

РЯБОВА

Катерина Олексіївна
k.riabova@ukr.net

УДК 347.763

ДО ПИТАННЯ ПРО СИСТЕМУ ТРАНСПОРТНИХ ДОГОВОРІВ

TO THE QUESTION ABOUT SYSTEM OF TRANSPORT CONTRACTS

к.ю.н., доцент кафедри,
Навчально-науковий
Юридичний інститут
Національного авіаційного
університету

Стаття присвячена аналізу основних наукових підходів до питання класифікації транспортних договорів. Проаналізовано підходи різних вчених щодо розмежування окремих типів транспортних договорів і доцільності виділення таких договорів в єдину систему або навпаки відмежування від такого системоутворюючого поняття як «система транспортних договорів». Автор акцентує увагу на необхідності глибшого осмислення, на науковому та практичному рівнях, системи транспортних договорів як єдиного цілісного та чітко-структурованого поняття.

Статья посвящена анализу основных научных подходов к вопросу классификации транспортных договоров. Проанализированы подходы различных ученых по разграничению отдельных типов транспортных договоров и целесообразности выделения таких договоров в единую систему или наоборот от такого системообразующего понятия как «система транспортных договоров». Автор акцентирует внимание на необходимости более глубокого осмысления, на научном и практическом уровнях, системы транспортных договоров как единого целостного и четко-структурированного понятия.

The article is devoted to the analysis of basic scientific approaches to the classification of transport contracts. There are some approaches of different scientists to differentiate certain types of transport contracts and the expediency of allocating such contracts into a united system or, conversely, the separation from such a system-forming concept as "the system of transport contracts" in the article are analyzed. The author focuses on the need for a deeper understanding of the scientific and practical levels of the system of transport contracts as a single integral and clearly structured concept.

Ключові слова: транспортні договори, система транспортних договорів, договір перевезення, договір експедирування, договір буксирування

Ключевые слова: транспортные договоры, система транспортных договоров, договор перевозки, договор экспедирувания, договор буксировки.

Keywords: transport contracts, system of transport contracts, contract of carriage, forwarding agreement, contract of towing

ПОСТАНОВКА ПРОБЛЕМИ

Відмінною рисою транспортних правовідносин є те, що вони не продукують певних матеріальних цінностей. Їх основна цінність полягає саме у транспортуванні, тобто у перевезенні певних предметів або людей у місце призначення. Оформлення таких правовідносин за допомогою контракту є важливим елементом таких правовідносин і власне підставою їх виникнення. Хоча контрактна сфера транспортного права характеризується варіативністю, всі визначені законодавством типи транспортних договорів мають певні спільні риси, що дає змогу говорити про їх об'єднання в систему. Юридична література містить думки про та contra об'єднання транспортних договорів в єдину систему.

Стан дослідження

Дане питання досліджувалося багатьма науковцями. Так, зокрема можна виділити таких науковців, як Булгакова І.В., Кужко О.С., Стрельцова Є.Д., Діковської І.А., Мінченка А.О., окрім того вклад у розви-

ток науки договірної права зробили Щербина В.С., Вінник О.М., Беяневич Щ.В.

МЕТОЮ СТАТТІ є аналіз наукових підходів з проблематики транспортних договорів, видалення певних класифікуючих ознак окремих транспортних договорів.

ВИКЛАД ОСНОВНОГО МАТЕРІАЛУ

Відповідно до ст. 509 Цивільного кодексу України (далі за текстом – ЦКУ), зобов'язанням є правовідношення, в якому одна сторона (боржник) зобов'язана вчинити на користь другої сторони (кредитора) певну дію (передати майно, виконати роботу, надати послугу, сплатити гроші тощо) або утриматися від вчинення певної дії (негативне зобов'язання), а кредитор має право вимагати від боржника виконання його обов'язку.

Зобов'язання (цивільні права та обов'язки) виникають з наступних підстав: з договорів та інших правочинів; зі створення літературних, художніх творів, винаходів та інших результатів інтелектуальної, твор-

чої діяльності; із завдання майнової (матеріальної) та моральної шкоди іншій особі; з інших юридичних фактів.

Складність правовідносин з перевезення зумовлює необхідність використання полісистемного підходу до їх правового регулювання (як загального явища), окремих видів та підвидів в залежності від виду транспорту, за допомогою якого здійснюється перевезення [1, с. 141].

Цивільне, господарське та транспортне законодавство регулює певні види транспортних договорів. Система транспортних договорів є досить різноманітною. «До них відносяться не тільки ті, які укладаються при разових перевезеннях вантажів, перевезеннях пасажирів, багажу, вантажів, а й договори про організацію перевезень вантажів, договори на централізоване завезення (вивезення) вантажів, вузлові угоди, договори про надання послуг з використання інфраструктури, договори про експлуатацію під'їзних шляхів, про передачу і прибирання вагонів і ін.» [2, с. 71].

