. Режим доступа: http://www.innovbusiness.ru/pravo/DocumShow_DocumID_76332.html
17. Временное соглашение о порядке перевозки грузов в универсальных контейнерах Министерства путей сообщения и Министерства речного флота РСФСР в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении от 29.05.1963 г. // <http://www.vip-auto.info/dok2009/laws46/tex46826/page7.htm>
18. Кадала В.В. «Историко-правовий аналіз перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні». С. 227 – 231. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право. Випуск 9. – Ужгород: Поліграф-центр «ЛІРА», 2008. – 452 с.
19. «Об утверждении основ гражданского законодательства Союза ССР и союзных республик». Закон СССР от 08.12.1961 г. // <http://www.lawbase.ru/content/view/7935/40/>
20. Цивільний кодекс Української РСР № 1540-VI від 18.07.1963. // <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1540-06>
21. Комментарий к Гражданскому кодексу РСФСР/ Под ред. С.Н. Братуся, О.Н. Садикова. 3-е изд. испр. и доп. М.: «Высшая школа», 1985. – 544 с.

22. Яичков К.К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народнохозяйственной деятельности. М.: «Советское государство и право», 1955. С. 68.
23. «Об утверждении Устава железных дорог Союза ССР». Постановление Совета Министров СССР от 06.04.1964 г. № 270. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
24. Об усилении взаимной ответственности транспортных организаций за несвоевременную вывозку грузов с портов (с пристаней) и со станций при перевозках этих грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Постановление Совета Министров СССР от 09.12.1968 г. № 959. // <http://pravo2000.by.ru/baza34/d33755.htm>
25. Об утверждении Основных положений о годовом и квартальном планировании перевозки грузов. Постановление Совета Министров СССР от 04.01.1970 г. № 6. // <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=ESU;n=1373>
26. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. №436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №18. – Ст. 144.
27. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / Кол. авт.: Г.Л. Знаменський, В.В. Хахулін, В.С. Щербіна та ін.; За заг. ред. В.К. Мамутова. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – 688 с.
28. Иоффе О.С. Обязательственное право. М.: «Юридическая литература», 1975. – 872 с.
29. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. №435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №18. – Ст. 144.
30. «Про залізничний транспорт». Закон України від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. - № 40. – Ст. 183.
31. «Про затвердження Статуту залізниць України». Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457. // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14.

32. «Про транзит вантажів». Закон України від 20 жовтня 1999 р. № 1172-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. - № 51. – Ст. 446.
33. Кодекс торговельного мореплавства України. Закон України від 23 травня 1995 р. № 176/95 // Відомості Верховної Ради України. – 1995. - № 47, 48, 49, 50, 51. – Ст. 349.
34. Засідання Робочої групи Міністерства транспорту та зв'язку України <http://www.mintrans.gov.ua/uk/news/print/12472.html>
35. Федеральный закон о смешанных (комбинированных) перевозках. Проект. // Режим доступа: <http://online.russiantransport.com/rus/docums/dsp/PROEKT.html>
36. Гражданский кодекс Российской Федерации. Принят Государственной Думой Федерального Собрания РФ 21.10.1994 г.// Режим доступа: <http://www.consultant.ru/popular/gkrf/>
37. Конвенция Организации Объединенных Наций о международных смешанных перевозках грузов. Женева, 24 мая 1980 г.// Режим доступа: <http://www.liga.net/>
38. Конституція України від 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. - № 30. – Ст. 141.
39. Об утверждении Аналитической записки к Концепции согласованной транспортной политики государств-участников СНГ на период до 2010 г.: Решение Совета глав правительств СНГ от 15 сентября 2004 г. Единый реестр правовых актов СНГ. – Режим доступа: <http://www.cis.minsk.by/webnpa/text.aspx?RN=N90400093#ук>
40. Экономика и организация внешнеторговых перевозок. Учебник под. ред. проф. Холопова К.В. М.: Юристъ: 2000. 688 с.
41. Шемшученко Ю.С. Юридична енциклопедія В 6 т. Т. 4: Н-П. – К.: Українська енциклопедія імені М.П. Бажана, 2002. – 720 с.
42. Харитонов Є.О., Харитонova О.І., Сафончик О.І. та ін. Правове регулювання перевезень в Україні: Навчальний посібник / За ред. Є.О. Харитонova. – Харків: Одиссей, 2006. – 560 с.

43. Сервис на транспорте. Учебное пособие под ред. проф. Николашина В.М. М.: Academia, 2004. 272 с.
44. А. Голубчик. Игры в транспортную лингвистику. // Режим доступа: http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad_st/bill_ivtl.htm
45. В.В. Кадала. Про уточнення поняття перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. С. 186 – 191. // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: Зб. наукових праць № 4 – Донецьк: Донецький юридичний інститут, 2009. – 241 с.
46. В.В. Кадала. Правова регламентація перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. С. 319 – 330. // Проблеми правознавства та правоохоронної діяльності: Зб. наукових праць № 2 – Донецьк: Донецький юридичний інститут, 2007. – 368 с.
47. Милославская С.В., Плужников К.И. Мультимодальные и интермодальные перевозки. Учебное пособие. М.: РосКонсульт, 2001. – 368 с.
48. Сханова С.Э., Попова О.В., Горев А.Э. Транспортно-экспедиционное обслуживание. Учебное пособие. М.: Academia, 2005, 432 с.
49. Логистика: управление в грузовых транспортно-логистических системах. Учебное пособие под ред. проф. Миротина Л.Б. М.: Юристъ, 2002. 414 с.
50. Левиков Г.А., Тарабанько В.В. Смешанные перевозки (состояние, проблемы, тенденции). М.: РосКонсульт, 2004, 292 с.
51. Транспортное обеспечение внешнеторговых операций. Справочник. Книга 1. Санкт-Петербург: ЗАО ЦНИИМФ, 1998. Словарь терминов – 464 с.
52. Большой юридический словарь. 3-е изд., доп. и перераб. / Под ред. проф. А.Я. Сухарева. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 858 с.
53. Міжнародне приватне право: Навчальний посібник / За ред. Гайворонського В.М., Жушмана В.П. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 367 с.
54. Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Л.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень: Підручник. – К.: Зовнішня торгівля, 2004. – 288 с.

55. Богуславский М.М. Международное частное право: Учебник. – 5-е изд., перераб. и доп., с изм. – М.: Юристъ, 2006. – 606 с.
56. Фединяк Г.С., Фединяк Л.С. Міжнародне приватне право. Підручник. – 3-тє вид., (доп. і перероб.). – К.: Атіка, 2005. – 544 с.
57. Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки. Правовое регулирование. – М.: Междунар. отношения, 2005. – 304 с.
58. Н. Ю. Ерпылева Актуальные проблемы теории и практики международного транспортного права. // http://sklad-zakonov.narod.ru/Vlad_st/mtp.htm
59. Зеркалов Д.В., Тимощук Е.Н. Международные перевозки грузов. Учебное пособие. – К.: Основа, 2009. – 523 с. – ISBN 978-966-699-533-2.
60. Гражданское право: Учебник / Под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. – М.: ПРОСПЕКТ, 1999. – Ч.II. 784 с.
61. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. – М.: Юрид. лит., 1999. 416 с.
62. «Про транспорт». Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 1994. - № 51. – ст. 446.
63. Шелухин Н.Л. «О предмете правового регулирования транспортного права». С. 257 – 260. Науковий вісник Ужгородського національного університету. Серія Право. Випуск 9. – Ужгород: Поліграф-центр «ЛІРА», 2008. – 452 с.
64. Бобылев А.И. Место транспортного права в системе российского права // Транспортное право. – 2005. - № 1. – С.10 – 13.
65. Щербина В.С. Господарське право України: Навч. посібник. – 2-е вид., перероб. і доп. - К.: Юрінком Інтер, 2001. – 384 с.
66. Транспортне право України: Підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. / За ред. М.Л.Шелухіна – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2008. – 896 с.
67. Булгакова І. В., Клепікова О. В. Транспортне право України: Академічний курс: Підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. – 536 с.
68. Шульженко Ф. П., Кундрік Р. С. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. — К.: КНЕУ, 2004. – 214 с.

69. 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. — 416 с.
70. Транспортное право: Учебное пособие. /Авт. кол. : О. В. Сиваков, А. Б. Новосельцев, В. Г. Ермолаев, Ю. Б. Маковский . — М.: «Былина», 2001. — 384 с.
71. Тарасов М.А. Система транспортного права Советского Союза // Советское государство и право. — 1957. - № 4. — с. 110 — 111.
72. Александров-Дольник М.К. К вопросу о системе советского транспортного права // Советское государство и право. — 1957. - № 12. — с. 412.
73. Тарасов М.А. Транспортное право. — Ростов-на-Дону: Изд-во Ростовского ун-та, 1968. — 242 с.
74. Хозяйственное право: Учебник / Под ред. В.В. Лаптева. — М.: Юридическая литература, 1983. — 527 с.
75. Кузьмін Р.І., Кузьмін Р.Р. Співвідношення понять «підприємництво» та «господарська діяльність» // Право України. —1999. - № 5. — с. 88 — 91.
76. Господарське право України: Підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М. К. Галянтич, С. М. Грудницька, О. М. Міхатуліна та ін. — К.: МАУП, 2005. — 424 с.
77. Лаптев В.В. Предмет и система хозяйственного права. — М.: Юридическая литература, 1969. — 175 с.
78. Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / О. В. Дзера (керівник авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін.; За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. — К.: Юрінком Інтер, 2004. — Кн. 2. — 640 с.
79. «Про автомобільний транспорт». Закон України від 5 квітня 2001 р. // Офіційний Вісник України. — 2001. - № 17. — Ст.719.
80. «Про перевезення небезпечних вантажів». Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-III. // Відомості Верховної Ради (ВВР). — 2000. - № 25. — ст. 446.
81. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1993. - № 25. — Ст. 275.

