

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Тернопільський національний економічний університет
Юридичний факультет

Кафедра конституційного,
адміністративного та фінансового
права

КУРСОВА РОБОТА

з дисципліни: «Господарське право»

на тему:

„Загальна характеристика транспортних договорів”

Студента 3 курсу ПР - 34 групи
Галузь знань 0304 «Право»
Напрямок підготовки 6.030401 «Правознавство»
Маглюка П.В.
Керівник: д.ю.н., проф. Гречанюк С.К.

Національна шкала _____
Кількість балів: _____ Оцінка: ECTS _____

Члени комісії

_____	_____
(підпис)	(прізвище та ініціали)
_____	_____
(підпис)	(прізвище та ініціали)
_____	_____
(підпис)	(прізвище та ініціали)

ТЕРНОПІЛЬ – 2016

ЗМІСТ

ВСТУП.....	4
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНИХ ДОГОВОРІВ:	7
1.1 Зміст та оформлення договорів про перевезення вантажів	7
1.2 Поняття та види договору перевезення, його правове регулювання.....	14
1.3 Виконання договорів про перевезення вантажів.....	17
РОЗДІЛ 2. ЗАГАЛЬНИЙ ОГЛЯД ІНШИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТНИХ ДОГОВОРІВ :	22
2.1 Договір про перевезення пасажирів та багажу	22
2.2 Договори про експлуатацію під'їзних колій, подачу та збирання вагонів. Вузлові угоди	25
2.3 Договір про буксирування	27
2.4. Договори про транспортне експедирування.....	29
РОЗДІЛ 3. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРЕТЕНЗІЙ ТА ПОЗОВІВ ПРИ РІЗНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ	33
ВИСНОВОК.....	37
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:	39

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. В умовах економічних перетворень, що відбулися останнім часом, питання правового регулювання транспортної діяльності набуває все більшої актуальності. Адже, транспорт одна з найважливіших галузей національної економіки, ефективне функціонування якої є необхідною умовою стабілізації економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності, задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях та інших транспортних послугах.

На сьогоднішній день не існує жодної сфери суспільного життя, яка б так чи інакше не була пов'язана з процесом перевезення. До цього процесу прямо чи опосередковано залучаються відповідні засоби, методи, форми, принципи та правила поведінки, які регламентують ці суспільні відносини. Для того щоб набути визначеного змісту, ці відносини необхідно врегулювати. Одним із основних напрямів врегулювання суспільних відносин, пов'язаних із перевезенням, є вплив на них норм права.

Транспортно-дорожній комплекс України являє собою систему транспортних комунікацій, яка об'єднує всі сучасні види транспорту. За розміщенням та структурою ці комунікації в цілому відповідають внутрішнім і зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, але потребують істотного вдосконалення та модернізації для підвищення якості транспортних послуг, особливо у міжнародному сполученні. Економічна криза в Україні спричинила значне загострення ситуації на транспорті. У зв'язку із зносом матеріально-технічної бази зросла потреба у реконструкції, ремонті та технологічному оновленні транспортного комплексу. Потребує вирішення питання щодо технічних інновацій і модернізації, джерел фінансування, використання всіх можливостей транспортно-дорожнього комплексу у зв'язку з розвитком експорту транспортних послуг. Недосконалим є правове забезпечення діяльності транспорту.

В умовах докорінного реформування економіки України необхідна виважена державна транспортна політика, яка враховувала б особливості галузі та

її роль у процесах економічних і соціальних перетворень. Завдання та положення щодо їх реалізації стосовно реформування транспортного сектору економіки України визначено у різних нормативних документах. Одним з основних напрямів реформування цієї сфери є удосконалення державного регулювання роботи транспорту, яке має здійснюватися шляхом розроблення нових і перегляду чинних нормативно-правових актів, що передбачають однакові підходи до регулювання відносин стосовно функціонування суб'єктів господарювання різних форм власності і встановлюють правові, економічні та організаційні основи діяльності транспортних підприємств, особливості їх взаємовідносин з користувачами транспортних послуг, з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. Пріоритетними напрямками державного регулювання з окремими видами транспорту визначено регулювання залізничного, морського, автомобільного та авіаційного транспорту.

Дослідженню означеної проблематики значну увагу приділяли такі вчені як Б.Бабкін, М.Брагінський, В.Вітрянський, А.Гарбар, Н. Кузнєцова, Н. Саніахметова, В. Смірнов, В. Черешнюк, В. Яковлєва, В.Луць, О. Карлов, М.Тарасов, Г.Гуревич, А. Биков та багато інших, проте політичні й економічні реалії викликають необхідність з'ясування та вивчення нових аспектів цих відносин.

В умовах проведення в Україні правової реформи важливого значення набуває проблема подальшого розвитку та вдосконалення правового регулювання суспільних відносин у сфері перевезення, їх місця у правовій системі держави, від вирішення якої значною мірою залежить розвиток ринкових відносин.

У процесі переходу України до ринкової економіки правове регулювання транспортних господарських договорів значно змінилося. Це пов'язано, передусім, з прийняттям нових та внесенням змін до діючих нормативно-правових актів. Тому в сучасних умовах питання правового регулювання транспортної діяльності належним чином не досліджене. В цьому і виявляється актуальність представленої дипломної роботи. Крім того, з метою усвідомлення поняття, юридичної природи та місця договорів перевезення в системі цивільно-пра

вових та господарських договорів на сучасному етапі доцільно дослідити історію виникнення та розвитку правового регулювання договорів перевезення.

Метою написання курсової роботи є аналіз системи транспортних господарських договорів в умовах дії сучасного законодавства України та, відповідно дослідження їх правової природи.

Для досягнення вказаної мети було поставлено ряд завдань:
проаналізувати правову природу системи договорів перевезення та окремих аспектів транспортного права;
дослідити еволюцію розвитку вітчизняного законодавства у сфері перевезень;
проаналізувати судову практику по вирішенню правових спорів у цій сфері;
розробити основні напрями реформування законодавства цієї галузі народного господарства в Україні.

Об'єктом дослідження стали найбільш загальні суспільні відносини, що стосуються правового регулювання транспортних господарських договорів.

Предметом дослідження є окремі види перевезень та їх правове регулювання на сьогоднішньому етапі розвитку та функціонування української держави.

РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНИХ ДОГОВОРІВ:

1.1 Зміст та оформлення договорів про перевезення вантажів

У ЦК України (п. 1 ст. 928) окремо дається визначення договору про перевезення вантажу. За договором про перевезення вантажу транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Договір про перевезення конкретного вантажу є *реальним*, оскільки він вважається укладеним у момент здачі вантажу транспортній організації для перевезення. Послуга за перевезення надається за плату, причому обидві сторони наділяються у договорі правами та обов'язками. Отже, договір про перевезення — *оплатний і двосторонній*.

Підприємства залізничного, повітряного, морського, автомобільного та річкового транспорту, враховуючи встановлені обсяги перевезення для кожного з відправників, укладають з ними особливі організаційні договори (спеціальні, річні, довгострокові, навігаційні), спрямовані на організацію майбутніх перевезень вантажів. Так, відповідно до статей 34—36 Статуту автомобільного транспорту за *річним договором* автотранспортне підприємство зобов'язується у встановлені строки приймати, а вантажовідправник — пред'являти до перевезення вантажі в обумовленому обсязі. У річному договорі встановлюються обсяги та умови перевезення, порядок розрахунків, визначаються раціональні маршрути та схеми вантажопотоків.

