

ково присвячена регулюванню зобов'язань, а частково — питанням процесуального права (Інституції Юстиніана. IV. XI).

Характерно, що до переліку засобів забезпечення належного виконання зобов'язань тепер не потрапляє *fiducia*, яка згадується лише як підстава законного правонаступництва (Інституції Юстиніана. III. II. 8). Натомість *pignus* згадується частіше і вживається в різних значеннях, відображаючи різноманітні відтінки відносин застави (Інституції Юстиніана. I. XXIV. 3; II. VIII. 1; III. XIII. 4; IV. VI. 7 та ін.). Крім того, з'являються норми, присвячені такому складному виду застави, як *hypotheca*, що являє собою заставу нерухомості із залишенням заставленого майна у володінні заставодавця (Інституції Юстиніана. II. VI. 14; IV. VI. 7; IV. XI. 4 та ін.).

З'являються згадки про *roepae* (штраф) як засіб забезпечення належного виконання зобов'язань, причому вони розміщені поміж норм, що регулюють загальні положення зобов'язань (Інституції Юстиніана. III. XIX. 19 та ін.). Натомість зникають норми про завдаток.

Література

1. Кофанов Л. Л. Обязательственное право в архаическом Риме: долговой вопрос. — М., 1994.
2. Ливий Тит. История Рима от основания города. — М.: Наука, 1989. — Т. 1.
3. Покровский И. А. История римского права. — С.Пб.: Летний Сад, 1998.
4. Римское частное право: Учебник / Под ред. И. Б. Новицкого, И. С. Перетерского. — М.: Юристъ, 1997.
5. Ємельянова Л. В. Засоби забезпечення виконання зобов'язань у римському праві: Дис... канд. юрид. наук. — О., 2001.
6. Харитонов С. О. Приватне право у Стародавньому Римі. — О.: Бахва, 1996.

УДК 347.763(477)

Т. О. Колянковська

СИСТЕМА ДОГОВОРІВ, ЯКІ ОПОСЕРЕДКОВУЮТЬ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ

Застосування договорів упродовж декількох тисяч років пояснюється тим, що мова йде про гнучку правову форму, яку можуть набирати різні за характером суспільні відносини. Основне призначення договору зводиться до регулювання в рамках закону поведінки людей шляхом вказівки на межі їх можливої і належної поведінки, а також наслідки порушення відповідних вимог.

Загальне визначення будь-якого цивільно-правового договору знайшло своє відображення в ст. 626 ЦК України: «Договором є домовленість двох або більше сторін, спрямована на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків».

Г. Ф. Шершеневич визначав договір як угоду двох або більше осіб, спрямовану на встановлення, зміну або припинення юридичних відносин [1, 304].

Схоже визначення договору наводив і Д. І. Мейер: «...договір (*contractus, pactum*) є угодою двох або декількох осіб, яка породжує право на чужу дію, що має майновий інтерес» [2, 497].

Однак теорія цивільного права має й інше, багатозначне уявлення про договір. Останній розглядається з трьох точок зору: як підстава виникнення цивільних правовідносин; як безпосередньо правовідносини, що виникли з цієї підстави; і, нарешті, як форму, яку відповідні правовідносини приймають.

О. С. Іоффе, який визначав договір як угоду двох або декількох осіб про виникнення, зміну або припинення цивільних правовідносин, разом з тим відзначав: «Іноді під договором розуміється саме зобов'язання, що виникає з такої угоди, а в деяких випадках цей термін позначає документ, що фіксує факт виникнення зобов'язань його учасників» [3, 26].

Регулююча роль договору зближує його із законом і нормативними актами. Умови договору відрізняються від правової норми головним чином тим, що договір виражає волю сторін, а не певного державного органу; крім того, договір розрахований на регулювання поведінки тільки його сторін, тоді як правовий акт, в принципі, породжує загальне правило поведінки для всіх і кожного. Вказані особливості відрізняють саме цивільно-правовий договір [4, 74].

Договір служить ідеальною формою активності учасників цивільного обороту. Тенденція до підвищення ролі договору, характерна для всього сучасного цивільного права, стала виявлятися останніми роками і в сучасній Україні. Ця тенденція, в першу чергу, пов'язана з конкретною перебудовою економічної системи країни. Ключове значення для такої перебудови мало визнання приватної власності і поступове заняття нею командних висот в економіці, зведення до необхідних меж державного регулювання господарської сфери, встановлення свободи вибору контрагентів та реалізація інших основ оновленого цивільного законодавства.

