

житлових інтересів громадян полягає головним чином в визначенні їх юридичного змісту. Житловим інтересам притаманна неформалізована специфічність. Аналіз конституційних норм, доводить, що житлові інтереси можуть бути реалізовані різними способами. Право на задоволення житлового інтересу, обмежується дією норми ст.13 ЦК України «Межі здійснення цивільних прав».

Право на захист цивільних прав та інтересів, відповідно до ст. 15 ЦК, виникає у кожної особи, у випадку порушення, невизнання або його оспорювання. Кожна особа має право на захист свого інтересу, який не суперечить загальним засадам цивільного законодавства і не порушує інтересів інших осіб. Житловий інтерес фізичних осіб: 1) або відображається в об'єктивному праві, або впливає з його загальних нормативно закріплених засад; 2) відповідає загальному благу і законним інтересам інших фізичних осіб; 3) правовий захист гарантується державою у спосіб передбачений ст. 16 ЦК України.

Домашенко М.В.,

доцент кафедри цивільного права № 2
Національного юридичного університету імені
Ярослава Мудрого кандидат юридичних наук,
доцент

ПРО КОНТЕЙНЕРНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Основним завданням транспорту являється найбільш повне та своєчасне задоволення потреб економіки і населення в перевезеннях вантажів на базі суттєвого підвищення потужностей та якості роботи всієї транспортної системи України.

Одним із напрямлень забезпечення виконання даного завдання є подальший розвиток контейнерних перевезень вантажів. Контейнерні перевезення вантажів застосовуються на всіх видах транспорту крім

трубопровідного, але основна частина цього виду перевезень вантажів припадає на залізничний транспорт. Особливість цього виду перевезень полягає в тому, що вантажі в контейнерах можуть перевозитися без тари, або в легкій цеховій упаковці, завантаження контейнерів здійснюється на складі вантажовідправника, а розвантаження на складі вантажоодержувача без перевантаження та перевішування вантажів на шляху слідування, чим забезпечується доставка вантажу «від дверей до дверей» як в прямому, так і в прямому змішаному сполученні. Перевезення вантажів в контейнерах дозволяє механізувати та автоматизувати навантаження та розвантаження за допомогою автовантажників, кранів, лебідок і таким чином значно скоротити час на вантажно-розвантажувальні роботи, значно скоротити витрати на матеріали для упакування та розпакування вантажів, зекономити витрати на будівництво сортувальних платформ та складів для зберігання вантажу тощо.

На залізничному транспорті відповідно до ст. 54 Статуту Укрзалізниці використовуються в залежності від призначення три типи контейнерів – універсальні, спеціальні та спеціалізовані.

Універсальні контейнери, незалежно від їх належності, тобто які можуть належати залізничним управлінням, вантажовідправникам, вантажоодержувачам або експедиторам (власні) або орендовані являють собою одиницю транспортного обладнання багаторазового використання, що забезпечує зберігання вантажу при перевезенні одним або декількома видами транспорту та має конструкцію для механізованого навантаження. В залежності від маси бруто універсальні контейнери поділяються на два види: середньотоннажні масою бруто 3 або 5 тонн та великотоннажні масою бруто 10 і більше тонн та довжиною 10 і більше англійських футів. Необхідно зазначити, що кожний із цих контейнерів має конкретне призначення, передбачене Правилами перевезення вантажів в універсальних контейнерах, затверджених наказом міністерства транспорту України № 542 від 20. 08. 2001 р. Усі контейнери, незалежно від належності, за розмірами та вантажопідйомністю повинні відповідати вимогам стандартів (технічних умов), мати маркувальні коди встановленого зразка, а також трафарет терміну наступного огляду або ремонту, так

як в протилежному випадку вони не можуть бути використані для перевезення вантажів.