Договори про організацію перевезень на морському транспорті називаються *довгостроковими* (ст. 128 Кодексу торговельного мореплавства), на річковому — *навігаційними* (ст. 60 Статуту внутрішнього водного транспорту).[9]

За новим ЦК України укладення довгострокових договорів можливе на будь-якому виді транспорту: перевізник і власник (володілець) вантажу в разі

потреби здійснювати систематичні перевезення можуть укласти довгостроковий договір. За цим договором перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажів — передавати їх до перевезення у встановленому обсязі. У довгостроковому договорі про перевезення вантажів взначаються обсяги, строки та інші умови надання транспортних засобів і подання вантажів до перевезення, порядок розрахунків та інші умови перевезень [2]

Договори про організацію перевезень є *консенсуальними*, оскільки вважаються укладеними з моменту надання угоди сторін належної (письмової) форми. Вони не передбачають перевезення конкретного вантажу, тому не є товарними угодами.

Зобов'язання з перевезення конкретного вантажу виникає з договору про перевезення, що укладається у момент прийняття перевізником від відправника вантажу разом з відповідним транспортним документом. Якщо укладенню договору передують планове завдання, то сторони конкретизують його на основі оперативних документів, зокрема декадних заявок — на залізничному, річковому та повітряному транспорті.

Так, для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень, основою якого є поточні або довгострокові договори про організацію перевезення та замовлення відправників.

Начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявою відправника без додаткової плати дозволяють завантаження понад план та поза планом, змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення в порядку та розмірах, установлених Правилами, дозволяють внутрістанційні перевезення вантажів. Начальник станції за заявою вантажовідправника дозволяє без додаткової плати змінювати передбачений планом тип рухомого складу, змінювати вид вантажу у межах однієї номенклатурної групи, передбаченої планом, змінювати в місячних планах перевезень залізниці та станції призначення в обсягах до 50 відсотків планової (договірної) норми.

З плану перевезень або прийнятого до виконання замовлення на перевезення вантажу виникає зобов'язання, за яким перевізник повинен подати перевізні засоби відправникові та прийняти від нього вантаж, а відправник — пред'явити вантаж до перевезення. Відповідно до п. 1 ст. 940 ЦК України перевізник за неподання транспортних засобів для перевезення вантажу, а відправник за ненадання вантажу або невикористання поданих транспортних засобів з інших причин несуть відповідальність, передбачену погодженням сторін, якщо інше не передбачено транспортними кодексами (статутами).

Оскільки нині до автотранспортних підприємств плани перевезень вантажів не доводяться, сторони несуть зазначену відповідальність за невиконання зобов'язань щодо обсягів вантажу, який підлягає перевезенню за договором (разовим замовленням). Зокрема, відправник, який не пред'явив вантаж до перевезення автомобільним транспортом, сплачує автотранспортній організації штраф у розмірі 20 відсотків від вартості перевезення всієї непред'явленої кількості вантажу порівняно з кількістю, передбаченою договором на певний місяць. Вантаж, пред'явлений відправником у стані, що не відповідає правилам перевезення, і не приведений ним у належний стан у строк, що забезпечує своєчасну відправку, вважається непред'явленим.

Так само автотранспортна організація, що не подала відправникові транспортні засоби, достатні для перевезення вантажу, передбаченого договором або прийнятим до виконання разовим замовленням, повинна сплатити йому штраф у розмірі 20 відсотків від вартості перевезення всієї невивезеної кількості підготовленого до відправлення вантажу порівняно з договірною кількістю. Надання перевізних засобів, непридатних до перевезення вантажу, передбаченого замовленням, прирівнюється до ненадання транспортних засобів.

За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажівідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, — з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;

за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), — за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

Залізниця і відправник несуть також відповідальність за недодержання зобов'язань з надпланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця.

За невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажо відправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером) (ст. 106 Статуту залізниць).[13]

У разі невиконання планів перевезення вантажів на річковому транспорті перевізник та відправник відповідають у розмірі 25 відсотків перевізної плати за всю не пред'явлену або невивезену кількість вантажу. Таку саму відповідальність несе відправник за непред'явлення вантажу до перевезення. Штрафи за невиконання зобов'язань, що впливають з плану перевезення чи прийнятого до виконання замовлення на позапланове перевезення, є виключною неустойкою, адже збитки від неподання перевізних засобів та непред'явлення вантажу сторони одна одній не відшкодовують.

Відповідно до п. 2 ст. 940 ЦК України перевізник і відправник вантажу звільняються від відповідальності, якщо ненадання транспортного засобу або невикористання наданого транспортного засобу сталося не з їхньої вини, зокрема у разі припинення (обмеження) перевезення вантажу у певних напрямках, у

становленого у випадках I порядку, передбачених транспортними кодексами (статутами).

У транспортних статутах і кодексах наведено вичерпний перелік обставин, за наявності яких відправник і перевізник звільняються від сплати штраф у за невиконання плану перевезення вантажів. Так, автотранспортна організація і відправник звільняються від відповідальності за порушення обов'язків щодо обсягу належного до перевезення вантажу, якщо це сталося внаслідок: 1) явищ стихійного характеру (заметів, повені, пожежі тощо); 2) аварії на підприємстві, внаслідок якої робота підприємства була припинена на строк не менше трьох діб; 3) тимчасового припинення або обмеження перевезень вантажів визначеними шляхами, встановленими у порядку, передбаченому Статутом автомобільного транспорту.

Підстави для звільнення сторін від відповідальності за невиконання плану перевезення передбачені також на інших видах транспорту. Проте, коли невиконання плану перевезення сталося з причин, не зазначених у цих переліках, але які не можуть бути визнані і як провина сторони у зобов'язанні, відповідальність з перевізника чи відправника не знімається.

Принцип реального виконання зобов'язань, які випливають з плану перевезення, полягає в тому, що на вимогу вантажовідправника неподані перевізні засоби в одному періоді перевізник повинен надолужувати у наступних періодах. Цей обов'язок перевізника кореспондує обов'язку відправника як постачальника за договором поставки поповнювати недопоставлену кількість продукції у наступних здавальних періодах. У цьому разі норми, що регулюють договірні відносини з поставок, взаємодіють з нормами транспортного законодавства. Зокрема, залізниця у разі неподачі з її вини перевізних засобів для виконання місячного плану перевезення вантажів зобов'язана на вимогу вантажовідправника виділити перевізні засоби для поповнення недовантаження протягом наступного місяця цього самого кварталу. Перевізні засоби, не подані в о

станньому місяці кварталу, мають бути виділені у першому місяці наступного кварталу.

На морському та річковому транспорті поповнення недовантажень здійснюється у межах навігаційного періоду.[10]

Сторонами у договорі перевезення вантажу є перевізник і відправник. **Перевізниками** вважаються ті транспортні організації, які мають права юридичної особи та яким надано право укладати договори перевезення безпосередньо або через свої підрозділи транспортними статутами (кодексами). Це, зокрема, залізниці, річкові та морські пароплавства, авіаційні підприємства та автогосподарства. Якщо перевезення вантажу здійснюється у прямому, прямому з мішаному сполученні, то учасниками перевізного процесу на стороні перевізника виступають кілька транспортних організацій одного чи кількох видів транспорту. Договір з відправником вантажу укладає транспортна організація, яка сама або через свої підрозділи приймає вантаж для перевезення у пункті відправлення. Всі наступні транспортні організації, які беруть участь у перевезенні, щодо початкового перевізника є третіми особами, на які за чинними на транспорті правилами покладається виконання зобов'язання з перевезення (513 ЦК України).

Відправниками вантажів можуть бути як організації (юридичні особи), так і громадяни, яким вантаж належить або на праві власності, або на праві повного господарського відання, або на праві оперативного управління, або на іншій підставі, передбаченій законом чи договором.