Але визнання перевізних правовідносин договірними відбулося не відразу. Починаючи з 20-х і до кінця 50-х років минулого сторіччя договірна природа відносин по перевезенню ставилася під сумнів з посиланням на їх адміністративний характер, обумовлений плановою системою господарства при соціалізмі. Юристи, чий професійний світогляд сформувався в дореволюційний період, не могли не відзначити, що «договір у цивільно-правовому його значенні поступається адміністративно-правовим актам цілою низкою тих позицій, що належали йому раніше» [5, 168]. Важливою підставою для такого висновку було і те, що статuti залізниць 1935 і 1954 років, так само як і Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР 1955 року, не містили визначення договору перевезення.

Дореволюційна ж доктрина російської цивілістики не залишала сумнівів у договірній природі перевізних відносин. Вже в 1886 році П. П. Цитович писав, що якщо «...оборот товарів у значенні переходу від однієї особи до іншої відбувається головним чином через договір купівлі», то «оборот (циркуляція) товарів у значенні переходу з місця на місце відбувається через договір перевезення (транспорту)» [6, 277]. У третьому томі «Курсу цивільного права», вида-

ному в 1896 році, К. П. Победоносцев указував, що «...при полегшеному і посиленому останнім часом пересуванні товарів і речей між окремими місцевостями, морським шляхом і по залізницях особливо важливого значення набув договір про перевезення, або фрахтовий» [7, 395]. Якщо П. П. Цитович і К. П. Победоносцев обмежуються лише перерахуванням характерних ознак договірних відносин по перевезенню, то Г. Ф. Шершеневич у другому томі свого чотиритомного «Курсу торгового права» дає визначення договору перевезення як угоди, «через яку одна сторона, перевізник, зобов'язується за винагороду доставити прийняті нею від іншої сторони, відправника, речі сухим шляхом або водою, своїми засобами пересування, в призначене місце, де і здати певній особі, одержувачеві» [8, 209]. Неважко помітити, що наведене визначення мало чим відрізняється від визначень, що надаються в сучасній науковій та навчальній літературі, які засновані на чинному законодавстві.

З переходом до жорсткого адміністративно-правового регулювання суспільних відносин у сфері господарювання, на думку деяких цивілістів, спонукальною підставою для вступу у відносини по перевезенню вантажів стали планові акти, що породжували відповідні обов'язки. Наслідком подібних поглядів з'явилася так звана бездоговірна концепція зародження перевізних відносин. Її прихильники стверджували, що здача і прийняття вантажу до перевезення здійснюються на виконання обов'язків, встановлених для перевізника та відправника планом перевезень, і особливого договірного оформлення не потребують. При цьому вони вважали, що здійснювані кожним з учасників дії мають характер односторонніх правочинів [9, 128, 130].

Разом з наведеною концепцією набули поширення та були згодом прийняті законодавцем погляди на природу перевізних відносин як договірних. На цю обставину, зокрема, вказував І. Б. Новицький в своїй монографії «Зобов'язання укласти договір». В Основах цивільного законодавства Союзу РСР і союзних республік 1961 року, ст. 72 розд. 9, присвяченого перевезенням, містила визначення договору перевезення вантажу. Відтоді вже ніхто більше в юридичній літературі не ставив під сумнів договірну природу перевезень [10, 49].

Оскільки одним із учасників перевізних правовідносин є транспортне підприємство (організація), тому цивільно-правові договори за участю транспортних організацій традиційно, ще з часів радянського періоду, називають транспортними договорами. Очевидно, що цим поняттям можна об'єднати договори, що застосовуються в транспортній діяльності. Проте слід врахувати, що в даному випадку мова йде про різні договори, які належать до різних типів цивільно-правових зобов'язань і відрізняються зокрема своєю родовою приналежністю. Наприклад, в діяльності морського і повітряного транспорту широко використовується договір фрахтування транспортного засобу на деякий час (тайм-чартер), який є окремим видом договору оренди [11, 210]; на морському та річковому транспорті застосовується договір буксирування судна, який належать до категорії договорів про надання оплатних послуг [12, 124]; експедиційне обслуговування вантажів, що здійснюється на всіх видах транспорту, охоплюється іншим самостійним договором — договором транспорт-

ної експедиції [13, 26]. Тому термін «транспортні договори» вказує лише на сферу застосування цих договорів, але ніяк не може бути визнаний цивільно-правовою категорією. Звідси будь-які спроби виділення так званих транспортних зобов'язань, що претендують на своє власне місце в системі самостійних цивільно-правових зобов'язань, уявляються штучними і неправильними по суті.