82. «Про трубопровідний транспорт» Закон України від 15 травня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. - № 29. – Ст. 139.
83. Мінтранс ініціює будівництво нових логістичних центрів // <http://economics.unian.net/ukr/detail/51795>
84. Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР. Утверждено постановлением СМ СССР от 15.10.1955 г. № 1801. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
85. Статут автомобільного транспорту Української РСР. Затверджений постановою Ради Міністрів Української РСР від 27.06.1969 р. № 401. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
86. «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні». Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. № 363. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
87. «Про затвердження окремих розділів Правил перевезень вантажів». Наказ Міністерства транспорту України № 644 від 21.11.2000 р. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
88. Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2002 р. № 334. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
89. Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР. Постанова Верховної Ради України від 12.09.1991 № 1545-ХІІ. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
90. Цветов Ю.М., Макаренко М.В. Роль транспортной системы Украины в евроазиатских интеграционных процессах: Науч. доклад / Материалы круглого стола «Транспорт и экономический рост» (Санкт-Петербург, 14-18 июня 2004 г.) // Сайт Евроазиатского транспортного союза. Режим доступа:

www.eatu.org

91. Багиев Р.Е. Комплексная оценка качества транспортных услуг в международных смешанных перевозках: Автореф. дис. канд. эконом. наук. – СПб., 2000. –19 с.
92. Экспорт: право и практика международной торговли. Шмиттгофф К.М. – М.: «Юридическая литература», 1993. 511 с.
93. «Про комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках». Закон України від 07.02.2002 р. № 3022-III. // Відомості Верховної Ради (ВВР). – 2002. - № 24. – ст. 166.
94. В.В. Кадала «Сравнительный аспект регулирования перевозки грузов в прямом смешанном сообщении в странах СНГ и ЕС». / Внешнеторговое право № 1(10). М., 2008. С. 22 – 23.
95. В.В. Кадала «Симбіоз держави та приватного перевізника при перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні». С. 377 – 378. // Генезис публічного права: від становлення до сучасності: Збірник наукових праць. / За ред. С.В. Ківалова, В.О. Тулякова, О.В. Козаченка. – Миколаїв: Вид-во «Іліон», 2010. – 428 с.
96. В.В. Кадала «Шляхи гармонізації законодавства України про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні із законодавством країн ЄС та СНД» С. 242 – 244. Актуальні проблеми юридичної науки: Збірник тез Міжнародної наукової конференції «Шості осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 26 – 27 жовтня 2007 року): У 3-х частинах. – Частина перша. – Хмельницький: Видавництво Хмельницького університету управління та права, 2007. – 289 с.
97. Шумкин С. «О новых транспортных проектах Евросоюза». Журнал «Морской бизнес Северо-запада» №4, 2006. // Режим доступа: <http://mbsz.ru/04/22.php>
98. Деркач Э.М. Правовые основы регулирования перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении // Гармонизация законодательства Украины и международная интеграция:

- внешнеэкономический аспект. – Донецк; ИЭПИ НАН Украины, 2006. – С. 225 – 233.
99. Саниахметова Н.А. Проблемы терминологического согласования легальных дефиниций в хозяйственном законодательстве Украины // Хозяйственное законодательство Украины: практика применения и перспективы развития в контексте европейского выбора: Сб. науч. тр. / НАН Украины. Ин-т экономико-правовых исследований; Редкол.: Мамутов В.К. (отв. ред.) и др. – Донецк: ООО «Юго-Восток, Лтд», 2005. – 584 с.
100. Кэрен Дэйвис. Право европейского союза: Пер. со 2-го англ. изд. – К.: Знання, 2005. – 406 с.
101. В.В. Кадала. Законодавство країн ЄС та інших країн про перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. // Гармонизация законодательства Украины и международная интеграция: внешнеэкономическая деятельность: Сб. науч. тр./ НАН Украины. Ин-т экономико-правовых исследований; Редкол.: Мамутов В.К. (отв. ред.) и др. – Донецк: ООО «Юго-Восток, Лтд», 2007. – 378 с.
102. Міжнародні правила, що відносяться до документа на змішане перевезення. Міжнародні організації та союзи. Правила від 01.01.1973. Міжнародна торговельна палата. Правила, Міжнародний документ від 01.01.1973. // Режим доступу: <http://www.liga.net/>
103. Стоклоса Юзеф «Оценка качества функционирования интермодальных перевозок в Европе» // http://www.logis.com.ua/21_1567.html
104. Н. Bischof, С.-D. Dünkel, Eisenbahningenieur, 2001, N 5, S. 6 - 10 «Либерализация европейского транспортного рынка. Перспективы и проблемы на примере перевозок в сообщении Восток – Запад» // <http://www.css-rzd.ru/zdm/06-2001/01109-2.htm>
105. В.В. Кадала. Щодо формування економіко-правового забезпечення перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. // Город, регион, государство: экономико-правовые проблемы хозяйствования: в 2-х т. Т. 1 сб.

- науч. тр./ НАН Украины. Ин-т экономико-правовых исследований. – Донецк: изд-во «Ноулидж», 2009. – 395 с.
106. Международные договоры Республики Беларусь, применяемые в хозяйственной (предпринимательской) деятельности /Под общей редакцией В.С. Каменкова. Мн., Амалфея, 2002, – 768 с.
107. Косовская В.А. Особенности международных транспортных обязательств и их место в системе международного частного права // Транспортное право. – 2004. - № 1. – С. 36 – 39.
108. «Про Концепцію Загальнодержавної програми адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Закон України від 21 листопада 2002 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. - № 3. – Ст. 12.
109. «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу». Закон України від 18 березня 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. - № 29. – Ст. 367.
110. А.В. Клещенко. Приоритеты развития транспортного законодательства Украины. // Гармонизация законодательства Украины и международная интеграция: внешнеэкономическая деятельность: Сб. науч. тр./ НАН Украины. Ин-т экономико-правовых исследований; Редкол.: Мамутов В.К. (отв. ред.) и др. – Донецк: ООО «Юго-Восток, Лтд», 2007. – 378 с.
111. «Про міжнародне приватне право» Закон України від 23.06.2005 № 2709-IV. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
112. «Про застосування Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів ІНКОТЕРМС». Указ Президента України № 567/94 від 4 жовтня 1994 року. // Урядовий кур'єр. – 1994. – № 185 – 186.
113. ІНКОТЕРМС. Офіційні правила тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати. Міжнародна торгова палата від 01.01.2000. Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=988_007

114. Мамутов В.К. Формировать законодательство, соответствующее собственным реалиям Украины // Экономика и право: Сб. научн. тр. – К.: Юринком Интер, 2003. – С. 75-77.
115. Соглашение о международном прямом смешанном железнодорожно-водном грузовом сообщении (МЖВС), София, 14 декабря 1959 года. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
116. «О федеральном железнодорожном транспорте.» Федеральный закон от 25.08.1995 г. № 15-ФЗ // Режим доступа: <http://www.ozpp.ru/library/norubs/9325/index.html>
117. «О железнодорожном транспорте в Российской Федерации.» Федеральный закон от 10.01.2003 № 17-ФЗ // Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=72415>
118. Устав железнодорожного транспорта РФ. Федеральный закон от 10.01.2003 № 18-ФЗ // Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=72455;fld=134;dst=4294967295;div=LAW>
119. «Об основах транспортной деятельности» Закон Республики Беларусь от 05 мая 1998 № 140-3 // Режим доступа: <http://pravo2002.by.ru/baza/zakon/1998/zak00429.html>
120. Гражданский кодекс Республики Беларусь от 7 декабря 1998 г № 218-3 (Национальный реестр правовых актов Республики Беларусь от 20 марта 2001г. № 2/744) // Режим доступа: <http://www.pravoby.info>
121. Федеральный закон о транспортно-экспедиционной деятельности. Федеральный закон от 30.06.2003 № 87-ФЗ // Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=43006>
122. «Об утверждении правил экспедирования грузов при смешанных перевозках». Приказ министерства транспорта и коммуникаций от 10.03.1997 № 58-Ц // Режим доступа: <http://pravo2000.by.ru/baza15/d14393.htm>
123. «О транспорте в Республике Казахстан». Закон Республики Казахстан от 21.09.1994 года. № 156-ХІІІ // Режим доступа: <http://www.pavlodar.com/zakon/?dok=00156 &uro=08012>

124. «Об утверждении Правил о прямых смешанных перевозках». Приказ Министра транспорта и коммуникаций Республики Казахстан от 26 января 2005 года № 52-I // Режим доступа: http://www.zakon.kz/law/news/news_whick.asp?datebeg=2005.03.14&dateend=2005.03.20
125. Про приєднання України до Європейської угоди про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти. Указ Президента України від 11.07.2005 року. № 1077/2005 // Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1077%2F2005>
126. Європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти. Женева. 01.02.1991 р. // Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?page=1&nreg=994_054
127. «Про введення в дію Правил перевезень вантажів у вагонах в міжнародному прямому залізнично-поромному сполученні через порти Іллічівськ – Поті/Батумі між Україною і Грузією». Наказ Міністерства транспорту України № 33 від 22.01.2002 року. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
128. Угода між Міністерством транспорту та зв'язку України і Міністерством транспорту Російської Федерації про організацію міжнародного прямого залізнично-поромного сполучення через порти Крим (Україна) і Кавказ (Росія). 12.11.2004 року. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
129. Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення. Постанова КМУ від 21.11.2007 року № 1353. // Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1353-2007-%EF>
130. Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані перевезення. Постанова КМУ від 22.08.2007 року № 1061. // Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=1061-2007-%EF>

131. Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Угорської Республіки про міжнародні комбіновані перевезення. Розпорядження КМУ від 09.04.2008 року № 579-р. // Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=579-2008-%F0>
132. Мамутов В.К. Развитие хозяйственного законодательства и хозяйственно-правовой мысли в суверенной Украине: Науч. доклад / Ин-т экономико-правовых исследований НАН Украины. – Донецк, 2004. – 40 с.
133. Хозяйственное право: Учебник / В.К. Мамутов, Г.Л. Знаменский, К.С. Хахулин и др. Под ред. Мамутова В.К. – К.: Юринком Интер, 2002, 912 с.
134. Предпринимательские договоры / Занковский С.С., Лаптев В.В.. - М.; Волтерс Клувер, 2004. – 304 с.
135. Танчук И.А., Ефимочкин В.П., Абова Т.Е. Хозяйственные обязательства. – М.: Юрид. лит., 1970. 216 с.
136. Быков А.Г. Система хозяйственных договоров // Вестник МГУ. – 1974. - № 1. – С. 6-11.
137. Брагинский М.И. Общее учение о хозяйственных договорах. – Минск: Наука и техника, 1967. – 259 с.
138. Агарков М.М. Обязательство по советскому гражданскому праву. – М.: Юрид. изд-во НКЮ СССР, 1940. – 192 с.
139. Брагинский М.И. Предварительный договор в хозяйственных отношениях // Советское государство и право. – 1971. - № 3. – С. 107 – 108.
140. Александров-Дольник М.К. Споры, возникающие из отношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. – М.: Госюриздат, 1955. – 239 с.
141. Тарасов М.А. Договор перевозки по советскому праву. – М.: Водтрансиздат, 1954. – 179 с.
142. Гусаков А. Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. М.: Транспечать НКПС, 1929. – 343 с.
143. Изволенский В.Н. Правовые вопросы железнодорожных перевозок. – М.: Трансжелдориздат, 1951. – 214 с.
144. Панкратьев А.Ю. Коммерческая эксплуатация морского транспорта. – М.:

- Морской транспорт, 1955. – С. 29 – 30.
145. Самойлович П.Д. Договор морской перевозки по советскому праву. – М.: Морской транспорт, 1952. – 231 с.
146. Рябинский Б.М. Об усовершенствовании транспортных норм, регулирующих транспортную деятельность железных дорог СССР.// Вопросы государства и права – Л.: Изд-во Ленинградского университета, 1964. С. 127 – 131.
147. Брагинский М.И. Общее учение о хозяйственных договорах. – Мн.: Наука и техника, 1967. – 260 с.
148. Е. Д. Шешенин Предмет обязательства по оказанию услуг // Сборник ученых трудов Свердловского юридического института. Вып.3. – Свердловск: Среднеуральское книжное изд-во, 1964. – С. 151 – 193.
149. Булгакова І.В. Поняття та значення договору залізничного перевезення вантажів за законодавством України // Вісник господарського судочинства. – 2001. - № 1. – С. 157 – 164.
150. Луць В.В. Контракти у підприємницькій діяльності: Навч. посібник. – К.: Юрінком Інтер, 1999. – 556 с.
151. Мамутов В.К. Важное направление правового обеспечения экономики – кодификация: науч. доклад / НАН Украины. Ин-т экономико-правовых исследований. – Донецк: Юго-Восток, 2009. – 34 с.
152. Витрянский В.В. Понятие и виды договора перевозки. Система договоров перевозки // Хозяйство и право. – 2001. – № 1. – С. 60 – 74.
153. Міщенко А.В. Договір перевезення вантажів за Господарським і Цивільними кодексами України: проблеми розмежування // Реалізація чинних Цивільного та Господарського кодексів України: проблеми та перспективи. – К.: НДІ приватного права та підприємництва АПрН України, 2006. – С. 151 – 153.
154. Беляневич О.А. Господарський договір та способи його укладання: Автореф. ... канд. юрид. наук: 12.00.04 / Київський національний університет імені Тараса Шевченка. – Київ, 1999. – 24 с.
155. В.Т. Смирнов. Грузовые перевозки в прямом смешанном железнодорожно-

- водном сообщении. – М.: Юрид. лит., 1981. – 112 с.
156. Правила переадресування вантажів. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20.08.2001 року. № 542. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
 157. Правила обчислення термінів доставки вантажів. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 року. № 644. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
 158. Витрянский В.В. Обязательства по подаче транспортных средств и предъявлению грузов к перевозке // Хозяйство и право. – 2001. – № 4. С. 25 – 42.
 159. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации / Под ред. Г.Г. Иванова. – М.: Спарк, 2000. – 734 с.
 160. Договоры в социалистическом хозяйстве / Отв. ред. О.С. Иоффе. – М.: «Юридическая литература», 1964. – 498 с.
 161. Шварц Х. И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М.: Юридическая литература. – 1966. – 264 с.
 162. Рубин А. М. Правовое регулирование централизованных перевозок грузов автомобильным транспортом. – М.: Госюриздат, 1960. – 173 с.
 163. Язев В.А. Правовая природа централизованной доставки товаров автотранспортом // Актуальные вопросы советского гражданского права. – М.: Юридическая литература, 1964. – 251 с.
 164. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні. – Дис. ... к.ю.н.: 12.00.03. – Х.: Національний університет внутрішніх справ. – 2003. – 108 с.
 165. Булгакова І.В. Особливості відповідальності сторін за договором залізничного перевезення вантажів. // Вісник господарського судочинства. 2002. № 4. С. 207 – 212.
 166. Хаскельберг Б.Л. Обязательство железнодорожной перевозки груза по советскому праву. Автореф. дис.... канд. юр. наук. Томск: Изд-во Том. Ун-та, 1969. – 49 с.

167. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. М.: Изд-во Академии наук СССР. – 1958. – 288 с.
168. Алексеев С.С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожных перевозок грузов. М.: Госюриздат – 1959. – 176 с.
169. Алексеев С.С. О взаимодействии административно-правового и гражданско-правового регулирования в социалистическом обществе // Правоведение. 1959. № 3. С. 42.
170. Смирнов В.Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР // Автореф. докт. дисс. Л., 1970. – 29 с.
171. Егоров К.Ф. Гражданско-правовая ответственность за невыполнение плана грузовых перевозок // Автореф. канд. дисс. Л., 1955. – 24 с.
172. Комментарий к транспортному уставу железных дорог Российской Федерации (постатейный) / Под ред. Т.Е. Абовой и В.Б. Ляндреса. М.: Контракт, 1998. – 295 с.
173. Витрянский В.В. Договор перевозки. М.: Статут, 2001. – 526 с.
174. В.В. Кадала «Момент укладання договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні». Сучасний вимір держави та права: Збірник наукових праць / За ред. В.І. Терентьева, О.В. Козаченка. – Миколаїв: Вид-во «Іліон», 2008. – 504 с.
175. Тарасов М.А. Договор перевозки. Ростов-на-Дону: Изд-во Ростов. ун-та, 1965. – 456 с.
176. Гуревич Г.С. К вопросу о правовой природе договора перевозки грузов // Ученые записки Кишиневского государственного университета. Т.67. Кишинев, 1968. С. 42 – 43.
177. Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов. М.: Юрид. лит., 1967. – 184 с.
178. Смирнов В.Т. Права и обязанности участников договора грузовой перевозки. Л.: Изд-во ЛГУ, 1969. – 245 с.
179. Рапопорт Л.И. Правовое положение грузоотправителя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института

- советской торговли. Вып. VI. – Харьков, 1957. – С. 171 – 173.
180. Александров-Дольник М.К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. М.: Наука. – 1954. № 4. – С. 102 – 107.
181. Масевич М.Г. Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. Алма-Ата: АН КазССР, 1964. – 318 с.
182. Петров И.Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. 1966. № 11. С. 12 – 15.
183. Булгакова І.В. Правове регулювання перевезення вантажів зазілничним транспортом в Україні: Дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04 – К., 2003. – 202 с.
184. Абова Т.Е. Об ответственности перевозчиков за сохранность грузов в прямом смешанном сообщении // Советское государство и право. М.: Наука. – 1965. № 10. С. 78 – 86.
185. Рапопорт Л.И. О правовой природе грузовых перевозок в прямом и смешанном сообщении // Научные записки Донецкого института советской торговли. Вып. X. Донецк, 1960. С. 260 – 261.
186. Хаскельберг Б.Л. Правовое положение транспортных организаций при перевозке грузов в прямом и прямом смешанном сообщении // Вопросы советского государства и права в свете решений XXIV Съезда КПСС. Межвузовский тематический сборник. Иркутск, 1972, Вып. 1, 2. – С. 125 – 136.
187. В.В. Кадала «Особливості правового статусу сторін договору перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» С. 152 – 156. Экономика-правовые исследования в XXI веке: история, современное состояние и перспективы совершенствования хозяйственного законодательства: материалы Первой международной научно-практической интернет-конференции (г. Донецк, 16-18 февраля 2009 г.) /Ин-т экономика-правовых исследований НАН Украины. – Донецк: изд-во «Вебер», 2009. – 290 с.
188. Правила оформлення перевізних документів: Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.

189. Про затвердження бланків перевізних документів: Наказ Міністерства транспорту України від 19 листопада 1998 р. № 460 // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
190. Гражданское право России. Часть вторая. Обязательственное право: Курс лекций / Отв. ред. О.Н. Садиков. М.: БЕК, 1997. – 784 с.
191. Холопов К. Основной закон железных дорог России // Закон. 2000. № 9. С. 54 – 55.
192. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні: Автореф. дис. канд. юр. наук. 12.00.03. – Харків, 2003. 20 с.
193. Стрельцова Є.Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект): Дис. ... канд. юр. наук. 12.00.03. – Одеса, 2002. – 199 с.
194. Клепікова О.В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом: Автореф. дис. канд. юр. наук. 12.00.03. – К., 2003. –14 с.
195. Свистун Л.Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: Автореф. дис. канд. юр. наук. 12.00.03. – К., 2005. 19 с.
196. Свистун Л.Я. Припинення договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом // Збірник наукових статей за матеріалами I міжвузівської науково-практичної конференції «Актуальні питання реформування правової системи України». Луцьк, 2005. – С. 10 – 14.
197. Бурса Н. Выдача грузов при перевозке в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении // Хозяйство и право. – М., 1982, № 6. – С. 79 – 82.
198. Декрет Кабінету Міністрів України від 8 квітня 1993 р. № 33-93 «Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни» // Урядовий кур'єр. – 1993. – 20 квітня.
199. Положення про Комісії з питань вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться понад установлені терміни в морських торговельних портах, на припортових залізничних станціях, розташованих на території АР Крим, Донецької, Запорізької, Миколаївської, Одеської, Херсонської областей.

