

понденція, а також пункт знаходження організації визначає місце виконання зобов'язання, слід розрізняти офіційну юридичну адресу і фактичну адресу організації. Юридична адреса зазвичай вказується в установчих документах організації. Будь-яка організація зі статусом юридичної особи має свою державну приналежність, яка визначається за місцем реєстрації. Релігійні організації, як правило, здійснюють свою діяльність одночасно в багатьох країнах. У науці навіть існує точка зору, згідно з якою Церкву та релігійні організації слід відносити до транснаціональних корпорацій [10, 13].

Отже до засобів індивідуалізації релігійних організацій слід віднести найменування та місце знаходження. Релігійні організації від свого імені виступають у судових органах в ролі позивачів та відповідачів, це виражається у використанні найменування та місця знаходження при укладенні правочинів, на вивісках, на печатках і штампах, на бланках.

Література

1. Конституція України: Прийнята Верховною Радою України 28 червня 1996 р. // Відомості Верховної Ради. — 1996. — № 30. — Ст. 141.
2. Про свободу совісті та релігійні організації: Закон України від 23 квітня 1991 р. // Відомості Верховної Ради УРСР. — 1991. — № 25.
3. Гражданский кодекс Украины: Комментарий (с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 сентября 2003 года). Т. 1. — Х.: Одиссей, 2003.
4. Голофасв В. Содержание и структура фирменных наименований субъектов предпринимательства // Хозяйство и право. — 2000. — № 4. — С. 29–31.
5. Грешников И. П. Субъекты гражданского права: юридическое лицо в праве и законодательстве. — СПб.: Юрид. центр Пресс, 2002.
6. Джермакян В. Ю. Фирменное наименование // Консультант. — 2006. — № 1. — С. 31–33.
7. Селіванов А. О. Кому належить право на фірмове найменування (фірму) // LawSchool.lviv.ua.
8. Про реєстрацію зміни та доповнень до Статуту іудейської релігійної громади «Хабад «Любавич» в Оболонському районі м. Києва: Розпорядження Київської міської державної адміністрації № 1386 від 17 жовтня 2007 року // Хрещатик. — 2007. — 28 груд.
9. Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва 09.06.2004 р. № 65 // Вимоги щодо написання найменування юридичної особи або її відокремленого підрозділу: Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 29 червня 2004 р. за № 792/9391.
10. Солодовник С. Божественная корпорация // Большой Бизнес. — 2005. — № 5. — С. 13–16.

УДК 347.763:656.2(477)

О. І. Сафончик

ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ: ЦИВІЛІСТИЧНІ АСПЕКТИ

Однією з найпоширеніших галузей транспортної системи України є залізничний транспорт, на долю якого припадає основна маса перевезень пасажирів і вантажів, що здійснюється за договором перевезення, який згідно з чинним законодавством України належить до договорів про надання послуг.

© О. І. Сафончик, 2008

Перевезення вантажу залізничним транспортом являє собою організаційно і технічно складний процес, який складається з трьох елементів: навантаження, переміщення і вивантаження вантажу, основним з яких є саме перевезення вантажу, що здійснюється на підставі окремого договору, правове регулювання якого у загальній формі закріплено в главі 64 ЦК України [1] (аналогічна норма — у ст. 309 ГК) [2], відповідно до якої з урахуванням специфіки залізничного транспорту особливі умови перевезення вантажів, права, обов'язки та відповідальність учасників перевізного процесу визначаються «Статутом залізниць України» (далі — СЗУ) [3], Правилами перевезення вантажів залізничним транспортом України (далі — Правила) [4] та іншими нормативно-правовими актами.

Задоволення численних потреб у перевезеннях вантажів вимагає певних організаційних передумов, що здійснюється передусім за допомогою планування перевезень. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень згідно з Статутом та Правилами планування перевезення вантажів. Так, місячне планування перевезення вантажів здійснюється залізницями відправленнями на основі поточних та довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів та замовлень відправників (вантажовласників або за їх дорученням — експедиторських організацій).

Замовлення (заявка) є важливим засобом організації перевезення вантажів, у ньому конкретизуються завдання і визначаються показники, які забезпечують перевезення [5, 85]. При цьому заявка є не односторонньою угодою, а оперативним документом, за допомогою якого здійснюється організація перевезень вантажів і в подальшому укладення договору перевезення вантажів, на підставі яких залізницями розробляються та подаються для затвердження проекти місячних планів перевезень у цілому для залізниці до Укрзалізниці, яка після їх розгляду, коригування та затвердження місячних планів доводить їх до відома залізниць для виконання. Залізниця та вантажовідправники за невиконання плану перевезення вантажів несуть відповідальність (ст. 106 СЗУ), при цьому законом передбачені випадки звільнення сторін договору від відповідальності (ст. ст. 107–108 СЗУ).