В юридичній літературі ще за радянських часів сформувалася думка, що ядром, центральною ланкою системи всіх так званих транспортних договорів прийнято вважати договір перевезення вантажу, під яким традиційно розуміється договір, сконструйований по моделі реального договору, тобто такий договір, по якому перевізник зобов'язується доставити ввірений йому відправником вантаж у пункт призначення й видати його управомоченій на одержання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [14, 68; 15, 27].

Досліджуючи це питання, М. І. Брагінський і В. В. Вітрянський висловлюють протилежну думку. Вони вважають, що неправильно говорити про реальний договір перевезення конкретного вантажу як про якийсь основний договір, до якого додаються різні договори та інші правові форми, покликані обслуговувати вказаний договір: «...вчення про систему транспортних договорів, де центральне, пануюче місце займають договори перевезення пасажирів або конкретної партії вантажів, тобто договори, що опосередковують відносини по безпосередній їх доставці з пункту відправлення в пункт призначення, а решта всіх договірних зобов'язань по відношенню до цих договорів відіграє допоміжну, підлеглу роль, засновано лише на буденних уявленнях про смисл діяльності транспорту і немає нічого спільного з юридичним співвідношенням різних договорів, що застосовуються у сфері транспортної діяльності» [16, 7].

Але, як нам уявляється, найбільш зрозумілою є позиція В. В. Луця, який поділяє транспортні договори на основні та допоміжні. На його думку, до основних договорів треба віднести транспортні договори, що опосередковують головну сферу взаємовідносин транспортних організацій та клієнтури (насамперед це договори про перевезення вантажів). У свою чергу, допоміжні договори сприяють нормальній організації перевізного процесу (це довгострокові договори, договори про експлуатацію під'їзних колій, подачу та збирання вагонів тощо) [17, 276].

Стрімкий розвиток економічних відносин, а також значне зростання можливостей транспортної системи в останні десятиріччя зумовили збільшення перевезень вантажів з послідовним використанням декількох видів транспорту — перевезень в прямому змішаному сполученні. Під час таких перевезень відправник вантажу одержує очевидні переваги. Як підкреслює В. А. Єгізаров, «відправник вантажу звільняється від обов'язку передавати вантаж з одного виду транспорту на інший й оформляти пов'язані із цим документи» [18, 113].

Відносини, пов'язані з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні, як вважають І. В. Булгакова та О. В. Клепікова, опосередковуються двома видами договорів: договором перевезення вантажу у прямому змішаному

сполученні (який являє собою традиційний реальний договір перевезення конкретного вантажу з деякими особливостями змісту) і угодами, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту, які регулюють порядок їх роботи щодо організації таких перевезень вантажів [19, 181].

Досліджуючи сферу цивільно-правових відносин, пов'язаних з перевезеннями вантажів в прямому змішаному сполученні, на нашу думку, мова повинна йти про систему договорів, які опосередковують такий вид перевезень, причому взаємини, що складаються між учасниками змішаного перевезення, не завжди в повному обсязі охоплюються договорами перевезення, які поійменовані в розд. 64 ЦК України.

Перевізні правовідносини між суб'єктами майбутнього договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні складаються ще задовго до укладення договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні. Реальному договору перевезення вантажу передують дії вантажовласника та перевізника, які спрямовані на організацію перевізного процесу. Підставами виникнення таких організаційних прав та обов'язків є довгостроковий договір, або договір про надання транспортних засобів та пред'явлення вантажу до перевезення, що укладається шляхом узгодження заявки вантажовідправника.

Безпосереднє транспортування вантажу здійснюється перевізниками на підставі реального договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні, який регламентує правовідносини по доставці в пункт призначення конкретного вантажу, фактично переданого (звіреного) перевізнику.