Крім перевізника та відправника, учасником перевезення є також *одержувач* вантажу. Вантажоодержувач, як правило, перебуває у договірних відносинах з вантажовідправником (з поставки, контрактації, купівлі-продажу тощо) і вже на основі цих договорів повинен прийняти доставлений йому перевізником вантаж.

Обов'язок одержувача прийняти вантаж у пункті призначення впливає також з юридичного факту укладення договору перевезення конкретного ван

тажу. Цей обов'язок закріплено у транспортних статутах (кодексах). Так, на залізничному транспорті вантажоодержувач повинен прийняти і вивезти зі станції вантаж, який прибув на його адресу. У разі прибуття вантажу, поставка якого не передбачена договором, одержувач повинен прийняти цей вантаж від станції на відповідальне зберігання. Вантажоодержувач може відмовитися від прийняття вантажу лише в тому разі, коли його якість внаслідок псування чи пошкодження змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового використання вантажу.

Отже, договір перевезення вантажу можна розглядати як договір на користь третьої особи (одержувача), для якої виникають не лише права (наприклад, вимагати від перевізника видачі вантажу), а й передбачені транспортними правилами обов'язки (прийняти вантаж, здійснити доплату за перевезення тощо).

Перевезення вантажу оформляється спеціальним транспортним документом, який супроводжує вантаж і по суті є письмовою формою договору. Таким документом при перевезеннях вантажів залізничним і річковим транспортом є *накладна* (ст. 67 Статуту внутрішнього водного транспорту), автомобільним — *товарно-транспортна накладна* (ст. 47 Статуту автомобільного транспорту), морським — *коносамент* (статті 134 і 135 Кодексу торговельного мореплавства).[14]

Договір морського перевезення вантажу може бути укладений за умови надання для перевезення всього судна, його частини або певних суднових приміщень (п. 1 ст. 134 і ст. 136 Кодексу торговельного мореплавства). Такий договір називається *рейсовим чартером*, він є консенсуальним договором. Проте й при укладенні рейсового чартеру для посвідчення прийняття вантажу до морського перевезення перевізник видає відправникові коносамент, який, на відміну від основних транспортних документів на інших видах транспорту, є товаророзпорядчим документом.

Чартер застосовується і для перевезення пасажирів, багажу, вантажів та пошти повітряним транспортом. Чартерне повітряне перевезення виконується на підставі договору чартеру (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальникові) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для Іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству (ст. 61 Повітряного кодексу).[11]

Договір перевезення вантажу укладають шляхом зустрічних дій обох сторін: подачі перевізником транспортного засобу і пред'явлення відправником вантажу разом із заповненим на кожну відправку транспортним документом (наприклад, накладною). У ньому зазначаються головні умови договору перевезення: найменування учасників, характеристика вантажу, дата прийняття його до перевезення тощо.

Перевізник має право перевірити ці документи щодо їх точності та достовірності. Основний перевізний документ супроводжує вантаж і в пункті призначення видається одержувачеві разом з вантажем.

1.2 Поняття та види договору перевезення, його правове регулювання

Перевезенню та договору перевезення присвячені статті 908-928 ЦК України та норми, які регулюють порядок здійснення перевезення, що мають місце у ряді законодавчих актів — Повітряному кодексі України, Кодексі торговельного мореплавства України, Статуті залізниць України та ін.

До революції 1917 р. договір перевезення існував як один із видів договору підряду, причому значна увага приділялася лише залізничним та морським перевезенням, інші види (наприклад річкове сполучення у межах країни) не регулювалися. Але доктрина виходила з того, що це є самостійний договір, який вимагає детального регулювання. Так, Г. Ф. Шершеневич при класифікації цивільно-правових договорів виділяв перевезення як самостійний вид договор

у в групі договорів на надання користування чужими послугами нарівні з під рядом, дорученням, комісією та ін.

У ЦК України, де містяться істотні умови, приводяться їх визначення та класифікація, договори перевезення та транспортного експедирування відображені узагальнено.

Договір перевезення за об'єктами поділяється на такі види: 1) перевезення вантажу; 2) перевезення багажу; 3) перевезення пасажирів.

Залежно від виду транспорту існують такі види перевезення транспортом: залізничним; внутрішньоводним; повітряним; морським (міжнародні морські перевезення та перевезення всередині країни (каботажні перевезення: малий каботаж — між портами одного моря, великий каботаж — між портами різних морів), автомобільним (міські перевезення, що здійснюються у межах міста, приміські — за межі міста (іншого населеного пункту) на відстань 50 кілометрів включно; міжміські — перевезення, що здійснюються за межі міста (іншого населеного пункту) на відстань більше 50 кілометрів; міжобласні — перевезення, що здійснюються на території двох та більше областей; міжнародні — за межі України).

За кількістю транспортних організацій, що виступають на стороні перевізника, договір може бути: договором перевезення лише одним видом транспорту, що називається перевезенням у місцевому сполученні; при перевезенні вантажу за одним транспортним документом різними транспортними організаціями одного виду транспорту — договором перевезення у прямому сполученні; коли перевезення здійснюється за одним транспортним документом різними транспортними організаціями різних видів транспорту, його називають перевезенням у прямому змішаному сполученні (комбінованим перевезенням). На залізничному транспорті залежно від кількості вантажу розрізняють: дрібні перевезення; повагонні перевезення; помаршрутні перевезення (перевезення цілими складами).

На морському транспорті існують: лінійні регулярні перевезення (здійснюються на певних напрямках за твердим розкладом); трампові (нерегулярні) перевезення (здійснюються на основі вільної домовленості сторін).

У системі транспортних договорів особливе місце займає договір на перевезення вантажів, оскільки є найбільш поширеним.

За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довіреній 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 (ст. 909 ЦК України).

Договір перевезення вантажу укладається у письмовій формі, оскільки перевізник зобов'язаний скласти та видати відправнику відповідний документ про прийняття вантажу до перевезення. Цим документом може бути транспортна накладна, коносамент або інший документ, передбачений транспортним статутом або кодексом.

Цей договір є *реальним* у оскільки відправник передає вантаж перевізнику, а останній видає документ, що підтверджує цей факт.

Предметом договору є послуги з доставки, зберігання, видачі, завантаження-розвантаження вантажів.

Договір перевезення має оплатний характер. Плата за перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти транспортом загального користування встановлюється за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими в установленому порядку (ст. 916 ЦК України).

Договір перевезення укладається на певні терміни, за порушення яких встановлюються штрафи, обумовлені, як правило, статутами чи кодексами. У разі прострочення доставки вантажу перевізник зобов'язаний відшкодувати другій стороні збитки, завдані порушенням строку перевезення, якщо інші форми відповідальності не встановлені договором, транспортними кодексами (статутами) (ст. 923 ЦК України).

Договір перевезення — двосторонній.

Сторонами договору виступають перевізник та відправник вантажів. Перевізник — транспортна організація, що здійснює функції громадського візника і зобов'язана здійснювати перевезення на вимогу будь-кого, хто до неї звернеться. Відправник — будь-який суб'єкт цивільного права. [2]

У договорі може брати участь третя особа — вантажоотримувач, який не брав участі в укладенні договору, але наділений певним обсягом прав — зокрема правом вимагати від перевізника видачі вантажу, а також певними обов'язками — наприклад, доплатити провізну плату та отримати вантаж. Завдяки цьому договір схиляється за ознаками до договорів на користь третьої особи.

Законом можуть бути передбачені особливості укладення та виконання договору на перевезення вантажу. Договір перевезення є публічним договором.