Універсальні контейнери використовуються для перевезення тарно-штучного вантажу, промислових і продовольчих товарів для фізичних і юридичних осіб. В універсальних контейнерах можуть перевозитися як рідкі вантажі в дрібній розфасовці (місткістю до 1 літра), а також в бочках, бідонах тощо. Дозволяється перевезення деяких швидкопсувних та небезпечних вантажів, перелік яких передбачений Правилами перевезень швидкопсувних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України № 873 від 09. 12. 2002 р. та Правилами перевезення небезпечних вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 25. 11. 2008 р. № 1430. Спеціальні та спеціалізовані контейнери, які належать вантажовідправникам або вантажоодержувачам, використовуються для перевезення залізничним транспортом окремих видів вантажу, котрі вимагають дотримання особливих умов при транспортуванні. Правове регулювання перевезення вантажів даними контейнерами врегульоване спеціальним нормативним актом, а саме Правилами перевезення вантажів в спеціальних і спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів, затверджених наказом Міністерства транспорту України № 644 від 21 листопада 2000 р. Зокрема, до спеціалізованих великотоннажних контейнерів відносяться рефрижераторні (ізотермічні) контейнери, танки-контейнери (контейнери-цистерни), хопери-контейнери. Дані контейнери перевозяться відповідно до технічних умов (ТУ) на фітінгових платформах залізничного транспорту загального користування.

Таким чином, в залежності від типів контейнерів, які застосовуються при транспортуванні вантажів залізничним транспортом розрізняють три види контейнерних перевезень: перевезення вантажів в універсальних контейнерах, в спеціальних контейнерах та спеціалізованих контейнерах, які можуть належати парку залізниць України, парку залізниць інших держав, а також підприємствам, організаціям, портам, установам і громадянам або орендовані. Необхідно при цьому зазначити, що відповідно до Закону

України «Про правонаступництво України» від 12.09.1991 р. Україна є правонаступником прав і обов'язків за міжнародними договорами Союзу РСР. Згідно з постановою Верховної Ради України від 17.09.1992 р. наша країна приєдналась до «Віденської конвенції про правонаступництво держав щодо договорів», у зв'язку з чим в Україні є чинною Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), яка діяла в СРСР з 01.11.1951 р. та застосовуються Правила Incoterms 2010 р., в яких враховані вимоги сучасного контейнерного транспорту.

Контейнерні перевезення, являючись різновидом вантажних перевезень залізничним транспортом, в порівнянні з іншими видами перевезення вантажів мають специфічні особливості, які обумовлюють і окремі особливості їх правового регулювання. Особливість технологічного процесу роботи залізничного транспорту по переміщенню вантажів полягає в тому, що в ньому приймають участь не тільки підприємства транспорту, але і підприємства інших галузей економіки України – споживачів транспортної продукції. Хоча транспорт не випускає готової уречевленої продукції, його діяльність проходить у сфері виробництва, обслуговуючи сферу обміну, тобто транспорт продовжує виробничий процес, який початий іншими галузями матеріального виробництва. До технологічних робіт по переміщенню вантажів в контейнерах входить не тільки процес доставки вантажу локомотивом чи іншим транспортним засобом від пункту відправлення до пункту призначення, але і роботи по завантаженню та розвантаженню контейнера, по правильному розміщенню та кріпленню вантажу в контейнері, по визначенню придатності контейнера до перевезення конкретного вантажу та пломбуванні контейнерів запірно-пломбувальними пристроями, по доставці контейнера на станцію відправлення тощо. Дані роботи на початковій та кінцевій стадіях комерційної частини технологічного процесу по переміщенню вантажів безпосередньо виконуються клієнтурою транспорту. Безпека руху поїздів при транспортуванні вантажів в контейнерах, збереження вантажу та строки його доставки залежать від сумісної роботи транспорту та клієнтури.