Основна особливість правовідносин, пов'язаних з перевезеннями вантажів у прямому змішаному сполученні, яка виділяє їх у відносно самостійну галузь правового регулювання, полягає в тому, що у процесі переміщення вантажів і доставки їх у пункт призначення для видачі вантажоодержувачам беруть участь кілька перевізників (не менше двох), які належать до різних видів транспорту. Ця обставина припускає у всіх випадках перевалку вантажів, що перевозяться у прямому змішаному сполученні, з одного виду транспорту на іншій, наприклад із залізничних вагонів на борт судна або кузов автомобіля, що, у свою чергу, вимагає спеціального регулювання відносин, які складаються між транспортними організаціями різних видів транспорту. Юридичною формою, що регулює відповідні правовідносини, є спеціальний договір — вузлова угода.

Слід зазначити, що вказана послідовність зобов'язань і підстав, що їх породжують, характерна лише для елементарної організації перевізного процесу. У реальному майновому обороті використовуються більш складні схеми правовідносин, які опосередковують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Зокрема, часто вантажовідправник укладає з транспортними організаціями договори централізованого перевезення вантажів на станції, в порти (на пристані), аеропорти, договори про експлуатацію під'їзних колій, подачу та збирання вагонів та ін.

Всі перелічені договори звичайно ж відрізняються один від одного певними ознаками: правовим значенням, суб'єктним складом, предметом зобов'язань, що випливають із них, і т. д., але їх поєднує те, що всі вони, в кінцевому підсум-

ку, призначені для регулювання правовідносин, які виникають у процесі перевезення вантажів. Тому уявляється, що в сучасних умовах слід говорити про систему договорів, що опосередковують перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Література

1. Шершеневич Г. Ф. Учебник торгового права (по изд. 1914 г.). — М.: Спарк, 1994. — 335 с.
2. Мейер Д. И. Русское гражданское право. — М.: Статут, 2000. — 831 с.
3. Иоффе О. С. Обязательственное право. — М.: Госюриздат, 1975. — 880 с.
4. Васильковский Е. В. Учебник гражданского права. — М.: Статут, 2003. — 382 с.
5. Повицкий И. Б. История советского гражданского права. — М., 1948. — 324 с.
6. Цитович П. П. Очерк основных понятий торгового права. — М., 2001. — 427 с.
7. Победоносцев К. П. Курс гражданского права. — М., 2003. — 687 с.
8. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. 2. — М., 2003. — Публ. по изд. 1908 г.
9. Агарков М. М. Обязательство по советскому гражданскому праву. — М., 1940. — 191 с.
10. Повицкий И. Б. Обязательство заключить договор. — М., 1947. — 218 с.
11. Юридический справочник по торговому мореплаванью / Под ред. А. С. Кокина. — М.: Спарк, 2002. — 480 с.
12. Ходунов М. Е. Внутреннее право. — М.: Изд-во Наркомвнешфлота ССР, 1945. — 223 с.
13. Адреев В. К. Транспортно-экспедиционное обслуживание: Правовые вопросы. — М.: Юрид. лит., 1977. — 71 с.
14. Быков А. Г., Половинчик Д. И. Основы автотранспортного права. — М.: Юрид. лит., 1980. — 320 с.
15. Землянский П. Л. Сущность и классификация смешанных перевозок // Транспортное право. — 2004. — № 2. — С. 29–35.
16. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортно-экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. — М.: Статут, 2003. — 910 с.
17. Цивільне право України: Підручник: У 2 кн. Кн. 2 / О. В. Дзера (кер. авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін.; За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. — К.: Юріком Інтер, 2004. — 640 с.
18. Егизаров В. А. Совершенствование законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. — Казань: Изд-во Казан. ун-та, 1984. — 126 с.
19. Булгакова І. В., Клепикова О. В. Транспортне право України. — К.: Ін Юре, 2005. — 536 с.

УДК 347.457:330.131.7

О. С. Красільнікова

МІНІМІЗАЦІЯ КРЕДИТНОГО РИЗИКУ ЗА ДОПОМОГОЮ СПОСОБІВ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ВИКОНАННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

Як відомо, інститут забезпечення виконання зобов'язань призначений, зокрема, і для зниження ризику при здійсненні підприємницької та іншої діяльності. Під ризиком розуміється можлива небезпека втрат, що впливає із специфіки тих або інших правових явищ.

Дослідженню забезпечень виконання зобов'язань присвячено чимало праць вітчизняних юристів радянського та сучасного періодів (див., напр.: М. І. Брагинський [1], Т. В. Бондар [2], В. В. Вітрянський [1], Б. М. Гонгалю [3], А. В. Латинцев [4], Д. О. Братусь [5], А. Г. Віденко [6] та ін.), але й досі залишаються