

**ПОНЯТТЯ, ОЗНАКИ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЯК ПІДСТАВИ  
ВИНИКНЕННЯ ПРАВОВІДНОСИН З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ  
МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ**

Соціально-економічний розвиток суспільства призвів до того, що законодавці виявилися не в змозі врахувати та закріпити у праві дедалі зростаюче розмаїття договорів і соціально вагомих однобічних актів поведінки. У той же час логіка цивільного обігу вимагає визнати юридичну чинність за будь-яким актом поведінки, який відповідає його нормальному розвитку та не порушує законів. Вирішенню цієї суперечності сприяла ідея про єдине узагальнене закріплення в праві поняття договорів і соціально значимих однобічних актів поведінки [1, 5].

Згідно із концепцією, визначеною теоретиками та закріпленою на законодавчому рівні, договір перевезення є різновидом договору про надання послуг.

Стаття 901 ЦК України вперше в цивільному законодавстві України дає визначення договору про надання послуг, вказуючи, що за даним договором, одна сторона (виконавець) зобов'язується за завданням другої сторони (замовника) надати послугу, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, а замовник зобов'язується оплатити виконавцеві зазначену послугу. Згідно з ч. 2 ст. 901 ЦК України, положення глави 63 ЦК «Послуги. Загальні положення» можуть застосовуватись до всіх договорів про надання послуг, якщо це не суперечить суті зобов'язання. Тобто положення даної глави поширюється на всю низку договорів, предметом яких є надання послуги, яка споживається в процесі вчинення певної дії або здійснення певної діяльності, які передбачені в ЦК України поза межами даної глави (перевезення, страхування, транспортне експедирування, зберігання, доручення, комісія, управління майном та ін.) [2, 834–835].

Залежно від виду транспорту, який використовується для надання транспортних послуг, розрізняють діяльність залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту. Крім того, перевезення можна класифікувати залежно від територіальної сфери дії, а саме — перевезення місцевого сполучення — у межах територіальної сфери дії однієї транспортної організації; перевезення у прямому сполученні — ті, які здійснюються двома чи кількома організаціями одного виду транспорту, а також перевезення у прямому змішаному сполученні — ті, які здійснюються за єдиним транспортним документом, але організаціями різних видів транспорту. Щодо безпосередньо морських перевезень, то вони поділяються на каботажні — ті, які здійснюються між портами України (ст. 131 КТМ України), та міжнародні — ті, які здійснюються між портами України й іноземними портами як суднами, що плавають під Державним прапором України, так і суднами, що плавають під іноземним прапором (ст. 132 КТМ України).

Проаналізувавши основні, вихідні аспекти поняття цивільно-правового договору, його природу та виникнення, а також встановивши місце договору перевезення у системі цивільно-правових договорів, перейдемо до характеристики безпосередньо договору морського перевезення вантажу.

Дореволюційна доктрина російської цивілістики не залишала сумнівів у договірній природі перевізних відносин. Вже в «Очерке основных понятий торгового права», опублікованому в 1886 році, П. П. Цитовіч писав, що якщо «обіг товарів у значенні переходу від однієї особи до іншої відбувається головним чином через договір покупки», то «обіг (циркуляція) товарів в значенні переходу з місця на місце відбувається через договір перевезення (транспорту)» [3, 20]. Якщо П. П. Цитовіч і К. П. Победоносцев обмежуються лише переліком характерних ознак відносин по перевезенню, то Г. Ф. Шершеневич у другому томі свого чотиритомного «Курсу торгового права» дає визначення договору перевезення як угоди, «в силу якої одна сторона — перевізник — зобов'язується за винагороду доставити прийняті нею від іншої сторони, відправника, речі сухим шляхом або водою, своїми засобами пересування, у призначене місце, де і здати певній особі — одержувачу» [4, 237].