- Затверджено Наказом Міністерства транспорту України, Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України № 178/75 від 19.03.2002 р. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
200. Определение Верховного Суда Российской Федерации от 30.11.2000 г. № КАС 00-467. // Режим доступа: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=LAW;n=59890;fld=134;dst=100031>
201. Правила видачі вантажів. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 року. № 644. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
202. Клепікова О.В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом: Дис. ... канд. юр. наук. – К., 2003. – 227 с.
203. «Про деякі питання застосування окремих норм чинного законодавства у вирішенні спорів та внесення змін і доповнень до деяких інформаційних листів». Інформаційний лист № 01-8/155 від 13.02.2002р. Вищий господарський суд України // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
204. М.А. Тарасов. Значение узловых соглашений в развитии перевозок прямого смешанного сообщения. // Правоведение. – Л.: Изд-во ЛГУ. – 1958. - № 2. – С. 51 – 59.
205. Шелухін М.Л., Кадала В.В. Місце вузлової угоди серед договорів в сфері доставки вантажів //Форум права. – 2008. - № 3. – С. 527 – 537 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2008-3/08smlsdv.pdf>
206. Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении: Сборник правил и тарифов. № 20 /Министерство путей сообщения СССР. – М. : Трансжелдориздат, 1956. – 67 с.
207. Ходунов М.Е. Практический комментарий к УВВТ СССР. – М.: Транспорт, 1955. – 176 с.
208. Соболев А. А. Правоотношения участников процесса транспорта народно-

- хозяйственных грузов в прямом смешанном сообщении : Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. М.,1971. – 19 с.
209. Смирнов В. Т. Грузовые перевозки в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. М.: Юрид. лит., 1981. – 112 с.
210. Стасюк З. М. Правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении с использованием морских паромных переправ: Автореферат диссертации на соискание ученой степени кандидата юридических наук. М., 1985. – 23 с.
211. Сборник постановлений Пленума и определений коллегий Верховного Суда СССР за 1943 г. М.: Юрид. изд-во МЮ СССР, 1948. – 311 с.
212. Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставам автомобильного транспорта союзных республик. –М.: Юрид. лит., 1978. – 232 с.
213. Егиазаров В.А. Транспортное право: Учебное пособие. – М.: Юрид. лит., 2001. – 216 с.
214. Витрянский В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении // Хозяйство и право. – М., 2001, № 6. – С. 25 – 44.
215. Морозов С.Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении // Юрист. – М.: Юрист, 2005, № 8. – С. 17 – 22.
216. Булгакова І.В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: Автореф. дис. канд. юр. наук:12.00.04/ Київський університет імені Тараса Шевченка. – К., 2003. – 20 с.
217. Словарь логиста. Режим доступа: <http://www.slovalogista.ru/index.php?id=2188>
218. Энциклопедия бизнеса. Режим доступа: <http://mega.km.ru/business/encyclor.asp?TopicNumber=13088&search=%C2+4+%C5>
219. Зобов'язальне право: теорія і практика. Навч. посібн. для студентів юрид. вузів і фак. ун-тів / О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова, В.В. Луць та інші. За ред. О.В. Дзери. – К.: Юрінком Інтер, 1998. – 912 с.

220. М.Л.Шелухін, В.В. Кадала «Вузлова угода» – поняття, зміст та складові. // Право України. – 2009. - № 4. – С. 92 – 101.
221. «Правила обслуговування залізничних під'їзних колій» Наказ Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р., № 644. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
222. Булгакова І.В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: Дис. ... канд. юр. наук: 12.00.04. – К., 2003. – 202 с.
223. «О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении». Инструктивные указания Государственного арбитража СССР от 30.06.1976 года № И-1-23 // Режим доступа: <http://pravoznavec.com.ua/books/152/10542/41/>
224. Астановский Г.Б. Ответственность перевозчиков за утрату и повреждение грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении // Правоведение. - Л.: Изд-во Ленингр. ун-та, 1959, № 1. – С. 32 – 41.
225. Абова Т.Е. Об ответственности перевозчиков за сохранность грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении // Советское государство и право. – М.: Наука, 1965, № 10. – С. 78 – 86.
226. Рукосуев И. Разграничение ответственности при перевозках грузов в прямом смешанном сообщении // Советская юстиция. – М.: Юрид. лит., 1969, № 22. – С. 19 – 23.
227. Егиазаров В.А. Ответственность перевозчиков при перевозках грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении // Проблемы совершенствования советского законодательства. Труды. – М.: Изд-во ВНИИСЗ, 1977, Вып. 8. – С. 82 – 90.
228. Демченко М.В. Понятие и признаки гражданско-правовой ответственности при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении // Право и образование. – М., 2007, № 7. – С. 154 – 159.
229. Демченко М.В. Некоторые вопросы классификации гражданско-правовой ответственности при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении // Право и образование. – М., 2007, № 4. – С. 139 – 143.

230. Тюпа В.В. Ответственность перевозчиков при перевозке груза в прямом смешанном сообщении. // Закон: Февраль. – М., 2007. – С. 151 – 157.
231. Якушев В. Общие тенденции развития современного права перевозок грузов и их влияние на правовое регулирование смешанных перевозок // Хозяйство и право. – 1996. № 9. – С. 57 – 68.
232. Клеандров М.И., Ткаченко Е.В. Основания возникновения ответственности за нарушение обязательства по предъявлению груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте // Транспортное право. – 2006. – № 3. – С. 38 – 45.
233. Деркач Е.М. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом. 12.00.04. Дис. ... канд. юр. наук. – Донецьк, 2007. – 212 с.
234. Рабинович И. М. Теория и практика железнодорожного права по перевозке груза, багажа и пассажиров. СПб.: Типография М.М. Стасюлевича, 1898, – 611 с.
235. Тарасов М. А. Договор перевозки по внутренним водным путям сообщения Союза ССР. М.: Изд-во Минречфлота СССР, 1949. – С. 61.
236. Устав внутреннего водного транспорта Союза ССР 1930 г. // СЗ СССР. 1930. № 55. Ст. 581.
237. Астановский Г. Б. Солидарная и долевая ответственность при перевозке грузов / Г. Б. Астановский. // Правоведение. – 1982. – № 3. – С. 22 – 31.
238. Советское гражданское право. Учебник, т. 1. // Под ред. Генкина Д.М. М.: Госюриздат, 1950. – 495 с.
239. Постановление Пленума Верховного Суда СССР от 11.04.1969 г. «О некоторых вопросах применения судами законодательства при рассмотрении споров, возникающих при перевозке грузов и багажа». // Бюллетень Верховного Суда СССР, М.: Юрид. изд-во МЮ СССР. 1969, № 3. С. 13.
240. Соболев А. А. Порядок предъявления претензий и исков при перевозках грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. –

- Научно-практический комментарий арбитражной практики, М.: Юрид. лит. 1971, Выпуск № 4, с. 177 – 183.
241. Топалова Л. Провозни правоотношения. София, 1967. С. 148 – 149.
242. Соглашение о международном грузовом сообщении (СМГС). Тарифное руководство МПС № 11-А. М., 1974. 178 с.
243. Устав железных дорог СССР с изданными по 01.05.1948 года в развитие его постановлениями, правилами и распоряжениями./ Министерство путей сообщения СССР; Сост. Главное коммерческое управление МПС. – М. Трансжелдориздат, 1948. – 494 с.
244. В.В. Кадала «Щодо відповідальності за договором перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні» С. 274 – 276. Законодательное обеспечение экономической политики государства и юридическое образование: матер. междунар. науч.-практ. конф. (Донецк – Святогорск, 16-17 апр. 2009 г.) /МОН Украины, Донецкий национальный университет; ред. кол.: А.Г. Бобкова и др. – Донецк: Юго-Восток, 2009. – 285 с.
245. Шварц Х. И. Договор автомобильной перевозки. М.: Госюриздат, 1955. – 200 с.
246. Астановский Г. Б. Гражданско-правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. Автореф. канд. дис. Л., 1960. 24 с.
247. Черепяхин Б. Б. – В кн.: Договоры в социалистическом хозяйстве. / отв. ред.: Иоффе О.С. М.: Юрид. лит., 1964. – 498 с.
248. Хаскельберг Б. Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза. М.: Юрид. лит., 1966. – 143 с.
249. Тихоненко Е. А., Романович А. Н. О смешанной ответственности в плановых и планово-договорных обязательствах. – Советское государство и право, М.: Наука. 1965, № 3. – С. 94 – 101.
250. Яичков К. К. Понятие смешанной ответственности. – Советское государство и право, М.: Наука. 1970, № 10. – С. 54 – 60.
251. Смирнов В. Т. Правовое регулирование грузовых перевозок в СССР.

- Автореф.дис. ... докт. юр. наук. Л., 1970. – 39 с.
252. Хаскельберг Б. Л. Ответственность за нарушения плана и договора железнодорожной перевозки грузов. Томск: Изд-во Томского ун-та, 1981. С. 177 – 179.
253. Ефимов А. Договоры перевозки: от заключения до ответственности // Транспортные перевозки в Украине: Сборник систематизированного законодательства. – Вып. 3. К.: «Блиц-информ», 2005. – С. 48 – 52.
254. Шелухін М.Л. Правове забезпечення збереження вантажів при залізничних перевезеннях: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04 / Інститут економіко-правових досліджень Національної академії наук України. – Донецьк, 2002. – 19 с.
255. Правила перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів). Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 року. № 644. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
256. Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20.01.97 року. № 18. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
257. Господарський процесуальний кодекс України. Закон України № 1798- XII от 06.11.1991р. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
258. «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевозок вантажів автомобільним транспортом». Роз'яснення № 01-6/856 від 21.07.92р. Вищий арбітражний суд України // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
259. Судебная практика Верховного Суда СССР. // Бюллетень Верховного Суда СССР, 1956, М.: Юрид. изд-во МЮ СССР. № 4. – С. 47.
260. Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею. Вищий господарський суд України.