1.3 Виконання договорів про перевезення вантажів

За договором про перевезення вантажу транспортна організація — перевізник повинна доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачеві). Проте належне виконання договору перевізником обумовлене дотриманням ним ряду умов, що випливають із договору або безпосередньо зі статуту (кодексу) і необхідні для нормального початку та завершення перевізного процесу. Це, зокрема, стосується стану перевізних засобів. Перевізник повинен подавати під навантаження справні вагони й контейнери, придатні для перевезення певного вантажу, очищені від залишків вантажу і сміття, а в разі потреби — промиті та продезинфіковані. Придатність вагонів для перевезення вантажу визначає відправник, засобами якого здійснюється завантаження, або залізниця, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці, а придатність контейнерів, цистерн та бункерних напіввагонів — відправник.

Розрізняють справність рухомого складу для перевезення вантажу у технічному та комерційному відношеннях. Вагон чи контейнер може бути технічно справним, однак непридатним для перевезення конкретного вантажу в комерційному відношенні. Наприклад, контейнер має стійкий сторонній запах, а до навантаження призначено продовольчі товари, що сприймають цей запах. Під придатністю рухомого складу в комерційному відношенні для перевезення цього вантажу слід розуміти технічний і фізичний стани рухомого складу, від яких залежить забезпечення збереженості вантажу при перевезенні. Тому, якщо поданий під навантаження вагон або контейнер за своїм технічним станом або у комерційному відношенні не забезпечить збереження вантажу при перевезенні, вантажовідправник може відмовитися від навантаження його у цей рухомий склад.

При морських перевезеннях вантажів перевізник повинен заздалегідь, до початку рейсу, привести судно в мореплавний стан: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його, укомплектувати екіпажем і забезпечити всім необхідним, а також привести трюми та всі інші приміщення судна, де перевозиться вантаж, у такий стан, який забезпечував би приймання, перевезення та збереження вантажу (ст. 143 Кодексу торговельного мореплавства). Такі самі обов'язки перевізника передбачено правилами, що діють на річковому та автомобільному транспорті.

У поняття придатності рухомого складу включається і вимога щодо належного *опломбування* перевізних засобів. Так, завантажені криті вагони та цистерни пломбуються пломбами залізниці, коли вона їх завантажувала, та пломбами відправника, коли транспортні засоби завантажував відправник. Опломбування перекриває доступ до вантажу під час його перевезення.

Перевізник повинен забезпечити *цілість і схоронність* прийнятого до перевезення вантажу. Цей обов'язок виникає з моменту одержання перевізником вантажу до перевезення і до видачі його одержувачеві у пункті призначення. Порушення перевізником цього обов'язку призводить до відповідальності за в

трату, недостачу, псування чи пошкодження вантажу. Забезпечення цілості і схоронності вантажу включає також дотримання особливих правил перевезення, що стосуються певних видів вантажів. Так, вантаж, який швидко псується при перевезенні, потребує дотримання відповідних температур. На автомобільному транспорті контроль за температурним режимом здійснюють контрольні пункти автотранспортних організацій, що відображається у листі контрольних перевірок.

Перевізник повинен своєчасно виконати свій обов'язок з доставки вантажу до пункту призначення та видачі його одержувачеві. *Строки доставки* встановлюють транспортні статути (кодекси) або правила перевезення. Якщо строк доставки у зазначеному порядку не встановлений, сторони мають право визначити його у договорі (ст. 938 ЦК України). При перевезеннях у прямому з мішаному сполученні строки доставки вантажів встановлюють за сукупністю строків доставки їх залізничним та іншими видами транспорту і обчислюють на основі чинних на цих видах транспорту правил обчислення строків доставки (ст. 171 Статуту внутрішнього водного транспорту, ст. 118 Статуту автомобільного транспорту).[10]

Існує кілька частин строків доставки вантажу, зокрема на залізничному транспорті вони включають: а) час на виконання необхідних дій з відправлення вантажу; б) час на транспортування, тобто перебування вантажу в дорозі; в) строк на видачу вантажу одержувачеві. Строк доставки залежить і від швидкості (вантажної чи великої), якою відправлено вантаж. Вантаж вважається доставленим у строк, визначений законом чи договором, якщо на станції призначення його розвантажено засобами залізниці чи вагон (контейнер) з вантажем подано під розвантаження засобами одержувача до закінчення встановленого строку доставки. При затримці подачі вагонів (контейнерів) під розвантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, що залежать від одержувача, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення до закінчення встановленого строку доставки (ст. 41 Статуту

залізниць). На автомобільному транспорті дуже важливою є фіксація у товарно-транспортних накладних часу прибуття й вибуття автомобілів під навантаження або розвантаження. Відповідно до ст. 53 Статуту автомобільного транспорту час прибуття автомобіля під навантаження обчислюється з моменту пред'явлення водієм дорожнього листа в пункті навантаження, а час прибуття автомобіля під розвантаження — з моменту пред'явлення водієм товарно-транспортної накладної у пункті розвантаження. На морському транспорті строки доставки вантажів можуть бути встановлені законом чи договором, а в разі їх відсутності вантаж доставляється відповідно до строків, звичайно прийнятих у морській практиці (ст. 160 Кодексу торговельного мореплавства).

Нарешті, у пункті призначення перевізник повинен видати вантаж одержувачеві, зазначеному в транспортному документі.[14]

Видача вантажу одержувачеві — завершальний процес перевезення. Перевізник повинен повідомити одержувача про прибуття вантажу на його адресу. Так, залізниця повідомляє одержувача в день прибуття вантажу, проте не пізніше 12 годин наступного дня.

Разом з тим одержувач повинен прийняти вантаж від перевізника і вивезти його зі станції (порту) призначення. Одержувач має повністю розвантажити вагони, цистерни та контейнери. Після розвантаження вагони та контейнери мають бути очищені всередині і ззовні. Очищення і промивання, а в разі потреби дезинфекція вагонів після перевезення тварин, птиці, сирих продуктів та вантажів, які швидко псуються, здійснюються засобами залізниці за рахунок одержувача.

На автомобільному транспорті до внесення перевізної плати автотранспортні підприємства вантажі до перевезення не приймають (ст. 104 Статуту автомобільного транспорту). Крім транспортних послуг при перевезенні вантажів, автотранспортні підприємства за договорами з відправниками чи одержувачами надають за плату додаткові послуги (експедиційні операції, зберігання вантажів тощо). На деяких видах транспорту передбачається винагорода (пре

мія) за дострокове навантаження або розвантаження транспортних засобів. Наприклад, за угодою сторін у договорі морського перевезення може бути передбачена винагорода за закінчення вантаження судна раніше, ніж це передбачено стадійним часом (ст. 149 Кодексу торговельного мореплавства). [10]

РОЗДІЛ 2. ЗАГАЛЬНИЙ ОГЛЯД ІНШИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТНИХ ДОГОВОРІВ :

2.1 Договір про перевезення пасажирів та багажу

За договором про перевезення пасажирів перевізник зобов'язується перевезти пасажира до пункту призначення, а в разі здачі пасажиром багажу — також доставити багаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання багажу особі; пасажир зобов'язаний сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу — і за його перевезення (п. 1 ст. 929 ЦК України).

Перевезення пасажирів здійснюється залізничним, річковим, морським, повітряним та автомобільним транспортом, а в містах — метрополітемом, трамваями і тролейбусами. Існують автомобільні приміські, міжміські перевезення пасажирів та міські автобусні, а також перевезення маршрутними та вантажопасажирськими таксомоторами. Перевезення за плату пасажирів та їхніх речей громадянами, які здійснюють їх епізодично, регулюються нормами про договір підряду, а не правилами транспортного законодавства.

Договори про перевезення пасажирів укладаються усно. Доказом укладення договору є пасажирський квиток (ст. 187 Кодексу торговельного мореплавства). Проте квиток не можна вважати письмовою формою договору, оскільки на ньому немає підписів протилежних сторін. Іноді договір про перевезення укладається шляхом вчинення конклюдентних дій без видачі квитка (наприклад, опускання жетона в касу метро, відкритого для проїзду пасажирів).