За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (ст. 22 СЗУ, ст. 307 ГК). Таке поняття договору відрізняється від його визначення в ЦК України, де немає слів про те, що ввірений вантаж залізниця повинна доставити в зазначений термін, проте це впливає з загальних положень зобов'язальних правовідносин і в разі порушення встановленого строку доставки спричиняє майнову відповідальність залізниці [6].

Предметом договору перевезення, незалежно від того, що становить предмет перевезення, є не окремі дії транспортного підприємства, спрямовані на переміщення, а транспортні послуги.

Договір перевезення вантажу укладається між двома особами — вантажовідправником та перевізником (ст. 22 СЗУ). Оскільки для перевезення вантажу характерним є те, що одержувачем вантажу, як правило, є не відправник, а інша особа (одержувач), суб'єктами відносин перевезення вантажів є: перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі.

У літературі є дискусійною точка зору щодо правового становища одержувача вантажу, оскільки деякі вчені вважають його стороною договору, інші — ні [7]. З позиції українського законодавця одержувач вантажу є стороною в договорі, що знаходить своє підтвердження у ст. 6 СЗУ, яка встановлює, що накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони — одержувача.

Договори залізничного перевезення вантажів є обов'язковими для залізниці при зверненні до неї клієнта за наданням відповідної послуги (ст. 179 ГК, ст. 633 ЦК), при цьому укладання договорів від імені залізниці здійснюється залізничною станцією, яка не є стороною договору.

Договір перевезення вантажу укладається у письмовій формі з *оформленням* відповідних документів встановленої форми (наказ Мінтрансу від 19.11.1998 р. № 460 «Про затвердження бланків перевізних документів») і здійснюється відповідно до Правил оформлення перевізних документів, а також положень ст. ст. 6, 23, 24 СЗУ.

Комплект перевізних документів такий: накладна, дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу.

Накладна є основним перевізним документом встановленої форми, оформленим відповідно до Статуту і наданим залізниці відправником разом з вантажем. Вона є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони — одержувача. Накладна є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення і супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, у зв'язку з чим договір перевезення вантажів вважається укладеним тільки за умови пред'явлення відправником накладної.

Отримавши накладну разом з вантажем від відправника, станція відправлення повинна на підставі накладної скласти *дорожню відомість*, яка: 1) є внутрішнім транспортним документом залізниці (на відміну від накладної вона не видається одержувачу разом з вантажем, як накладна); 2) виконує роль розписки, оскільки саме розписка в дорожній відомості про отримання вантажу та накладної посвідчує виконання договору перевезення. Талон, який разом з дорожньою відомістю надходить на станцію призначення, відривається від дорожньої відомості і пересилається на станцію відправлення. Таким чином здійснюється матеріальний облік перевезень вантажів на станції відправлення, яка при отриманні талону встановлює доставку вантажу.

Квитанція про приймання вантажу видається вантажовідправникові, яка за своїм юридичним значенням є: 1) розпискою перевізника в прийнятті ван-

тажу; 2) доказом прав та обов'язків за договором перевезення; 3) документом, який засвідчує право розпорядження вантажем на шляху прямування.

Отже, саме залізнична накладна є єдиною формою договору перевезення вантажів, а всі інші транспортні документи разом із накладною становлять комплект перевізних документів (ст. 23 СЗУ) [8, 470].

Встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється на підставі державної бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України. Тарифи на перевезення у міжнародному сполученні встановлюються відповідно до міжнародних договорів та чинного законодавства України. Плата за перевезення вантажів справляється залежно від відстані, яка визначається згідно з планом формування поїздів. Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти, по яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству.

Зміна станції призначення або разом з нею і одержувача вантажу (переадресування) здійснюється за заявою відправника, одержувача або експедитора (за дорученням) згідно зі ст. 44 СЗУ та Правил переадресування вантажів, до якої додається письмова згода нового одержувача на приймання вантажу.

У договорі перевезення вантажу його учасники наділені різними за змістом правами та обов'язками, які визначають особливості транспортних операцій та реалізуються на різних стадіях укладення договору, в ході транспортування вантажу та видачі його у пункті призначення.