- Роз'яснення № 04-5/601 від 29.05.2002 року. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
261. Постанова Вищого господарського суду України по справі № 12/285-05-7394 від 06.03.2006р. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
262. Постанова Вищого господарського суду України по справі № 9/300-06 від 22.02.2007р. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
263. «Щодо вирішення спорів, пов'язаних із стягненням залізницями України штрафів з суб'єктів підприємницької діяльності за простій вагонів та затримку контейнерів». Лист № 01-2.1/394 від 22.12.98р. Вищий арбітражний суд України // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
264. «Щодо вирішення спорів, пов'язаних із застосуванням статті 119 Статуту залізниць України». Лист № 05-2/102 від 14.03.2000р. Вищий арбітражний суд України // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.
265. Правила реалізації вантажів. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р. № 644. // CD-версія правової бібліотеки «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2008. – №5.

ПРО ЗМІШАНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

ПРОЕКТ ЗАКОНУ

РОЗДІЛ І. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ.

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ.

Стаття 1. Закон про змішані (комбіновані) перевезення (далі – Закон) регулює відношення, які виникають між транспортними організаціями, вантажовідправниками, вантажоодержувачами, іншими фізичними та юридичними особами, що діють від особи вантажовласника, при виконанні перевезень вантажів, пасажирів та багажу, які здійснюються в прямому змішаному (комбінованому) сполученні за допомогою взаємодії між собою залізничного, морського, річкового, повітряного та автомобільного транспорту, визначає права, обов'язки та відповідальність кожного учасника перевезень.

Чинний Закон розповсюджує свою дію також на змішані перевезення вантажів, які здійснюються не в прямому внутрішньому та міжнародному сполученні.

Стаття 2. В чинному Законі застосовуються наступні основні поняття:

«Змішане перевезення» – перевезення вантажів, пасажирів та багажу, яке здійснюється двома та більше видами транспорту.

«Пряме змішане (комбіноване) перевезення» – перевезення вантажів, пасажирів та багажу, яке здійснюється двома та більше видами транспорту на підставі єдиного транспортного документа, що складений на весь шлях прямування.

Перевезення вантажів у не прямому змішаному сполученні здійснюється на підставі транспортних документів, що складені на кожний вид транспорту окремо та може виконуватися під контролем оператора змішаного (комбінованого) перевезення.

«Комбіноване перевезення» – перевезення вантажу на одній транспортній одиниці від вантажовідправника до вантажоодержувача з використанням на проміжному етапі інших видів транспорту (вагони, контейнери, автомашини на морських поромках; автопоїзди, причепи на спеціалізованих платформах та т.п., тобто надається до перевезення транспортний засіб з вантажем), яке здійснюється за особливою технологією, та регулюється тим самим законодавством, що і прямі змішані перевезення вантажів.

«Міжнародне змішане перевезення» – перевезення вантажів, двома та більше видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з пункту відправлення в одній державі до обумовленого пункту доставки в іншій державі.

«Оператор змішаного (комбінованого) перевезення» – особа (юридична, фізична), яка від власного імені або через іншу особу, що діє від його імені, укладає договір змішаного перевезення (або договір міжнародного змішаного перевезення), діє як сторона договору та приймає на себе відповідальність за виконання договору.

«Договір змішаного перевезення» – договір, укладений на перевезення вантажу, пасажирів та багажу двома або більше видами транспорту, на підставі якого оператор змішаного перевезення за визначену плату зобов'язується забезпечити здійснення змішаного перевезення.

«Документ змішаного перевезення» – документ, який підтверджує укладення договору змішаного перевезення, що засвідчує прийняття вантажу оператором змішаного перевезення в своє відання, а також його обов'язок доставити вантаж у відповідності з умовами цього договору.

«Логістичний центр» – пункт, де здійснюється перевалка вантажу з одного виду транспорту на інший (наприклад, з залізниці на морський (річковий) транспорт, з залізниці на автотранспорт).

«Вузлова угода» – це сукупність договорів, які носять організаційний характер і визначають взаємні відносини транспортних організацій, які беруть участь у прямому змішаному сполученні, згідно з якими вони зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший з метою продовження процесу доставки.

Стаття 3. Законодавство про перевезення вантажів, пасажирів та багажу в змішаному (комбінованому) сполученні ґрунтується на Конституції України та складається з чинного Закону, інших нормативно-правових актів.

Правила перевезень вантажів в прямому змішаному (комбінованому) сполученні, за участю залізничного, водного, автомобільного та повітряного транспорту, розробляються та затверджуються органом виконавчої влади в галузі транспорту, на підставі транспортних статутів та кодексів.

Якщо міжнародним договором (конвенцією, угодою) України, встановлені інші положення та правила, ніж передбачені чинним законом, то застосовуються правила міжнародного договору (конвенції, угоди) України.

Стаття 4. Перевізники, що здійснюють транспортування вантажів в змішаному (комбінованому) сполученні, або оператор, не вправі відмовляти в наданні послуг з перевезення вантажів, пасажирів та багажу будь-якій юридичній або фізичній

особі, яка звертається до них. Відмова в наданні послуг перевізниками, або оператором, при перевезенні вантажів, пасажирів та багажу при наявності можливості надати споживачу відповідні послуги не допускається, крім випадків передбачених чинним законодавством.

РОЗДІЛ II. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ (КОМБІНОВАНОМУ) СПОЛУЧЕННІ

ГЛАВА 1. ОРГАНІЗАЦІЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ (КОМБІНОВАНОМУ) СПОЛУЧЕННІ

Стаття 5. Порядок організації перевезень вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні визначається укладеними у відповідності із законодавством України угодами між організаціями відповідних видів транспорту, а також у відповідності із цим Законом.

В частині, не передбаченій цим Законом, застосовуються норми кодексів, статутів, правил, що регулюють перевезення вантажів на транспорті відповідного виду.

В пряме змішане (комбіноване) сполучення включаються:

залізничні станції, відкриті для проведення операцій по перевезенню вантажів;

морські та річкові порти (далі – порти), автомобільні термінали та вантажні майданчики, аеропорти, передбачені переліками, встановленими відповідними органами виконавчої влади в галузі відповідних видів транспорту.

Порти, автомобільні термінали та вантажні майданчики, аеропорти вважаються включеними в пряме змішане (комбіноване) сполучення з моменту повідомлень про це, переданих за допомогою телеграфного або іншого в письмовій формі засобу повідомлення, з наступним оприлюдненням переліку таких портів, автомобільних терміналів та вантажних майданчиків, аеропортів в збірниках правил перевезень та тарифів відповідних органів виконавчої влади в галузі відповідних видів транспорту.

Стаття 6. Передача вантажів в опломбованих вагонах, контейнерах, в логістичних центрах здійснюється з одночасною перевіркою справності встановлених запірно-пломбувальних пристроїв та відповідності знаків на них відомостям, вказаним у перевізних документах.

Вантажі, що слідують у прямому змішаному (комбінованому) сполученні, зважуються в логістичних центрах за вимогою сторони, що приймає вантажі при передачі їх з одного виду транспорту на інший на вагонних вагах залізницями, при передачі їх автомобільному та повітряному транспорту – на товарних вагах.

При відсутності вагових пристроїв у сторони, що здійснює в логістичному центрі навантаження-вивантаження вантажів, передача вантажів здійснюється у відповідності з їх масою, вказаною в єдиному транспортному документі (накладній, коносаменті).

Тарні та штучні вантажі, прийняті для перевезення у відповідності із стандартом або з їх масою, вказаною вантажовідправником на кожному вантажному місці, що надійшли в пункт перевалки в справній тарі, передаються з транспорту одного виду на транспорт іншого виду без зважування у відповідності із кількістю місць та в такому ж порядку видаються вантажоодержувачу в пункті призначення. За наявності ознак втрати, нестачі або пошкодження (псування) вантажів вони передаються у відповідності з їх масою та фактичним станом.

При передачі вантажів, що перевозяться в контейнерах, одночасно здійснюється перевірка стану контейнерів та справності запірно-пломбувальних пристроїв.

Порядок надання контейнерів та умови їх використання при перевезеннях вантажів в прямому змішаному сполученні встановлюється угодами між організаціями транспорту відповідних видів.

Стаття 7. Строки початку та закінчення прийому вантажів та транспортних засобів з вантажем в логістичних центрах при відкритті навігації та строки закінчення прийому вантажів перед закриттям навігації повідомляються залізницями, які здійснюють передачу вантажів та повідомляють про це інші залізниці для подальшого повідомлення вантажовідправників та органу виконавчої влади в галузі залізничного транспорту.

Стаття 8. Вантажі та транспортні засоби з вантажем, доставлені в логістичні центри до настання оголошеного строку закінчення прийому вантажів, приймаються портами від залізниць та автомобільних перевізників безперешкодно. Якщо такі вантажі не можуть бути доставлені в пункти призначення водним транспортом у зв'язку із припиненням навігації, порти зобов'язані за погодженням із вантажовідправниками визначити, чи залишати вантажі в логістичному центрі до відкриття навігації, чи переадресувати їх.

Вантажі та транспортні засоби із вантажами, які доставлені в логістичні центри після настання оголошеного строку закінчення прийому вантажів, можуть бути здані портам з їх згоди на зберігання. При відмові портів від прийому вантажів на зберігання залізниці та автомобільні перевізники за письмовим погодженням із вантажовідправниками визначають, як поступити з вантажами.