Перевізник повинен подати для перевезення пасажирів той транспортний засіб і надати в ньому певне місце, що зазначені у проїзному квитку. При морських перевезеннях пароплавання до початку рейсу повинно привести судно у стан, придатний для плавання та безпечний для пасажирів, завчасно укомплектувати його екіпажем, спорядити й забезпечити усім необхідним і підтримувати його у такому стані під час перевезення (ст. 192 Кодексу торговельного мореплавства). Перевізник зобов'язаний доставити пасажирів до місця призначення.[7]

Пасажи́р має право провозити із собою безплатно одну дитину віком до п'яти років (на міському транспорті — до семи років), якщо вона не займає окремого місця (ст. 82 Статуту автомобільного транспорту). На дітей старшого віку (до 10 років, на повітряному транспорті — до 12 років) можна придбати пільговий дитячий квиток. Пасажирові дозволено зробити зупинку в дорозі з продовженням строку придатності квитка до десяти діб, а в разі хвороби — на весь час хвороби з поданням довідки лікувального закладу. Він може змінити один раз протягом поїздки залізницею маршрут, зазначений у квитку, не змінюючи станції призначення. У разі відмови від поїздки пасажирові повертається вартість проїзду за врахуванням збору за попередній продаж квитка і певного відсотка від вартості проїзду.

Пасажирам надається і ряд інших прав, пов'язаних з перевезеннями. Водночас вони повинні дотримуватися чинних на відповідному транспорті правил, тобто бережливо користуватися майном перевізника. Під час повітряних перевезень з метою забезпечення безпеки польотів, охорони життя і здоров'я пасажирів та членів екіпажу встановлено огляд пасажирів, їхньої ручної поклажі та багажу. Огляд проводиться в аеропорту чи міському аеровокзалі. Якщо пасажир в аеропорту відмовляється від огляду багажу, перевізник має право розірвати договір, повернувши плату за перевезення за вирахуванням встановленого збору.

Відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну смертю або ушкодженням здоров'я пасажирів, визначається за правилами, що регулюють зобов'язання із заподіяння шкоди (глава 82 ЦК України).

Пасажи́р, який придбав квиток для поїздки, має право провозити із собою безкоштовно ручну поклажу певної ваги, зокрема залізницею — не більше як 36 кг і додатково у приміських поїздах — не більше як 50 кг за плату за багажним тарифом. Піклуватися про цілість і схоронність своєї ручної поклажі має особисто пасажир. При морських і повітряних перевезеннях відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження ручної поклажі може бути покладена на

а перевізника, якщо пасажир доведе його вину. На інших видах транспорту від повідальності перевізника за несхоронність ручної поклажі не передбачено.

На відміну від ручної поклажі, що перевозиться разом із пасажиром, багаж — це речі пасажирів, які здаються перевізникові у його відання для доставки до пункту призначення за окрему плату. Багаж перевозиться у багажному вагоні чи багажному відділенні судна, літака, автомобіля. На посвідчення при його багажу

до перевезення пасажирів видається багажна квитанція (ст. 60 Повітряного кодексу, ст. 187 Кодексу торговельного мореплавства).

Перевізник повинен забезпечити схоронність багажу та доставити його у строк, який визначається часом руху поїзда, теплохода, автомобіля до пункту призначення. Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження багажу, а також за прострочення його доставки будується на тих самих засадах, що й при порушенні перевізником відповідних обов'язків за договором перевезення вантажу (ст. 943 ЦК України).

Близьким до договору морського перевезення пасажирів є *договір морського круїзу*. За цим договором одна сторона — організатор круїзу зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а друга сторона — учасник круїзу зобов'язується сплатити за це встановлену плату. Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу. Організатор круїзу повинен до його початку привести судно у належний стан, придатний до плавання і безпечного перевезення учасників круїзу, завчасно і належним чином спорядити його, укомплектувати екіпаж і утримувати судно в такому стані протягом усього часу круїзу.

Учасник круїзу має право до початку круїзу відмовитися від договору і в разі завчасного повідомлення організатора круїзу про відмову від договору о

держати сплачену суму за круїз у порядку, розмірах та строки, встановлені договором морського круїзу. У разі коли організатор круїзу не може надати учасникові круїзу місце на судні, передбачене договором, або за його згодою таке саме місце на іншому судні, яке за своїми характеристиками та комфортабельністю не нижче від обумовленого, учасник круїзу має право відмовитися від договору й одержати повну плату за круїз.

Організатор круїзу має право відмовитися від договору морського круїзу, якщо до його початку виникли такі обставини, як військові або інші дії, що загрожують небезпекою захоплення судна, затримання судна за розпорядженням влади з причин, незалежних від сторін договору, тощо. Якщо ці обставини настали після початку круїзу і призвели до його припинення, договір розривається. В цьому разі організатор круїзу повинен повернути учасникові плату за невикористану частину круїзу і на вимогу останнього доставити його у порт відправлення. У разі збільшення строку круїзу внаслідок непередбачених обставин організатор круїзу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникам круїзу (статті 195—202 Кодексу торговельного мореплавства).

2.2 Договори про експлуатацію під'їзних колій, подачу та збирання вагонів. Вузлові угоди

З метою максимального наближення навантажувально-розвантажувальних робіт до місць виробництва і споживання вантажів, а також підвищення ефективності використання перевізних засобів на залізничному транспорті укладаються допоміжні договори: про експлуатацію залізничної під'їзної колії або про подачу та забирання вагонів. Залізничними під'їзними коліями вважаються колії, призначені для обслуговування окремих підприємств та пов'язані із загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією. Вони можуть належати як залізниці, так і клієнтурі.

Взаємовідносини залізниці з володільцем колії регулюються *договором про експлуатацію залізничної під'їзної колії*. У ньому передбачаються кількіс

ть, порядок подачі та забирання вагонів, строки обороту вагонів і контейнерів на під'їзній колії. Робота під'їзних колій тих підприємств, які мають свої локомотиви, здійснюється на основі єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії та станції примикання.

Нерідко під'їзною колією однієї організації користуються інші підприємства, що мають у межах цієї колії свої склади або пов'язані з нею своєю залізничною колією. Порядок обслуговування таких контрагентів передбачається у договорах, які укладаються ними з володільцем колії. Відповідальність перед залізницею за простій вагонів у контрагентів несе володілець під'їзної колії. При обслуговуванні під'їзної колії локомотивом залізниці між нею і контрагентом укладається договір на подачу та забирання вагонів, за яким усі розрахунки проводяться безпосередньо між ними.

Якщо підприємство має свої прирейкові склади та навантажувально-розвантажувальні майданчики на під'їзних коліях, які належать залізниці, то взаємовідносини між залізницею і підприємством регулюються *договором про подачу та забирання вагонів*. Маневрову роботу, подачу і забирання вагонів на під'їзних коліях залізниці здійснює локомотив залізниці за плату, визначену тарифом.

Договір про експлуатацію під'їзної колії та договір про подачу і забирання вагонів розробляються з урахуванням технології, роботи як під'їзної колії, так і станції примикання, основаної на прогресивних технічних нормах. При визначенні кількості подач вагонів та інтервалів між ними враховуються фронт навантаження і розвантаження, найбільша кількість вагонів у кожній подачі, а також наявність засобів механізації. Зазначені договори укладаються на три роки.