Відповідно до ст. 133 КТМ України договір морського перевезення вантажу — це договір, по якому перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти довірений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій для одержання вантажу особі (одержувачеві), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, які уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

На жаль, дане визначення договору морського перевезення вантажу так і не розв'язало проблему, яка існувала ще в радянському морському праві. Йдеться про співвідношення понять «договір перевезення» і «договір фрахтування», про їх юридичну природу, про єдність підходів до самого морського перевезення вантажу [5, 281]. З цього приводу в літературі існують різні думки. Одні автори вважають, що йдеться про єдиний договір, який на практиці виступає в двох формах. Інші дотримуються погляду, що йдеться про два різні за своєю природою види договорів.

У сучасному українському морському праві можна визнати тільки наявність двох форм договору морського перевезення вантажу:

- договору з умовою надання для перевезення вантажу всього судна, його частини або окремих суднових приміщень;
- договору без такої умови.

За договором морського перевезення вантажу (ст. 133 КТМ України) перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж. Проте за рейсовим чартером перевізник зобов'язується надати вантажовідправнику транспортний засіб і перевезти вантаж, який йому було ввірено. Таким чином норма ст. 134 КТМ України певною мірою суперечить ст. 133 КТМ України, в якій міститься загальне визначення договору морського перевезення вантажу. Уникнути подібної неузгодженості вдалося законо-

давцям Російської Федерації, які мають таке визначення: «За договором морського перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити вантаж, який йому передав або передасть вантажовідправник, у порт призначення і видати його уповноваженій на отримання вантажу особі, а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (фрахт)» (ст. 115 КТМ РФ).

Проте незважаючи на те, що відповідно до запропонованої КТМ РФ моделі договору морського перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити вантаж, який йому передасть вантажовідправник, право вимагати від перевізника виконання цього обов'язку не знайде правового забезпечення доти, доки вантажовідправник не передасть вантаж.

Договір перевезення вантажу — правова підстава виникнення прав та обов'язків сторін договору перевезення різними видами транспорту. Договори перевезення вантажів обов'язкові для перевізника при зверненні до нього клієнта за наданням відповідної послуги (ст. 179 ГК України, ст. 633 ЦК України).

Перевезення вантажу будь-яким видом транспорту являє собою організаційно і технічно складний процес, що складається з трьох елементів: навантаження, переміщення і вивантаження вантажу, основний з яких — саме перевезення вантажу, що здійснюється на підставі окремого договору, правове регулювання якого в загальній формі закріплено у главах 32 та 64 ЦК України. Перевізник і вантажовласник у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів можуть укладати довгострокові договори про організацію морських перевезень [6, 405].

Досить складною і неоднозначною є ситуація щодо реальності або консенсуальності досліджуваного договору, оскільки ЦК України з цього приводу не містить прямих положень. Так, відповідно до ст. 909 ЦК України за договором перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити довірений йому відправником вантаж до пункту призначення та видати його одержувачеві, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Зміст наведеної статті дає певні підстави розглядати такий договір як консенсуальний. Однак в юридичній літературі окремі автори вважають його реальним, оскільки відправник передає вантаж перевізнику, а останній видає документ, що підтверджує цей факт.

Деяко по-іншому вирішує цю проблему В. В. Луць [7, 650], який договори перевезення конкретного вантажу розглядає як реальні, а договори про організацію перевезень — як консенсуальні, з чим слід погодитись.

Предметом договору морського перевезення вантажу служить діяльність перевізника по переміщенню вантажу морем з порту відправлення у порт призначення. Ця діяльність спрямована на досягнення корисного ефекту, який невід'ємний від процесу перевезення і не може мати відчутної (речової) форми. Результативний характер діяльності перевізника відображений у самому визначенні договору: йдеться не про здійснення рейса або плавання судна, а про доставку вантажу в порт призначення. Договір вважається виконаним, лише коли вантаж виданий одержувачу.

Даний договір дійсно може бути кваліфікований як реальний, оскільки зобов'язання перевізника виникають лише відносно такого вантажу, який зданий вантажовідправником і прийнятий перевізником для його доставки в пункт призначення (ввірений перевізнику вантаж) [8, 255].

Справедливою є висловлена М. Брагінським точка зору, що контрагенти не можуть за власною ініціативою трансформувати договір, який згідно із законом є консенсуальним, у реальний договір, або, навпаки, реальний — у консенсуальний. Уникнути неоднозначного тлумачення договору перевезення вантажу як реальної чи консенсуальної угоди, на нашу думку, дало б змогу легальне визначення понять реальних і консенсуальних угод, закріплене на законодавчому рівні [9, 21].