Вантажі, що слідують в прямому залізнично-водному сполученні та не доставлені в логістичні центри у зв'язку із закриттям навігації, повинні бути з погодження в письмовій формі вантажовідправників відправлені іншим портом за призначенням в прямому залізничному сполученні.

У вказаних випадках строки доставки вантажів збільшуються на час їх затримки.

Стаття 9. При перевезеннях вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні роботи по їх перевантаженню виконуються:

портами – при перевантаженні вантажів з морських, річкових суден та зі складів портів у вагони або на автомобілі, а також ними при перевантаженні вантажів з вагонів або автомобілів на морські, річкові судна та на склади портів;

залізницями при перевантаженні вантажів з вагонів та зі складів залізничних станцій на автомобілі, а також з автомобілів у вагони та на склади залізничних станцій;

аеропортами або незалежним аеропортовим вантажним комплексом при перевантаженні вантажів з автомобілів, а також на автомобілі та на склади аеропортів.

Стаття 10. Перевезення вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні здійснюється на підставі єдиного транспортного документа, складеного на весь шлях прямуювання вантажів.

Документом, на підставі якого здійснюється перевезення вантажів у прямому змішаному(комбінованому) сполученні, є транспортна накладна (коносамент).

Накладна (коносамент) складається на ім'я визначеного вантажоодержувача та підписується вантажовідправником. Вона прямує з вантажем на всьому його шляху та видається вантажовідправнику встановленим порядком.

При перевезенні вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні, що здійснюється оператором змішаного перевезення, він від свого імені або експедитор від імені вантажовласника (вантажовідправника) укладає договір перевезення вантажу, виконуючи всі обов'язки, пов'язані з перевезенням вантажу в цьому виді сполучення.

Стаття 11. Умови роботи організацій різних видів транспорту в логістичних центрах при перевезенні вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні визначаються вузловими угодами, що укладаються строком на п'ять років, а також іншими договорами.

Порядок розробки та укладення вузлових угод та договорів встановлюються правилами перевезень вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні.

У випадку зміни технічного оснащення або технології роботи транспортного вузла вузлова угода та договори за пропозицією однієї із сторін можуть бути повністю або частково переглянуті до спливу строку їх дії.

Укладення вузлової угоди є обов'язковим для сторін. Суперечки, що виникають при виконанні та укладенні вузлових угод та договорів, розглядаються в порядку, встановленому відповідним законодавством.

Стаття 12. Загальний строк доставки вантажів та транспортних засобів з вантажем у прямому змішаному (комбінованому) сполученні визначається, виходячи з сукупності строків доставки їх кожним видом транспорту, та розраховується на підставі правил обчислення строків доставки вантажів, які діють на відповідних видах транспорту.

У випадку порушення загального строку доставки вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні майнову відповідальність за прострочення доставки вантажів несе сторона, за виною якої допущене прострочення.

Стаття 13. Плата за перевезення вантажів та транспортних засобів з вантажем у прямому змішаному (комбінованому) сполученні сплачується:

на залізничних станціях відправлення або в логістичних центрах, з вантажовідправників або з вантажоодержувачів виходячи з відстаней, на які здійснюються перевезення вантажів залізницями;

в портах відправлення або в логістичних центрах з вантажовідправників або вантажоодержувачів, виходячи з відстаней, на які здійснюється перевезення вантажів водним шляхами;

в пунктах відправлення або в логістичних центрах з вантажовідправників або вантажоодержувачів, виходячи з відстаней, на які здійснюються автомобільні, а також повітряні перевезення вантажів.

Плата за перевезення вантажів може вноситися операторами та експедиторами, які діють в якості або від імені вантажовласника.

Стаття 14. Порядок встановлення норми перевалки вантажів, форм обліку її виконання визначається правилами перевезень вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні.

Облік виконання встановленої у відповідності із вузловою угодою норми перевалки вантажів та транспортних засобів з вантажем в логістичних центрах ведеться кожним учасником логістичного центру.

ГЛАВА 2. ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ (КОМБІНОВАНОМУ) СПОЛУЧЕННІ

Стаття 15. Основними цілями державного регулювання діяльності транспортних організацій, що беруть участь в прямому змішаному (комбінованому) сполученні, є забезпечення:

безпеки руху транспортних засобів;

екологічної безпеки;

якості робіт та послуг, що надаються перевізниками, при здійсненні перевезень;

гарантії рівних можливостей при наданні послуг клієнтурі перевізників;

обов'язковій сертифікації або огляду транспортних засобів, підйомно-транспортного обладнання, навантажувально-розвантажувальних механізмів, послуг транспорту у відповідності з чинним законодавством;

ліцензування діяльності транспортних організацій та фізичних осіб, для яких отримання ліцензії є обов'язковим;

захисту прав споживачів транспортних послуг.

Стаття 16. Транспортні засоби, незалежно від їх приналежності, підлягає обов'язковій сертифікації (атестації). Вимоги до проведення обов'язкової сертифікації і порядок її проведення встановлюється законодавством та обов'язкові для дотримання всіма транспортними організаціями, незалежно від форм власності, та фізичними особами.

Ліцензування видів діяльності при здійсненні перевезень вантажів в прямому змішаному (комбінованому) сполученні, а також порядок ліцензування, встановлюється у відповідності із законодавством.

Стаття 17. Завданням державного регулювання діяльності транспортних організацій, що беруть участь в прямому змішаному (комбінованому) сполученні, є здійснення заходів по проведенню антимонопольних заходів та розвитку конкуренції при здійсненні прямих змішаних (комбінованих) перевезень, встановлення в необхідних випадках, фіксованих тарифів на транспортні послуги, погодження заходів тарифного регулювання з іншими стимулюючими та обмежуючими заходами.

Діяльність органів виконавчої влади по проведенню антимонопольних заходів та розвитку конкуренції розповсюджується на всі транспортні організації, що

здійснюють перевезення вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні, незалежно від форм власності.

Стаття 18. Тарифи та збори при прямих змішаних (комбінованих) перевезеннях встановлюються з урахуванням економічно обґрунтованих витрат, сплати податків, інших платежів та зміни цін на продукцію, що споживається перевізниками для своїх потреб, з урахуванням Закону «Про природні монополії» (для залізничного транспорту, портів, аеропортів) в порядку, що визначається чинним законодавством. Всякого роду додаткові послуги, що надаються перевізниками вантажовідправнику (вантажоодержувачу), сплачуються користувачами таких послуг за цінами, встановленими в договорах, укладених між ними.

У випадку, якщо органами виконавчої влади, на які законодавством покладено виконання даної функції, прийнято рішення про встановлення тарифів на послуги без достатнього економічного обґрунтування, в результаті чого транспортній організації завдані цим збитки, транспортна організація вправі вимагати відшкодування цих збитків в порядку, передбаченому чинним законодавством.

Стаття 19. Транспортні організації забезпечують безпечні умови для перевезення вантажів у прямому змішаному (комбінованому) сполученні, в том числі при експлуатації транспортних та інших технічних засобів, пов'язаних з перевізним процесом, а також охорону оточуючого природного середовища.

Державний нагляд та контроль за безпекою руху при прямих змішаних (комбінованих) перевезеннях здійснюється органом виконавчої влади в галузі залізничного транспорту, органом виконавчої влади в галузі цивільної авіації та органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Організація забезпечення безпеки транспортного процесу включає:

правове регулювання, управління та контроль в межах своєї компетенції, спрямовані на забезпечення безпечного, стійкого та ефективного функціонування транспортного комплексу;

розробку державної технічної, економічної та соціальної політики та її здійснення на підставі практичних заходів з попередження порушень безпеки руху та експлуатації транспортних та інших технічних засобів, пов'язаних з перевізним процесом;

здійснення контролю за виконанням вимог законів та інших нормативно-правових актів, що регулюють правовідносини в галузі безпеки руху, експлуатації транспортних засобів та інших технічних засобів, пов'язаних з перевізним процесом.

ГЛАВА 3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ (КОМБІНОВАНОМУ) СПОЛУЧЕННІ

Стаття 20. Майнова відповідальність перевізників за не збереженість вантажів та багажу, прийнятих для перевезень в прямому змішаному (комбінованому) сполученні, визначається відповідними транспортними статутами та кодексами.

Майнова відповідальність за цілісність та збереженість вантажів та багажу до моменту фактичної передачі полягає на стороні, що здає, після – на стороні, що приймає.

При встановленні вини залізниць, суднохідних компаній, портів, автостанцій, авіапідприємств у втраті, нестачі або пошкодженні (псуванні) вантажів та багажу, відповідальність несуть відповідно залізниці, суднохідні компанії, порти, автостанції та авіапідприємства.

Стаття 21. За невиконання норми перевалки вантажів та транспортних засобів з вантажем, що слідує в прямому змішаному (комбінованому) сполученні, перевізники несуть майнову відповідальність, що визначається у відповідності із законодавством, чинним на даних видах транспорту.

Перевізники звільняються від майнової відповідальності за невиконання норми перевалки вантажів та транспортних засобів з вантажем в окремі дні внаслідок:

непереборної сили, військових дій, блокади, епідемії або інших обставин, які перешкоджають перевалці вантажів і при яких заборонено проводити операції по навантаженню, вивантаженню вантажів, а також аварій у транспортних організаціях;

припинення або обмеження перевезення вантажів у встановленому порядку;

перевиконання або поповнення протягом відповідно першої або другої половини місяця недовантаження у відповідності з нормою перевалки вантажів.

Стаття 22. Вантажовідправники несуть майнову відповідальність, встановлену транспортними статутами та кодексами, за недостовірність наданих перевізникам відомостей про вантаж, або за ненадання таких відомостей взагалі, а також за наслідки, які виникають внаслідок недостовірних, неточних або неповних відомостей, вказаних у транспортних документах.