У договорі про експлуатацію залізничної під'їзної колії та у договорі про подачу та забирання вагонів мають передбачатися заходи, що сприяють при скоренню обороту вагонів, а також строки здійснення цих заходів. У разі зміни технічного оснащення або технології роботи станції чи під'їзної колії окремі п

ункти договору або весь договір на вимогу однієї сторони може бути переглянутий до закінчення строку його дії. [12]

При перевезеннях вантажів у прямому змішаному сполученні виникає потреба перевантажувати продукцію з одного на інший вид транспорту. Ця перевалка вантажів здійснюється у транспортних вузлах. Умови роботи перевалочних пунктів визначаються *вузловими угодами* (договорами), що укладаються між транспортними підприємствами, які передають і приймають вантажі у транспортних вузлах. Вузлові угоди між залізницями і морськими та річковими пароплавствами укладаються на три роки. Порядок розробки та укладення вузлових угод, їх зміст визначаються правилами перевезення вантажів у відповідних видах прямого змішаного сполучення. Наприклад, у вузлових угодах передбачаються місця передачі вантажів, строки навантаження і розвантаження вагонів та автомобілів, порядок приймання, здачі і зважування вантажів, місця оформлення документів (передавальних відомостей) тощо. У пунктах перевалки транспортні підприємства повинні забезпечувати безперебійну і рівномірну подачу вагонів, суден та автомобілів під навантаження перевалочних вантажів, широко розвивати перевалку вантажів з одного виду транспорту на інший за прямим варіантом, тобто без розвантаження у склад. Вузлові угоди з а своїм змістом близькі до договорів на подачу і забирання вагонів.

2.3 Договір про буксирування

Найбільш поширеним і важливим, на мою думку, для перевезення є договір буксирування.

На морському та внутрішньоводному видах транспорту переміщення суден, плотів або інших плавучих об'єктів може здійснюватися шляхом буксирування їх, тобто застосування до них зовнішньої тяги, а також методом штовхання. Частіше об'єктами буксирування є баржі з різними вантажами та плоти з лісопродукцією. Володільці плотів — це організації, що сплавають ліс, а суден і барж — організації чи громадяни, яким вони належать на праві власності а

бо повного господарського відання. Буксирувальниками виступають пароплавства (при здійсненні буксирних операцій у портах) та порти, які мають права юридичної особи.

Буксирування здійснюється в основному на договірних засадах. Договір не укладається тільки тоді, коли буксир і судно (об'єкт), яке буксирується, мають один порт приписки.

За *договором буксирування* власник одного судна зобов'язується за винагороду буксирувати інше судно чи інший плавучий об'єкт на певну відстань або протягом відповідного часу, або для виконання якогось маневру (ст. 222 Кодексу торговельного мореплавства, ст. 126 Статуту внутрішнього водного транспорту). Отже, договір буксирування *взаємний та оплатний*. На морському транспорті договір буксирування може укладатися як в усній, так і в письмовій формах. Так, договір портового буксирування укладається в усній формі (ст. 229 Кодексу торговельного мореплавства). Проте угоди про покладення обов'язків з управління буксируванням на капітана судна-буксира можна доводити виключно письмовими доказами.

Договори про річкове буксирування завжди укладають у письмовій формі (ст. 128 Статуту внутрішнього водного транспорту). При пред'явленні плоту або судна до буксирування його володілець подає накладну, а пароплавство видає йому квитанцію. Буксирування плотів морським шляхом здійснюється за коносаментом.

За договором про буксирування кожна сторона повинна завчасно привести своє судно (об'єкт) у такий стан, при якому можливе буксирування. Володілець буксира не відповідає за недоліки свого судна, якщо доведе, що вони не могли бути виявлені за умови належного піклування (приховані недоліки). Пароплавство повинно перевірити придатність судна чи плоту до буксирування. Це має бути підтверджено сторонами в технічному акті (ст. 132 Статуту внутрішнього водного транспорту). Буксирувальник зобов'язаний буксирувати судно або інший плавучий об'єкт на певну відстань чи протягом відповідного ч

асу для виконання якогось маневру, відповідно друга сторона за це сплачує в инагороду.

Питання відповідальності за шкоду, заподіяну суднам і майну, що на них перебуває під час буксирування, вирішується залежно від того, капітан якого судна керує буксируванням. Отже, за відсутності Іншої угоди сторін відповідає володілець того судна, капітан якого керував буксируванням, якщо він не доведе відсутності своєї вини (статті 225 і 226 Кодексу торговельного мореплавства). При буксируваннях у льодових умовах діє презумпція невинності буксирувальника (ст.224 Кодексу торговельного мореплавства). Можлива й змішана відповідальність сторін за наявності їхньої обопільної вини. За договором річкового буксирування екіпаж судна або плоту, що буксируються, в оперативному відношенні підпорядковується капітанові буксира, згідно з цим пароплаводство відповідає за шкоду, заподіяну володільцеві судна (плоту). Воно звільняється від відповідальності, якщо доведе, що шкода заподіяна, а деревина була розкидана і не могла бути зібрана внаслідок обставин, які воно не могло відвернути та усунення яких від нього не залежало (статті 135 і 206 Статуту внутрішнього водного транспорту).

За прострочення у буксируванні судна чи плоту пароплаводство сплачує штрафи у таких самих розмірах, як і за прострочення доставки вантажу (ст. 188 Статуту внутрішнього водного транспорту).

З вище пройденого матеріалу, можна зробити висновки, що договір буксирування відіграє важливу роль в процесі перевезення тих чи інших вантажів, і в свою чергу його можна ще назвати швидким договором, адже, наприклад, на морському транспорті договір буксирування може укладатися як в письмовій, так і в усній формах. [10]

2.4. Договори про транспортне експедирування

Серед допоміжних договорів, що пов'язані з перевезеннями вантажів, багажу та пошти, слід виділити договори про експедирування. У зв'язку з розви

твом централізованих перевезень вантажів автомобільному транспорту часто передаються функції, пов'язані з виникненням або завершенням процесу перевезення вантажів на інших видах транспорту. Автотранспортні підприємства чи спеціально створювані транспортно-експедиційні організації приймають на себе весь комплекс операцій з відправлення вантажів залізничним, водним та повітряним транспортом, одержання від них вантажів і доставки їх одержувачам, проведення розрахунків за перевезення тощо. Відносини цих організацій з клієнтурою та іншими транспортними підприємствами оформляються договорами про експедирування.

Експедиційні функції здійснюють також підприємства зв'язку. За договорами з видавництвами газет, журналів вони одержують періодичні видання від друкарень, обробляють, упаковують і відправляють їх за призначенням. Поштові підприємства виконують функції експедитора і тоді, коли вони приймають і доставляють клієнтурі — громадянам та організаціям — різні поштові відправлення: листи, посилки, бандеролі, грошові перекази, газети та журнали. Пересилання поштових відправлень неможливе без їх перевезення різними видами транспорту. Установи зв'язку укладають з перевізниками договори на перевезення пошти. Зокрема, залізниці здійснюють поштові перевезення як у спеціальних вагонах Міністерства зв'язку, так і у вагонах залізниць, включаючи їх у пасажирські, швидкі та поштово-багажні поїзди.

Договору про транспортне експедирування присвячено главу 65 ЦК України (статті 948—954). Відносини з транспортно-експедиційного обслуговування регулюються нормами деяких транспортних статутів (ст. 78 Статуту внутрішнього водного транспорту, статті 125 і 126 Статуту автомобільного транспорту), Правилами централізованого завезення (вивезення) вантажів автомобільним транспортом загального користування на залізничні станції, аеропорти, морські порти, порти (пристані) внутрішнього водного транспорту, що затверджуються Міністерством транспорту.