Окремо слід зазначити, що елементом класифікації виступає вид вантажу, щодо якого укладено договір перевезення. Класифікація вантажів не є вичерпною і вантажі можна поділяти за видами продукції, фізичним станом та властивостями, які мають значення для виконання вантажно-розвантажувальних робіт. Так, за видами продукції вони поділяються на товари, сировину, сільськогосподарську продукцію, мінеральну продукцію, продукцію машинобудування тощо. За фізичним станом вантажі можуть бути твердими, рідкими і газоподібними. У залежності від пристосування до виконання вантажно-розвантажувальних робіт вантажі розрізняють: навалочні (різні сипучі матеріали, що перевозяться без упаковки (навалом, насипом) – вугілля, пісок, гравій, щебінь, галька, руда, камінь тощо); тарно-пакувальні й штучні (вантажі в мішках, кулях, пакетах, ящиках, кіпах, коробках, решітках, сітках, зв'язках, а також вантажі без упаковки; катно-бочкові – вантажі в металевих, дерев'яних і фанерних бочках, барабанах, бухтах, рулонах тощо); рідкі або наливні (молоко, спирт, пиво, нафтопродукти, кислоти, різні хімічні розчини тощо); напіврідкі та ті, що густіють (товарний розчин, бетон, штукатурна маса, гудрон, бітум і інші); газоподібні (кисень, азот, бутан, пропан, аргон та ін.) Зазначені критерії вказуються у договорах перевезення вантажів і мають істотне значення для виконання перевізником свого обов'язку. Від них залежить вид тари, маршрут слідування та вантажно-розвантажувальний процес [3].

При чому в літературі висловлюється думка про виділення так званих «організаційних договорів», що виникають з організаційних правовідносин в свого роду окрему підсистему. Так, наприклад, на думку Р. Таш'яна «для того, щоб вирішити питання щодо доцільності виділення організаційних відносин, потрібно з'ясувати, чи дійсно вони мають специфічні риси, які дозволяють відмежувати їх від інших відносин. Такою специфічною рисою є спрямованість на упорядкування інших цивільно-правових відносин, які мають майновий характер. Наприклад, шляхом укладення довгострокового договору про організацію морських перевезень відбувається організація відносин із перевезення конкретних партій вантажу. Таким

чином, учасники організаційних відносин мають дві мети: проміжну (створити умови для виникнення майнових відносин) і кінцеву (досягти якої слід за допомогою майнових відносин).» [4, с. 84].

На думку В.Н. Гречухи, транспортним договорам притаманна важлива об'єднуюча ознака – регулювання правовідносин, пов'язаних з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу і організацією її здійснення. Разом з тим зазначені договори мають різну правову природу і ознаки. Вони відрізняються один від одного предметом, суб'єктом складом, змістом і формою. Кожен з них має свою конкретну мету. З урахуванням безпосередньої цільової спрямованості є підстави виділити наступні класифікаційні групи транспортних договорів: 1) договори перевезення та організації її здійснення; 2) договори буксирування; 3) договори орендного типу для водного транспорту; 4) договори транспортного експедирування [2, с. 71].

Також, деякі науковці умовно поділяють договори за видами транспорту, яким відбувається перевезення вантажу. До них відносяться перевезення залізничним, повітряним, морським, внутрішньоводним та автомобільним транспортом, або за характером дії, яку необхідно зробити для прискорення, організації та продовження перевізного процесу. Інші поділяють їх на основні договори, наприклад, договори перевезення окремими видами транспорту, чартеру (фрахтування), та додаткові – на експлуатацію залізничної колії, договір аеропортового обслуговування, договір на подачу та забирання вагонів, договір буксирування, договір про управління аеродромом, договір аеропортового обслуговування тощо [5, с. 150].

Загального визначення поняття «договір перевезення» українське законодавство не має. Разом з тим, у ст. 306 Господарського кодексу України міститься наступне визначення: «перевезенням вантажів у цьому Кодексі визнається господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами».

Натомість ст. 909 ЦКУ визначає те, що за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Специфіка перевезень вантажів (технологічна) пов'язана з необхідністю виконання цілого переліку певних дій, пов'язаних з технологічним здійсненням процесу. Так, зокрема, процес починається з інформаційного забезпечення процесу, що може бути пов'язане з діяльністю інформаційно-диспетчерських центрів, агентської діяльності; транспортного експедирування; подання транспортного засобу, навантаження вантажу в рухомий склад тощо; тарування, маркування, сортування; розвантаження; буксирування; очищення місткості транспортного засобу чи рухомого складу, – і головне, – саме перевезення. У спеціальній науковій літературі і у наукових статтях неодноразово зазначалося, що з економічної чи технологічної

точки зору операції, виконувані у початковій і завершальних стадіях транспортного процесу, а подекуди і під час виконання, є допоміжними [6, с. 68].