За затримку транспортних засобів (вагонів, суден, автомобілів) в пунктах перевалки з вини вантажовідправників з них стягується штраф (або ними відшкодовуються збитки) в розмірах, встановлених транспортним законодавством.

РОЗДІЛ III. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ В ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

Стаття 23. Порядок організації перевезень пасажирів та багажу в прямому змішаному сполученні регламентується чинним Законом та іншими законами, Правилами перевезення пасажирів та багажу в прямому змішаному сполученні та угодами між організаціями різних видів транспорту, укладеними у відповідності із законодавством.

Правила надання послуг з перевезення пасажирів та багажу в прямому змішаному сполученні затверджує відповідний орган виконавчої влади. Перевезення пасажирів та багажу в прямому змішаному сполученні здійснюються на підставі договору перевезення. Умови перевезення, а також відповідальність сторін за цими перевезеннями визначаються угодою сторін, якщо чинним Законом, транспортними Статутами та кодексами і правилами, що видаються у відповідності з ними не встановлено інше.

Стаття 24. Порядок та строки, в межах яких можуть бути здійснені перевезення пасажирів та багажу в прямому змішаному сполученні, визначаються угодами між організаціями різних видів транспорту, укладеними у відповідності із законодавством.

У пряме змішане сполучення включаються залізничні станції, порти, автостанції, аеропорти, відкриті для пасажирських перевезень. Залізничні станції, порти, автостанції, аеропорти, відкриті для пасажирських перевезень у прямому змішаному сполученні забезпечують один одного необхідними довідково-інформаційними матеріалами, тарифними таблицями, розкладом та іншими документами.

Стаття 25. За договором перевезення пасажирів та багажу в прямому змішаному сполученні, перевізник зобов'язується перевезти пасажирів в пункт призначення, а у випадку здачі пасажиром багажу – також доставити багаж в пункт призначення та видати його правомочній на отримання багажу особі; пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу і плату за провезення багажу. Укладення договору перевезення пасажирів засвідчується квитком, а здача багажу пасажиром – багажною квитанцією.

Порядок стягнення провізних платежів та зборів при провозі багажу, порядок передачі багажу з одного виду транспорту на інший визначаються Правилами перевезення пасажирів та багажу в прямому змішаному сполученні та угодами між організаціями різних видів транспорту, укладеними у відповідності із законодавством.

Стаття 26. Пасажири повинні забезпечуватися своєчасною та достовірною інформацією: про час відправлення та прибуття транспортних засобів, про вартість проїзду пасажирів та перевезення багажу, про час роботи квіткових та багажних кас, камер схову, про розташування вокзальних приміщень, про послуги, що надаються пасажирам, про надання громадянам окремих категорій пільг; про заборонені до перевезення в ручній поклажі речі, іншою інформацією, передбаченою Правилами надання послуг з перевезення пасажирів та багажу в прямому змішаному сполученні.

Стаття 27. Страхування життя та здоров'я пасажирів в обов'язковій та добровільній формах на період їх проїзду в прямому змішаному сполученні здійснюється у відповідності із законодавством.

ГЛАВА 2. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПАСАЖИРІВ ТА ТРАНСПОРТНИХ ОРГАНІЗАЦІЙ

Стаття 28. Пасажири при слідуванні в прямому змішаному сполученні зобов'язані дотримуватися суспільного порядку, правил користування транспортними засобами, вокзальними приміщеннями, дбайливо відноситися до майна транспортних організацій. За порушення цих положень пасажир несе відповідальність у відповідності із чинним законодавством.

Стаття 29. Пасажири повинні бути заздалегідь інформовані про речовини та речі, перевезення яких в якості багажу заборонено. При виявленні в зданому для перевезення багажу речей, перевезення яких в якості багажу заборонено, перевізник має право припинити дію договору перевезення пасажирів та багажу в прямому змішаному сполученні.

Відправник багажу сплачує при цьому штраф в розмірі десятикратної вартості плати за перевезення багажу, якщо у відповідності із законодавством перевезення таких речей не тягне за собою адміністративну або кримінальну відповідальність.

Стаття 30. Транспортна організація несе майнову відповідальність за шкоду, завдану життю та здоров'ю пасажирів, у відповідності із законодавством.

Стаття 31. Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезення багажу, якщо не докаже, що втрата, нестача, пошкодження багажу відбулися внаслідок обставин, які перевізник не мав можливості попередити та усунення яких від нього не залежало.

Стаття 32. Транспортна організація несе відповідальність, передбачену законодавством, за затримку відправлення транспортного засобу, який перевозить пасажирів, або за запізнення прибуття такого транспортного засобу в пункт призначення.

При цьому транспортна організація сплачує пасажиру штраф в розмірі, встановленому відповідним транспортним кодексом або статутом, якщо не докаже, що затримка або запізнення мало місце внаслідок непереборної сили, усунення несправностей транспортних засобів, які погрожують життю та здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежать від перевізника.

РОЗДІЛ IV. ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ В МІЖНАРОДНОМУ ЗМІШАНОМУ (КОМБІНОВАНОМУ) СПОЛУЧЕННІ

ГЛАВА 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ.

Стаття 33. Перевезення вантажів у міжнародному змішаному (комбінованому) сполученні здійснюється на підставі укладених міжнародних договорів, конвенцій та угод України.

Перевезення вантажів у міжнародному змішаному та (комбінованому) сполученні регламентуються органом виконавчої влади в галузі залізничного транспорту, органом виконавчої влади в галузі транспорту, органом виконавчої влади в галузі цивільної авіації у відповідності із чинним законодавством та нормами міжнародного права.

Стаття 34. При перевезенні вантажів у міжнародному змішаному (комбінованому) сполученні може використовуватися, за погодженням сторін, перевізний документ з правом відчуження, коносамент змішаного (комбінованого) перевезення та перевізний документ без права відчуження (транспортна накладна).

Стаття 35. Документ змішаного (комбінованого) перевезення, що підтверджує укладення договору, повинен містити всі дані, необхідні для всіх сторін, що беруть участь в договорі для здійснення перевезення.

Документ змішаного (комбінованого) перевезення повинен бути укладений у письмовій формі та містити наступні дані:

про характер вантажу, його властивості (небезпечний вантаж, швидкопсувний вантаж та т.п.), основні марки, необхідні для ідентифікації вантажу, число місць, вагу, кількість вантажу;

про зовнішній стан вантажу;

найменування та місцезнаходження основного комерційного підприємства Оператора змішаного перевезення;

найменування вантажовідправника;

найменування вантажоодержувача, якщо він вказаний вантажовідправником;

про місце та дату прийняття Оператором змішаного перевезення вантажу в своє відання;

про місце доставки вантажу;

про дату або строк доставки вантажу в місце призначення;

про місце та дату видачі документа змішаного перевезення, якщо вони безпосередньо погоджені сторонами;

місце та дата видачі документів змішаного перевезення;

підпис оператора змішаного перевезення або уповноваженої ним особи;

про провізні платежі по кожному виду транспорту, якщо вони погоджені сторонами, або провізні платежі, які підлягають сплаті вантажоодержувачем;

про очікуваний маршрут, види транспорту, що використовуються та місця перевантаження вантажу, якщо вони були відомі в момент видачі документу змішаного перевезення;

будь-які інші дані, які сторони можуть домовитися включити до документу змішаного перевезення.

Стаття 36. Вантажовідправник зобов'язаний підготувати вантаж, що передається Оператору змішаного перевезення для перевезення в міжнародному змішаному (комбінованому) сполученні в стан, придатний для такого перевезення (придатна тара, упаковка, маркування та т.п.).

Вантажовідправник маркірує або визначає прийнятним засобом небезпечний вантаж як небезпечний. При передачі небезпечного вантажу для перевезення, вантажовідправник повинен проінформувати Оператора змішаного перевезення про небезпечний характер вантажу і, якщо необхідно, про заходи безпеки, які слід застосувати.

Стаття 37. Страхування діяльності Оператора змішаного перевезення за шкоду, яка може бути завдана учасникам транспортного процесу або третім особам, при виконанні ним своєї діяльності є обов'язковим. Об'єктом страхування можуть бути майнові інтереси Оператора змішаного перевезення, пов'язані з його обов'язком відшкодувати шкоду, викликану внаслідок здійснення своєї діяльності.

ГЛАВА 2. ОПЕРАТОР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ЗМІШАНОМУ (КОМБІНОВАНОМУ) СПОЛУЧЕННІ

Стаття 38. Оператор змішаного перевезення, який бере на себе зобов'язання виконати перевезення вантажів, вправі обрати оптимальний вид транспорту та маршрут перевезення, якщо інше не обумовлено договором, а також здійснити перевантаження вантажу без погодження вантажовласника (вантажовідправника), якщо інше не встановлено договором. Відповідальність в якості перевізника не покладає на Оператора змішаного перевезення обов'язок здійснити перевезення своїми силами.

Стаття 39. Якщо інше не встановлено в договорі, вантаж повинен бути доставлений Оператором змішаного перевезення в строк, який є розумним в даних обставинах.

Вантажовласник (вантажовідправник) має право вимагати відшкодування збитків, як якщо б вантаж було втрачено, якщо вантаж неможливо доставити протягом 30 днів з того часу, коли вантаж повинно було доставити.

Якщо інше не вказано, збитки, пов'язані з простроченням в доставці, повинні бути компенсовані у відповідності із загальними нормами, що застосовуються на кожному виді транспорту.

Стаття 40. У випадку, якщо вантажовласник (вантажовідправник) дав вказівку про зміну маршруту, кінцевого пункту доставки, зміну вантажовідправника, про припинення перевезення вантажу або про зміну інших суттєвих умов первісного договору перевезення, які призвели до додаткових витрат для Оператора змішаного перевезення, всі ці витрати повинні бути компенсовані вантажовласником (вантажовідправником).

Всі вказівки вантажовласника (вантажовідправника) про зміну договору повинні бути зроблені в межах розумного строку.