За договором про транспортне експедирування експедитор зобов'язується за винагороду і за рахунок відправника вантажу укласти від його або від свого імені один чи кілька договорів про перевезення вантажу та організувати надання зазначених у договорі додаткових послуг, пов'язаних із перевезенням. Як додаткові послуги за договором експедиції можуть передбачатися: здійснення таких необхідних для доставки вантажу операцій, як одержання потрібних для експорту або імпорту документів, виконання митних та інших формальностей, перевірка кількості та стану вантажу, його навантаження і розвантаження, сплата мита, зборів та інших витрат, що покладаються на відправника, зберігання вантажу, його одержання у пункті призначення тощо.

Експедитор може діяти від імені клієнта або від свого Імені. Якщо експедитор за умовами договору діє від імені відправника, то щодо відносин з договором експедирування застосовуються положення про договір доручення. У разі якщо він діє від свого імені, застосовуються відповідні правила про договір комісії. При цьому відповідальність за невиконання чи неналежне виконання обов'язків, що становлять зміст додаткових послуг, надання яких прийняв на себе експедитор, визначається законодавством про відповідний договір (підряду, зберігання тощо) та умовами договору про експедирування. Отже, договір експедирування може містити елементи кількох видів договорів: перевезення, доручення, комісії, підряду, зберігання тощо, які тісно переплітаються в одному юридичному факті (договорі).

У договорі про транспортне експедирування, укладеному між експедитором і клієнтом, експедитор по суті заміняє клієнта у відносинах із перевізником. У зв'язку з цим автотранспортні підприємства, що здійснюють транспортно-експедиційне обслуговування клієнтури, користуються правами і несуть обов'язки та відповідальність, передбачені транспортними статутами для відправників та одержувачів вантажів.

Водночас автотранспортні підприємства (експедитор) укладають з організаціями залізничного транспорту, морськими і річковими портами та аероп

ортами договори про централізоване завезення та вивезення вантажів. У цих договорах передбачаються:

обсяги перевезень вантажів; строки доставки вантажів згідно із погодженими графіками; забезпечення схоронності вантажу; виконання навантажувально-розвантажувальних робіт в обумовлені години доби; умови розрахунків за перевезення та виконання експедиторських робіт; взаємна відповідальність сторін за порушення договірних зобов'язань тощо.

Договори, що укладаються автотранспортними підприємствами, з одного боку, з клієнтурою на транспортно-експедиційне обслуговування, а з другого — з транспортними підприємствами на централізоване завезення і вивезення вантажів, за своїм змістом мають бути взаємопогодженими, щоб забезпечити чітку й злагоджену роботу транспорту та клієнтури. Тому на клієнта покладаються такі обов'язки:

пред'являти вантажі експедиторові рівномірно протягом кварталу, місяця, доби; забезпечувати на своїх складах роботу з відправлення та приймання вантажів у певні години, погоджені з експедитором, тощо.

РОЗДІЛ 3. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПРЕТЕНЗІЙ ТА ПОЗОВІВ ПРИ РІЗНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Порушення учасниками перевезення та буксирування своїх обов'язків є підставою для пред'явлення уповноваженою особою претензій і позовів до правопорушника. Обставини, що можуть зумовити матеріальну відповідальність перевізників, відправників, одержувачів вантажів і пасажирів та бути підставою для пред'явлення претензії і позову, засвідчуються **комерційними актами та актами загальної форми.**

Комерційний акт складається для засвідчення нестачі, псування чи пошкодження вантажу або багажу, виявлення вантажів без супровідних документів та документів без вантажу, повернення перевізникові вкраденого вантажу (багажу), непередачі вантажу залізницею на під'їзну колію протягом 24 годин після оформлення в товарній конторі видачі вантажу за документами.

В пункті 3.3 роз'яснення Вищого господарського суду України "Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею" від 29 травня 2002 р. [4] № 04-5/601 зазначено, що відповідно до ст. 43 Господарського процесуального кодексу ніякі докази не мають для господарського суду заздальгідь встановленої сили. Отже, комерційний акт є тільки одним з доказів, який господарський суд оцінює у сукупності з усіма іншими доказами у справі. Зокрема, комерційний акт може бути позбавлений доказової сили, особливо у випадках вивантаження вантажу засобами залізниці на місцях загального користування, якщо цей акт не відповідає фактичним обставинам. Так, комерційний акт констатує, що нестачу, псування або пошкодження вантажу виявлено нібито під час вивантаження 10 січня, а з товарно-транспортних накладних на вивіз вантажу вбачається, що він був вивезений зі станції 8 січня.

Акти загальної форми складаються для засвідчення інших порушень договору перевезення. Відповідно до ст. 158 Статуту автомобільного транспорту і розділу 9 Правил перевезення вантажів автотранспортом обставини, пов'яза

ні з несхоронністю вантажів та іншими порушеннями договору перевезення, фіксуються у товарно-транспортній накладній, а у разі розходження в оцінці сторонами причин і характеру порушень оформляються актами встановленої форми, що прирівнюються до комерційних актів та актів загальної форми на інших видах транспорту.

Акт складає перевізник, якщо він сам виявить зазначені раніше обставини або їх наявність підтверджується відправником чи одержувачем вантажу. Необґрунтовану відмову перевізника скласти комерційний акт можна оскаржити у встановленому порядку. В цьому разі приймання вантажу слід оформити відповідно до Правил про порядок приймання продукції та товарів за кількістю і якістю, що діють при поставці, контрактації тощо.[20]

На підтвердження фактів, що мають юридичне значення при вирішенні спорів, пов'язаних із торговельним мореплавством, складається *морський протест*. Відповідно до глави 7 розділу IX Кодексу торговельного мореплавства, якщо під час плавання або стоянки судна мала місце подія (наприклад, загальна чи окрема аварія), яка може бути приводом для пред'явлення до судноволодільця майнових вимог, капітан судна, щоб забезпечити докази для захисту прав і законних інтересів судноволодільців, робить у встановленому порядку заяву про морський протест. Така заява має містити опис обставин та заходів, ужитих капітаном для забезпечення схоронності довіреного йому майна.

Морський протест заявляється: в порту України — нотаріусу або іншій посадовій особі, на яку законодавством України покладено вчинення нотаріальних дій; в іноземному порту — консулові України або компетентним посадовим особам іноземної держави в порядку, передбаченому законодавством цієї держави. В порту України заява про морський протест подається протягом 24 годин з моменту оформлення приходу судна в порт. Якщо подія, що зумовила необхідність заяви морського протесту, сталася у порту, його слід заявити протягом 24 годин з моменту події. Якщо немає можливості заявити протест у встановлений строк, причини цього слід зазначити у заяві про морський протест. За

наявності підстав припускати, що подія спричинила шкоду вантажеві на судні, заяву про морський протест слід зробити до відкриття люків. Вивантаження вантажу до заяви морського протесту можна почати лише в разі крайньої потреби. На підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, капітан судна водночас із заявою або не пізніше семи днів з моменту прибуття в порт чи з моменту події, що сталася у порту, повинен подати нотаріусу чи іншій посадовій особі для огляду судовий журнал і засвідчену капітаном виписку із судового журналу. Нотаріус або інша посадова особа на підставі заяви капітана, даних судового журналу, опиту капітана, а в разі потреби — інших свідків із складу судового екіпажу складає акт про морський протест і посвідчує його своїм підписом і гербовою печаткою. На умовах взаємності прийняття заяви про морський протест від капітанів іноземних суден і складання у цих випадках актів про морський протест можуть здійснювати відповідні консульські представники іноземних держав в Україні (статті 341—347 Кодексу торговельного мореплавства).[7]

За всіма видами перевезень передбачено обов'язковий претензійний порядок розв'язання спорів. Претензії, які виникають з перевезень вантажів, пред'являються до транспортної організації пункту призначення вантажу. Якщо спір виник з перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні, то претензія пред'являється: а) до управління залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом призначення є залізнична станція; б) до Іншого транспортного органу, коли кінцевим пунктом перевезення є порт (пристань), автостанція чи аеропорт. Претензії, що виникають з перевезень пасажирів та багажу, можуть пред'являтися до транспортного органу відправлення або призначення на розсуд заявника. Залежно від характеру порушення право на пред'явлення претензії має відправник чи одержувач вантажу, які можуть переуступити його один одному або кожен з них своєму вищестоящому органу чи транспортно-експедиційній організації. Передача права на пред'явлення до перевізника претензії або позову іншим організаціям чи громадянам не допускається.