Консенсуальний характер договору перевезення, коли обов'язок доставити в пункт призначення визначений вантаж на узгоджених сторонами умовах виникає не з факту передачі вантажу, а з угоди сторін, є переважним, особливо з погляду захисту прав і законних інтересів вантажовідправника.

Послуга за перевезення надається за плату, причому обидві сторони наділяються у договорі правами та обов'язками. Таким чином, договір перевезення є оплатним та двостороннім.

По характеру дії необхідно розрізнити договори, які укладаються на користь їх контрагентів, і договори, які укладаються на користь третьої особи. Звичайно права за договором набувають ті особи, які його укладають. Але буває і так, що договір укладається двома особами, а права набуває третя особа. Тоді і говорять про договір на користь третьої особи.

Договором на користь третьої особи є той правочин, в якому боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена у договорі (ч. 1 ст. 636 ЦК України). Прикладом такого договору є договір страхування, укладений страхувальником зі страховиком на користь третьої особи (вигодонабувача).

Договір перевезення вантажів укладається безпосередньо між вантажовідправником і перевізником, проте він створює певні права і обов'язки для третьої особи (одержувача вантажу), оскільки відправник не є одночасно одержувачем вантажу. Оскільки в цьому договорі присутня третя особа — одержувач (якщо він не є одночасно відправником), то він, не беручи участь в укладенні договору перевезення, набуває право вимагати видачі йому вантажу. У зв'язку з цим деякі юристи вважають, що договір перевезення вантажу необхідно розглядати як договір на користь третьої особи [10, 46].

Але на нашу думку, цей договір можна вважати своєрідним договором на користь третьої особи, тільки з деякою обмовкою. Договір на користь третьої особи при перевезеннях вантажів має певні юридичні передумови — договір між відправником і одержувачем (поставка, контракція, замовлення обладнання, купівля-продаж і т. д.). Отже, учасниками правовідношення по перевезенню є вантажовідправник, перевізник і вантажоодержувач [11, 240].

За загальним правилом ст. 636 ЦК України, виконання зобов'язання, що виникло з договору на користь третьої особи, може вимагати як особа, яка його

уклала, так і третя особа, на користь якої передбачено виконання. Але така можливість зберігається тільки для третьої особи і не виникає для контрагента, який уклав договір, якщо це виключено законом, договором або самою сутністю зобов'язання. Стаття 636 ЦК України, що формулює відповідне загальне правило, вказує лише на те, що третя особа, на користь якої укладений договір, має право вимагати його виконання. Але вона (стаття) не забороняє укладення на користь третьої особи договору, за яким ця особа, погоджуючись скористатися вимовленими для неї правами, повинна взяти на себе і певні обов'язки.

Але навіть коли право вимагати виконання зобов'язання належить тому, хто уклав договір на користь третьої особи, він може цю вимогу здійснити не для себе, а тільки саме на користь третьої особи. Можливість використання для себе права, що виникло за таким договором, надається йому лише у випадках, коли від цього права відмовилася особа, на користь якої договір був укладений. Втім, і за таких умов подібна можливість відпадає, якщо вона виключена законом, договором або самою сутністю зобов'язання. Оскільки договір породжує певні права для третьої особи, без її згоди контрагентам не дозволяється ні змінювати договір, ні припиняти його дію. Але подібна їх зв'язаність виникає лише після того, як у третьої особи з'явилося право, що впливає з укладеного договору. А оскільки моменти укладення договору і виникнення права у третьої особи далеко не завжди збігаються у часі, то протягом певного періоду контрагенти можуть розпорядитися договором на власний розсуд, не питаючи згоди третьої особи [12, 193].

Таким чином, договір перевезення вантажу можна вважати договором на користь третьої особи тільки в певному значенні, за певних обставин. Адже цілком можлива ситуація, коли вантажовідправник водночас є отримувачем цього самого вантажу. Ще одна причина даного висновку полягає у тому, що за договором на користь третьої особи сторона, що уклала договір, може скористатися вказаними правами, тільки якщо третя особа відмовилася від них.