Стаття 41. У випадку, коли обставини не дозволяють доставити вантаж, Оператор змішаного перевезення, наскільки це можливо, повинен запросити вказівок у вантажовласника (вантажовідправника). Всі вказівки повинні бути кваліфіковані як зміна договору з наступним віднесенням всіх додаткових витрат на вантажовласника (вантажовідправника).

У випадку, коли обставини, які не дозволяють доставити вантаж, ведуть до продажу вантажу, всі кошти, отримані від продажу, за виключенням витрат, пов'язаних з перевезенням та продажем, повинні поступити на користь вантажовласника (вантажовідправника) або особи, у власності якої знаходився вантаж.

У випадку, якщо обставини, які не дозволяють доставити вантаж, є наслідком помилок або упущень Оператора змішаного перевезення або ж Оператор змішаного перевезення мав їх передбачити, збитки, викликані недоставлянням або

простроченням в доставці вантажу, повинні бути компенсовані Оператором змішаного перевезення.

Стаття 42. Оператор змішаного перевезення має право утримання вантажу, який знаходиться в його розпорядженні, в забезпечення належних йому провізної плати та інших платежів з перевезення, якщо інше не витікає з сутності зобов'язання.

ГЛАВА 3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ВАНТАЖОВІДПРАВНИКА ТА ОПЕРАТОРА МІЖНАРОДНОГО ЗМІШАНОГО (КОМБІНОВАНОГО) ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

Стаття 43. Вантажовідправник несе відповідальність за шкоду, завдану Оператором змішаного перевезення, якщо така шкода була завдана з вини або необережності вантажовідправника. У випадках передачі Оператору змішаного перевезення для перевезення небезпечного вантажу, вантажовідправник зобов'язаний проінформувати Оператора змішаного перевезення про небезпечний характер вантажу. Якщо вантажовідправник не зробить цього, він несе відповідальність перед Оператором змішаного перевезення за шкоду, що виникає в результаті відвантаження такого вантажу. При подібних обставинах, з повідомленням про це вантажовідправника, такий вантаж може бути в будь-який час вивантажений, знищений або знешкоджений, як того можуть вимагати обставини, без сплати компенсації.

Вантажовідправник також несе відповідальність за всі наслідки своїх помилок або упущень, які призвели до збитків для Оператора змішаного перевезення таких, як недостатня або дефектна упаковка вантажу, ненадання достатньої інформації про вантаж, помилки в адресі доставки або маркуванні та т. п. Обов'язок доказування таких помилок або упущень полягає на Операторі змішаного перевезення.

Стаття 44. Оператор змішаного перевезення несе відповідальність за втрату, пошкодження вантажу або за затримку в його доставці, якщо не докаже, що прийняв всі заходи, які були необхідні в той час, щоб уникнути таких обставин та їх наслідків.

Оператор змішаного перевезення несе відповідальність за втрату, нестачу, пошкодження вантажу та прострочення в його доставці з моменту прийому вантажу до перевезення до моменту його видачі уповноваженому одержувачу.

Якщо Оператор змішаного перевезення в цілях обману, вносить в транспортний документ змішаного перевезення недостовірні дані про вантаж, або не включає в транспортний документ дані, які підлягають включенню в цей документ, він несе відповідальність за будь-які втрати, збитки та витрати, які можуть бути понесені третьою стороною в результаті цих дій.

Посилання на те, що відповідальність Оператора змішаного перевезення обмежується частиною перевезення, яку він здійснював сам, недійсна.

Стаття 45. Сторони в договорі змішаного (комбінованого) перевезення вантажів можуть обумовити в договорі єдиний режим відповідальності Оператора змішаного перевезення з моменту, коли вантаж був прийнятий до перевезення, до моменту доставки вантажу. Однак, якщо такий договірний режим відповідальності вступає в протиріччя з імперативними нормами про відповідальність для будь-якого виду транспорту, застосовуються норми Закону.

Стаття 46. У випадку, коли втрата, часткова втрата або пошкодження вантажу відбулися на етапі перевезення, для якого право, що застосовується, передбачає більш високу, ніж це встановлено договором про змішане (комбіноване) перевезення межу відповідальності, відповідальність Оператора змішаного перевезення повинна визначатися у відповідності з цим правом, що застосовуються.

Стаття 47. У випадку, коли місце втрати, часткової втрати або пошкодження вантажу невідомо, відповідальність Оператора змішаного перевезення повинна визначатися у відповідності із законом, що застосовується на етапі перевезення, який передбачає найбільш високу компенсацію за шкоду, якщо тільки Оператор змішаного перевезення не докаже, що підлягає застосуванню інший закон.

У будь-якому випадку розмір компенсації, виплаченої Оператором змішаного перевезення, не повинен перевищувати вартість вантажу, прийнятого до перевезення.

Стаття 48. Оператор змішаного перевезення несе відповідальність в якості перевізника:

коли з комерційних пропозицій Оператора змішаного перевезення слідує, що він займається саме перевезенням, а не будь-яким іншим видом діяльності (прикладом може бути консолідація вантажів);

коли він випускає від свого імені перевізний документ з правом відчуження (коносамент) або без такого (транспортна накладна);

Стаття 49. Сторона в договорі вправі вимагати сплати процентів на суму компенсації збитків. Розмір процентів визначається у відповідності з правом, що застосовується в країні, де позивач має постійне місце знаходження.

ГЛАВА 4. ПОЗОВНА ДАВНІСТЬ.

Стаття 50. Будь-який позов у зв'язку з міжнародним змішаним (комбінованим) перевезенням на підставі даного Закону погашається давністю, якщо судовий розгляд не було розпочато протягом двох років.

Однак, якщо повідомлення в письмовій формі з викладенням характеру та основних обставин вимоги не було зроблено протягом шести місяців після дня видачі вантажу або, якщо вантаж не було видано, після дня, коли він повинен бути виданим, позовна давність погашається після спливу цього строку.

Строк позовної давності починається в день, який слідує за днем, коли Оператор змішаного перевезення видав вантаж або частину вантажу, а у випадку, якщо вантаж не було видано – в день, який слідує за останнім днем, коли вантаж повинен був бути виданим.

Стаття 51. У випадку судового розгляду, пов'язаного з міжнародним змішаним перевезенням, позивач за своїм вибором може пред'явити позов в суді, який є компетентним у відповідності із законом держави суду та в межах юрисдикції якого знаходиться одне із наступних місць:

місцезнаходження основного комерційного підприємства або, при відсутності такого, звичайне місце проживання відповідача;

місце укладення договору змішаного перевезення за умови, що відповідач має там комерційне підприємство, відділення або агентство, через яке було укладено договір;

місце прийняття вантажу до міжнародного змішаного перевезення або місце видачі вантажу;

будь-яке інше місце, вказане з цією метою в договорі змішаного перевезення та підтвержене в документі змішаного перевезення.

Стаття 52. Сторони можуть передбачити шляхом угоди, підтвердженої в письмовій формі, що будь-який спір, який може виникнути у зв'язку із міжнародним змішаним перевезенням підлягає передачі в арбітраж. Розгляд спору в суді проводиться за вибором особи, яка заявляє вимоги в місцях, перерахованих в ст.51 чинного Закону.

АНКЕТА

на тему «Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні»

(усього опитано 50 респондентів)

Шановний респонденте!

Пропонуємо Вам взяти участь у вдосконаленні транспортного законодавства України. Під час дослідження будуть висвітлені теоретичні аспекти відносин транспортних організацій в Україні. Дослідження є анонімним у зв'язку з тим, щоб об'єктивніше підійти до вирішення поставлених завдань. Отримані результати будуть використані у подальшому дисертаційному дослідженні.

Під час заповнення анкети, будь ласка, будьте уважні та відповідно помічайте правильну відповідь. Ми вдячні Вам за співпрацю та сподіваємося на відвертість у відповідях.

1. Вкажіть, будь ласка, скільки Вам років:

Із 50 респондентів: 34% - від 25 до 35 років; 40% - від 36 до 45 років; 26% - від 46 до 55 років.

2. Вкажіть, будь ласка, місце роботи, посаду та місце її знаходження (вказати: державний службовець, приватний службовець, підприємець):

Відповідно: 100% - особи, які працюють (із них 60 % працюють в ДП «Укрзалізниця», 40% працюють в транспортних організаціях та транспортних відділах підприємств різних форм власності), з яких 70% працюють на керівних посадах (керівники транспортних організацій, начальники відділів); 30% - службовці та працівники.

3. Чи відбувається взаємодія з іншими видами транспорту під час здійснення Вашим підприємством діяльності з перевезення вантажів (якщо так, чим врегульована така взаємодія):

1.1. Так – 84%, Єдиний технологічний процес, Договір між залізницею і морським (річковим) портом про обробку вагонів з вантажами; Правила користування вагонами та контейнерами; Договір про експлуатацію залізничної

під'їзної колїї; Договір про подачу та забирання вагонів.

1.2. Ні – 14%.

1.3. Не знаю – 2%.

4. Чи використовуєте Ви у своїй діяльності поняття «вузлова угода».

1.1. Так – 0%.

1.2. Ні – 98%.

1.3. Не знаю – 2%.

5. Як Ви вважаєте, теоретичні дослідження вузлової угоди у транспортному праві можуть забезпечити вдосконалення транспортного законодавства України?

1.1. Так – 84%.

1.2. Ні – 14%.

1.3. Не знаю – 1%.

1.4. Ще не визначився – 1%.

6. На Ваш погляд, чи доцїльним є прийняття нормативного акта, який визначить вимоги до вузлової угоди, її поняття, зміст та складові?

1.1. Доцїльно – 84%.

1.2. Ні – 14%.

1.3. Не знаю – 2%.

Дякуємо Вам за участь та співпрацю в дослідженні. Сподїваємося, що отримані результати допоможуть у вирішенні важливих питань використання поняття «вузлова угода» у транспортному праві, а також при обґрунтуванні практичних проблем транспортного законодавства України, які потребують вирішення.