Для усіх перевезень, за загальним правилом, у всіх транспортних статутах (кодексах), до пред'явлення перевізникові позову обов'язково слід пред'явити йому претензію. Претензії пред'являються протягом шести місяців, а про сплату штрафів і премій — протягом 45 днів. Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію і повідомити заявника про задоволення чи відхилення її протягом трьох місяців, а щодо претензії з перевезення, здійснюваного перевізниками різних видів транспорту за одним документом, — протягом шести місяців; про сплату штрафу або пені — протягом 45 днів. Якщо претензію відхилено чи відповідь не одержано у зазначені строки, заявникові надається на пред'явлення позову два місяці з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді. Для пред'явлення перевізником до відправників, одержувачів чи пасажирів позовів, що впливають з перевезення, встановлено шестимісячний строк.

Відповідно до ст. 944 ЦК України до вчинення перевізникові позову, що впливає з перевезення вантажу, є обов'язковим пред'явлення претензії в порядку, передбаченому транспортними статутами та кодексами. Позов до перевізника може бути вчинено вантажовідправником або вантажоодержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або не одержання від перевізника відповіді у місячний строк. Позовна давність за вимогами, що впливають з перевезення вантажу, встановлюється в один рік з моменту, що визначається згідно з транспортними статутами (кодексами).

Строки позовної давності та порядок пред'явлення позовів у спорах, пов'язаних з перевезеннями в закордонному сполученні, встановлюються транспортними статутами (кодексами) або міжнародними угодами.[8]

ВИСНОВКИ

Після вище пройденого матеріалу, проаналізувавши всі друковані джерела, які стосуються теми „Загальна характеристика транспортних договорів” я можу зробити наступні висновки:

– по-перше, я зрозумів що таке транспортні договори, і яка саме їх роль в нашій незалежній Україні, саме тепер, коли йде перехід до нової ринкової економіки, нових суспільно-політичних, правових відносин.

На даний момент, на мою думку, застосування, наприклад, того ж самого договору перевезення, сприяє швидкому розвитку відносин між самими суб'єктами підприємницької діяльності, забезпечує потреби споживачів у будь-якому виді продукції.

Що ж стосується прав особи в даних договорах, то наприклад, стаття 911 ЦК України встановлює мінімальний обсяг прав пасажирів, що має бути забезпечений транспортною організацією, яка здійснює перевезення. Так, пасажир має право:

- 1) одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком;
- 2) провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років, якщо вона не займає окремого місця;
- 3) купувати для дітей віком від 6 до 14 років дитячі квитки зі сплатою в пільговому порядку;
- 4) перевозити з собою безоплатно ручну поклажу в межах норм, встановлених транспортними статутами (кодексами);
- 5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів не більше ніж на 10 діб, а в разі хвороби — на весь час хвороби;
- 6) відмовитися від поїздки з поверненням вартості або частини вартості квитка — залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами);

7) отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у квитку маршрутом;

8) інші права, встановлені транспортними статутами (кодексами).

У разі порушення зобов'язання, що випливає із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену погодженням сторін, якщо інше не передбачено транспортними статутами та кодексами (ст. 920 ЦК України). Крім того, ЦК України встановлена також відповідальність перевізника за ненадання транспортного засобу і відповідальність відправника за невикористання наданого транспортного засобу (ст. 921), а також відповідальність перевізника за затримку відправлення пасажирів та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення (ст. 922). Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти (ст. 924).

Підбиваючи підсумки, необхідно сказати, що наше законодавство поки що ще не на сто відсотків проконтролювало правове регулювання всіх транспортних договорів, є багато прогалин, тому, на мою думку, тільки реальне законодавче втручання з боку держави дозволить вивести роль транспортних договорів на провідне місце в реалізації прав юридичних та фізичних осіб.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Конституція України. Прийнята Верховною Радою України 28 червня 1996 року – К., 1996 р.
2. Цивільний кодекс України: Прийнятий 16 січня 2003 року N 435-IV.
3. Відомості Верховної Ради України. – 1994. – №12 – Ст.. 10.
4. Роз'яснення Вищого господарського суду України від 29 травня 2002 р.
5. Постанова Кабінету Міністрів України від 3.04.02 №204 „Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту” – К., 2002 р.
6. Закон України „Про транспорт” від 10 листопада 1994 р. зі змінам та доповненнями.
7. Кодекс торговельного мореплавства: Офіційний текст із змінами; 199 с.
8. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання : підручник / С. С. Бичкова, І. А. Бірюков, В. І. Бобрик, О. Г. Братель, Т. Д. Гурська; р ед.: С. С. Бичкова. - 3-тє вид., змін. та допов. - Київ : Правова єдність : Алерта, 2014. - 495 с. - укр.
9. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом : Автореф. дис... канд. юрид. наук / Л. Я. Свистун; НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. - К., 2005. - 18 с. - укр.
10. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект) : Автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Є. Д. Стрельцова; Одес. нац. ун-т ім. І.І.Мечникова. - О., 2002. - 16 с. - укр.
11. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України : Автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.03 / І. О. Безлюдько; Київ. нац. ун-т ім. Т.Шевченка. - К., 2005. - 18 с. - укр.
12. Відповідальність сторін за невиконання та неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажів залізницею : автореф. дис. ... канд.

юрид. наук : 12.00.03 / В. С. Ломака; Н.-д. ін-т приват. права і підприємництва Нац. акад. прав. наук України . - К., 2011. - 19 с. - укр.

13. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / А. О. Мінченко; Нац. акад. внутр. справ. - К., 2011. - 22 с. - укр.

14. Договір перевезення вантажів автомобільним транспортом [Текст] : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Волкова Аліна Володимирівна ; Ген. прокуратура України, Нац. акад. прокуратури України. - Київ, 2015. - 16 с.

15. Економічний механізм оптимізації витрат на вантажні перевезення на прикладі Донецької залізниці : автореф. дис. ... канд. екон. наук : 08.00.03 / А. Р. Божок; Укр. держ. акад. залізн. трансп. - Х., 2012. - 19 с. - укр.

16. Господарське право : навч. посіб. / В. І. Лебідь, Н. О. Можаровська, Л. Л. Нескороджена; Нац. акад. внутр. справ. - Вид. 2-ге, допов. і перероб. - Київ : Прав. єдність : Алерта, 2014. - 414, [1] с. - Бібліогр.: с. 400-409 - укр.

17. Правове регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Т.О. Колянковська ; Одес. нац. юрид. акад. — О., 2007. — 19 с. — укр.

18. Система договорів перевезення за новим законодавством України / І. Безлюдько // Право України. - 2005. - № 9. - С. 46-50. - Бібліогр.: 14 назв. - укр.

19. Транспортне право України : курс лекцій / В. В. Міщук; Київ. держ. акад. вод. трансп. ім. гетьмана П.Конашевича-Сагайдачного. - К., 2007. - 332 с. - укр.

20. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні : Автореф. дис... канд. юрид. наук : 12.00.04 / І. В. Булгакова; Київ. нац. ун-т ім. Т.Шевченка. - К., 2003. - 20 с. - укр.