Слід розрізняти договори перевезення вантажу та договір буксирування, навіть якщо буксирувальнику ввірено не тільки судно, що буксирується, а й безпосередньо сам вантаж, який на ньому знаходиться, адже предметом у такому договорі виступає не вантаж, і не судно з вантажем, а послуга з переміщення цього судна в цілому. Окремо слід зауважити, що такий договір може існувати і поза договорами перевезення вантажів, адже він не пов'язаний з об'єктом, щодо якого укладено договір перевезення. Така ситуація може виникати, коли судно, яке буксирується, порожнє або навіть не пристосоване для перевезення вантажів, а метою укладення такого договору було, наприклад, переміщення судна в межах порту [7, с. 44].

Питання про правову природу договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договору про подачу та забирання вагонів залишається предметом дискусії. Узагальнюючи висловлені з даного питання точки зору можна умовно виділити три підходи:

1. Як договори про надання послуг і навіть у деяких випадках як договори підряду.

2. Договори про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договорів про подачу та забирання вагонів є самостійним видом договорів особливого роду, особливого виду.

3. Як різновид організаційних договорів, що охоплюються змістом договору про організацію перевезень.

На основі договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії та договору про подачу та забирання вагонів можуть організовуватися, крім іншого:

- договори оренди, наприклад оренди вагонів, контейнерів; оренди під'їзних колій;
- договори про надання послуг;
- інші види договорів у випадку, якщо сторони вважають за необхідне їх укласти на підставі організаційного рамочного договору.

Таким чином, можна стверджувати, що договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договір про подачу та забирання вагонів є рамочними організаційними договорами. Включення в них майнових умов має на меті надання відносинам сторін стабільності і прогнозованості та направлено на організацію інших договорів, які кожен раз укладаються у спрощеному порядку. Майнові умови, які включаються до організаційних договорів, є умовами договорів, які укладаються у спрощеному порядку, але не самих організаційних договорів [8, с. 50].

У пунктах, в яких стикаються залізничні та водні шляхи сполучення, суміжні транспортні організації вступають одна з однією в спеціальні відносини, що покликані гарантувати безперервність процесу доставки вантажів у прямому змішаному сполученні. Юридичною формою, регулюючою відносини перевізників у прямому змішаному сполученні з перевалки вантажів, є спеціальний договір – вузлова угода. У вузлових угодах стосовно місцевих умов передбача-

ються: а) порядок спільного змінного і добового планування роботи пункту перевалки; б) місця передачі вантажів; в) терміни навантаження і вивантаження окремих вагонів, груп вагонів, автомобілів, суден; г) порядок подачі, розстановки і прибирання залізничними навантажених і порожніх вагонів; д) фронти навантаження і вивантаження вагонів; е) у необхідних випадках – розклад подачі залізницею в порти (пристані) вагонів під навантаження і під вивантаження, розклад підходу автомобілів, суден; є) порядок прийому, здачі і зважування вантажів, а також порядок і терміни взаємної інформації про підхід вантажів до пункту перевалки і про прибуття навантажених вагонів, суден, автомобілів, про подачу вагонів, їх готовність до прибирання тощо [9].

ВИСНОВКИ

Виходячи з зазначеного вище, можна зробити висновки про те, що транспортні договори діляться на основні (власне договори перевезення) та додаткові (так звані організаційні договори – договори буксирування, подачі вагонів, страхування тощо). Певні договори, як то договір транспортного експедирування та договір організації перевезень або договір чартеру та договір оренди транспортного засобу, з одного боку є схожими, але з іншого боку мають різну правову природу.

Список використаних джерел

1. Сумкін С.О. Загальна характеристика договору перевезення пасажирів та багажу // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2016. – Випуск 36. Том 1. – С. 140-143.
2. Гречуха В.Р. Поняття транспортних договорів і їх класифікація // Вопросы экономики и права. – 2012. – № 3. – С. 71-75.
3. Попов В.А. Про класифікацію договорів, які укладаються у сфері перевезення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://dspace.nlu.edu.ua/bitstream/123456789/10078/1/Popov.pdf>
4. Р. Таш'ян. Транспортні організаційні договори // Вісник Національної академії правових наук України. – 2015. – № 1 (80). – С. 82-91.
5. Попов В.А. Класифікація договорів, що укладаються у сфері перевезення // Наше право. – 2016. – № 1. – С. 150-157.
6. Нетесе К.Г. Місце допоміжних договорів при перевезеннях вантажів в системі договорів // Вісник Запорізького національного університету. – 2013. – № 2 (I). – С. 66-72.
7. Віктор Попов. ПРАВОВА ПРИРОДА ТА ОСОБЛИВОСТІ ДОГОВОРУ БУКСИРУВАННЯ// Підприємництво, господарство і право. – 2016. – 3. - с. 43-46
8. І.В. Булгакова Правова природа договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договору на подачу та забирання вагонів // Вісник Академії адвокатури України. – 2015. – 3(34). – с.48-54
9. Т.О. Колянковська. Вузлова угода // <http://www.apdp.in.ua/v33/33.pdf>