### Література

1. Жеков В. І. Правочини, які порушують публічний порядок за законодавством України: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03. — О., 2006. — 20 с.
2. Цивільний кодекс України: Наук.-практ. комент. / За ред. Є. О. Харитопова. — 3-тє вид., переробл. та допов. — Х.: Одиссей, 2006. — 1200 с.
3. Тютрипа П. П. Поняття договору перевезення грузів // Транспортне право. — 2005. — № 2. — С. 20–22.
4. Шершеневич Г. Ф. Курс торгового права. Т. 2. — М., 2003. — 543 с.
5. Шемякин А. Н. Морское право: Учеб. пособие. — Х.: Одиссей, 2004. — 384 с.
6. Щербина В. С. Государственное право Украины: Навч. посіб. — 2-ге вид., переробл. і допов. — К.: Юрінком Інтер, 2005. — 656 с.
7. Зобов'язальне право: теорія і практика: Навч. посіб. для студ. юрид. ф-тів вузів і ф-тів ун-тів / О. В. Дзера, П. С. Кузнецова, В. В. Луць та ін.; За ред. О. В. Дзери. — К.: Юрінком Інтер, 1998. — 912 с.
8. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. — М.: Статут, 2004. — 910 с.
9. Доворець О. Договір перевезення вантажу різними видами транспорту // Підприємництво, господарство, право. — 2001. — № 7. — С. 21–23.

10. Лукшин И. Грузоперевозки: закон есть закон // Судходство. — 2005. — № 9. — С. 46–47.
11. Красавчиков О. А. Советское гражданское право: В 2 т. Т. 2. — М.: Высшая шк., 1968. — 520 с.
12. Ивапов Г. Г. Комментарий к Кодексу торгового мореплавания Российской Федерации. — М.: Спарк, 2005. — 830 с.

УДК 347.232

*Н. Ю. Голубева*

### **ЗАХИСТ ПРАВА ВЛАСНОСТІ ПРИ ПОЗБАВЛЕННІ ВЛАСНИКА ВОЛОДІННЯ (ВІНДИКАЦІЙНИЙ ПОЗОВ)**

Економічні відношення власності є матеріальним підґрунтям будь-якого суспільного ладу, а їх охорона — найважливіше завдання будь-якої правової системи. Тому захист і охорона власності є однією з найголовніших функцій держави. Відповідно до ст. 13 Конституції України «держава забезпечує захист прав усіх суб'єктів права власності». Кожен має право володіти, користуватися і розпоряджатися своєю власністю, і ніхто не може бути протиправно позбавлений права власності (ст. 41 Конституції України).

Зазначені положення Конституції України конкретизуються в різних галузях українського законодавства — в кримінальному, адміністративному, земельному, фінансовому, цивільному праві. Норми цивільного права насамперед забезпечують регулювання й охорону цих відносин при нормальних умовах використання власником приналежного йому майна без порушення його правомочностей, а також без обмеження прав і інтересів інших осіб. Так, норми права передбачають підстави придбання майна у власність, припинення права власності, обсяг правомочностей власника, межі їхнього здійснення, а також правовий режим окремих видів об'єктів власності. Це *охорона права власності в широкому розумінні*.

Охорона відносин власності у випадку порушення права власності конкретного суб'єкта полягає у *захисті порушеного права* (охорона права власності у вузькому значенні). Тобто відмінністю охорони права власності від його захисту полягає у тому, що норми, які направлені на захист права власності, устанавлюють несприятливі наслідки для порушників речових прав і застосовуються тоді, коли право порушено.

Під *цивільно-правовим захистом права власності* розуміється сукупність передбачених цивільним законодавством засобів, які застосовуються у зв'язку зі зробленими проти цих прав порушеннями, і спрямованих на відновлення чи захист майнових інтересів їхніх власників.

Основним принципом у сфері захисту права власності є положення про те, що держава забезпечує рівний захист всіх суб'єктів права власності (ст. 13 Конституції України). Всі форми власності проголошені рівними, а відтак, охороняються та захищаються державою без надання переваг одній перед іншою. Кон-