У процесі укладення договору перевезення на перевізника покладається обов'язок подати для перевезення відповідні транспортні засоби, а на відправника — надати вантаж.

Перевізник зобов'язаний надати відправнику вантажу справні транспортні засоби у стані, придатному для перевезення відповідного вантажу. Відправник вправі відмовитися від наданих транспортних засобів, не придатних для перевезення відповідного вантажу.

Відповідно до ст. ст. 909, 919 ЦК України, ст. ст. 307, 308, 310 ГК, ст. 22 та ін. СЗУ сторони в договорі залізничного перевезення несуть такі **обов'язки**:

1) *перевізник*: а) доставити ввірений йому вантаж в обумовлений пункт призначення; б) забезпечити схоронність вантажу; в) здійснити доставку вантажу в зазначений термін; г) видати вантаж після доставки в пункт призначення зазначеному у накладній одержувачу;

2) *вантажовідправник*: а) сплатити залізниці провізну плату; б) прийняти вантаж після його доставки в пункт призначення, якщо відправник вказав себе одержувачем вантажу;

3) *вантажодержувач*: а) прийняти і вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу; б) вивантажити вантаж з вагона (контейнера), очистити зовнішню поверхню кузова вагону від залишків вантажу, повністю прибрати

з вагона всі елементи кріплення вантажів, а також прибрати папір, картон та інші засоби упаковки і збереження вантажів; в) сплатити всі додаткові платежі.

На транспорті укладаються і деякі інші договори, які не є договорами перевезення вантажу, однак тісно пов'язані з процесами транспортування вантажів та регламентуються в рамках транспортного законодавства. Серед таких договорів особо важливими і одночасно специфічними є договори на експлуатацію залізничних під'їзних колій та на подачу та прибирання вагонів, що укладаються між крупними вантажовласниками та залізницями.

Залізниця (перевізник), вантажовідправники та вантажоодержувачі зобов'язані суворо дотримуватися умов договору перевезення, за невиконання або неналежне виконання яких законом передбачена майнова (матеріальна) відповідальність, яка має певні особливості порівняно із моделлю відповідальності сторін договірних зобов'язань, передбаченою ЦК України, оскільки відповідальність у відносинах з перевезення вантажів залізничним транспортом визначається лише в межах СЗУ і в жодному разі — угодою сторін.

Особливістю відповідальності в договорі залізничного перевезення вантажів є специфічна дія принципу вини перевізника за несхоронність вантажу, що зафіксовано у загальному вигляді ст. ст. 113, 114 СЗУ, проте цей принцип діє обмежено і опосередковано — через встановлений ст. 111 СЗУ перелік обставин, що звільняють залізницю від відповідальності за несхоронність вантажу, які поділяються на 2 групи: 1) обставини, наявність яких презюмує відсутність вини залізниці; 2) на які за встановленою практикою перевізникові достатньо вказати, щоб звільнити себе від відповідальності. Аналогічна правова ситуація зберігається у ст. 924 ЦК та ст. 314 ГК, які фіксують принцип вини у відповідальності перевізника за несхоронність вантажу, а ст. 920 ЦК у питаннях відповідальності за зобов'язаннями, що випливають із договору перевезення, і ст. 905 ЦК і ч. 5 ст. 306 ГК щодо загальних умов перевезення вантажів і особливих умов перевезення вантажів відсилають до транспортних статутів та кодексів (СЗУ).

Характерною ознакою відповідальності за порушення зобов'язання з перевезення вантажів є її обмежений характер, який полягає в тому, що залізниця відшкодовує лише фактичні збитки, що виникли під час перевезення (ст. 314 ГК, ст. 114 СЗУ). Зокрема, за окремі порушення умов договору перевезення вантажу залізничним транспортом відповідальність встановлена у формі відшкодування фактично понесених збитків (крім неотриманих доходів) — у разі втрати, нестачі, псування і пошкодження вантажу або у формі виключної неустойки (наприклад, за прострочення доставки вантажу — ст. 116 СЗУ). Поряд із збитками залізниця відшкодовує провізну плату, якщо вона не була включена у вартість втраченого вантажу. При цьому сума відшкодування зменшується на норму граничного розходження маси вантажу і природної втрати, що становить 1% від маси вантажу. Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, що підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу.

Перевізник несе відповідальність за збереження вантажу не лише в процесі його транспортування, але і в період перебування вантажу у віданні перевізника на станції відправлення.

Відповідно до транспортного законодавства відповідальність настає, якщо перевізник не доведе, що втрата, нестача або пошкодження вантажу виникли внаслідок обставин, запобігти яким перевізник не міг і усунення яких від нього не залежало. При цьому законом передбачений вичерпний перелік обставин, які звільняють залізничного перевізника від відповідальності за незбереження вантажу за договором, якщо не буде доведена його вина: 1) прибуття вантажу у справному вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами вантажовідправника або без пломб, якщо таке перевезення дозволено Правилами, а також прибуття вантажу у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати або пошкодження вантажу під час перевезення; 2) якщо незбереження вантажу виникло внаслідок природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі; 3) якщо вантаж перевозився у супроводженні провідника вантажовідправника або вантажоодержувача; 4) якщо нестача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси; 5) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами; 6) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок: а) недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення; б) завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція); в) здачі вантажу до перевезення без зазначення у накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення; г) стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало (ст. 111 СЗУ).

Щодо відповідальності вантажовідправника та вантажоодержувача, то відповідно до ст. 122 СЗУ за неправильно зазначені у накладній відомостей з відправника стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення. При цьому відправник несе відповідальність перед залізницею за наслідки, які виникли, адже перевезення залізничним транспортом пов'язане з безпекою руху поїздів.

Крім того, вантажовідправник та вантажоодержувач зобов'язані також відшкодувати залізниці збитки, завдані внаслідок пошкодження рухомого складу, перевантаження, неправильного навантаження, застосування неякісної упаковки або неправильного кріплення вантажу (ст. 124 СЗУ). Після прибуття на станцію призначення вантажу всю відповідальність перед залізницею щодо цього перевезення несе одержувач.

Порівнявши підстави, форми і межі відповідальності сторін, можна дійти

висновку про нерівність відповідальності сторін у зазначених договірних відносинах (у перевізника вона є обмеженою, у відправника підвищеною) [9, 125].

Згідно зі ст. 129 СЗУ обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності сторін під час перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць, що передбачено також Законом України «Про залізничний транспорт» [10; 11]. Колізійні питання щодо строків пред'явлення вимог до сторін за вищезгаданим договором потрібно вирішувати на основі встановленої практики співвідношення дії нормативного акта, яким є ЦК, і спеціального нормативного акта, яким є ГК, а саме: при наявності колізії має застосовуватися спеціальний акт (ч. 1 ст. 175 ГК). Позовна давність, порядок подання позовів по спорах, які пов'язані з перевезенням у закордонному сполученні, встановлюються міжнародними договорами України та Статутом залізниць України.

Література

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 40–44.
2. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 18–22.
3. Статут залізниць України: Затв. постановою Кабінету Міністрів від 6 квітня 1998 р. № 457 // Офіційний вісник України. — 1998. — № 14.
4. Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів: Наказ Міністерства України від 21 листопада 2000 р. № 644, зареєстровано в Міністерстві юстиції України 24.11.00 р. за № 861/5082 // Інформаційно-пошукова система «Нормативні акти України» — К., 2004.
5. Макаренко М. В., Голубничий В. Б., Нечипоренко Н. С. Основи правового регулювання на залізницях України. — К.: КУЕТТ, 2005.
6. Правове регулювання перевезень в Україні / За ред. С. О. Харитюкова. — Х.: Одиссей, 2006.
7. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 4. — М.: Статут, 2003.
8. Гражданское право России. Обязательственное право: Курс лекций / Под ред. О. П. Садикова. — М.: Юрист, 2004.
9. Булгакова І. В., Клепкова О. В. Транспортне право України: Академічний курс: Підручник. — К.: ІнЮрс, 2005.
10. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 40. — Ст. 183.
11. Транспортні перевезення в Україні // Бухгалтерія (право, податки, консультації): Зб. систематизованого законодавства. — 2005. — Вип. 3. Березень.

УДК 347.42

С. А. Чванкін

ОДНОСТОРОННЯ ВІДМОВА ВІД ЗОБОВ'ЯЗАННЯ ЯК ПРАВОВИЙ НАСЛІДОК ПОРУШЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ

Проголошені Конституцією України права, свободи та законні інтереси фізичних і юридичних осіб потребують ефективних засобів їх реалізації та захисту. В свою чергу, реалізація прав та інтересів особи залежить від рівня їх забезпеченості, тобто створення таких умов і засобів, за яких можливість порушення