Контейнерні перевезення вантажів здійснюються в місцевому, прямому залізничному та прямому змішаному сполученні. У зв'язку з цим виникає цілий комплекс суспільних відносин, які складають предмет правового регулювання. Так, зокрема, виникають відношення між підприємствами залізничного транспорту та підприємствами-вантажовідправниками, а також відносини між підприємствами різних видів транспорту, які приймають участь в перевезенні вантажів в контейнері по одному транспортному документу. Крім того, транспортування вантажу в контейнері породжує і третій вид відносин, а саме між підприємствами-вантажовідправниками (вантажоодержувачами) і підприємствами залізничного транспорту, або між підприємствами вантажовідправниками (вантажоодержувачами) і автотранспортними підприємствами загального користування по централізованому завозу на станцію та вивозу зі станції контейнерів та здійсненню експедиційного їх обслуговування. Нарешті, відповідно до цього, виникає і четвертий вид правовідносин між підприємствами залізничного і автомобільного транспорту загального користування по координації сумісної роботи по організації та здійсненню перевезень в контейнерах. У свою чергу всі ці відносини можна також поділити на два види відносин: а) відносини по організації перевезення вантажів в контейнерах залізничним транспортом; б) відносини по безпосередньому перевезенні вантажів в контейнерах.

Правовою підставою виникнення відносин по організації перевезення вантажів, в тому числі і в контейнерах, являються: план перевезення вантажів в контейнерах, договори на експлуатацію залізничних під'їзних колій, договори на подачу та забирання вагонів, а також договори транспортно-експедиційного обслуговування вантажовідправників. І хоча за своєю правовою природою договори транспортно-експедиційного обслуговування є самостійними цивільно-правовими договорами, але по відношенню до діяльності залізничного транспорту по перевезенню вантажів вони являються організаційними, так як фактично спонукають до організації перевезення вантажів залізничним транспортом (див. ст. 18 Статуту залізниць України).

Питання, пов'язані з укладенням та виконанням договору перевезення, у тому числі залізничним транспортом, регулюються статтями 908-928 Цивільного кодексу України, статтями 306-315 Господарського кодексу України, статтями Статуту залізниць України, відповідними Правилами перевезення вантажів та іншими нормативними документами, що визначають порядок та умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту, безпеки руху, які є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України. Так, зокрема, вантажовідправники зобов'язані подати замовлення (заявки) залізниці відправлення відповідно до Правил планування перевезень вантажів не пізніше ніж за 12 днів до початку наступного місяця із зазначенням обсягів перевезення вантажів у вагонах, контейнерах і тоннах, згідно із встановленою номенклатурою з розподілом за видами вантажів, станціями відправлення і залізницями призначення, а щодо вантажів, відвантажених у межах залізниці відправлення, з розподілом відповідно до станцій призначення. При контейнерних перевезеннях договір перевезення ускладнюється додатковою умовою – зобов'язанням перевізника надати клієнту (вантажовідправнику) в тимчасове користування універсальний контейнер, але це не надає підстав вважати, що при перевезеннях вантажів в контейнерах виникає самостійний вид договорів перевезення, в якому утримуються права та обов'язки по оренді контейнера, обов'язки по зберіганню та перевезенню в ньому вантажу. Як і звичайний договір перевезення він характеризується тим, що є двостороннім договором (права та обов'язки має як перевізник, так і відправник вантажу), оплатним і реальним, так як вважається укладеним після передачі контейнера з вантажем перевізнику. Даний договір відноситься до разових договорів, так як укладається на перевезення одного або групи заявлених контейнерів з вантажем, яка називається відправкою.

Статут залізниць України та відповідні Правила детально регламентують порядок укладення договору перевезення вантажів в універсальних, спеціальних та спеціалізованих контейнерах, але не утримують яких-небудь вказівок стосовно форми договору. При цьому необхідно зазначити, що передача вантажу в контейнері перевізнику супроводжується заповненням спеціального перевізного

документа – накладної, яка і є письмовою формою договору. Так, зокрема, відповідно до п. 1.2. Правил оформлення перевізних документів накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої особи – одержувача. Накладна згідно з Правилами може оформлятися і надаватися в електронному вигляді, яка має однакову юридичну силу як і паперова версія. Оскільки накладна є письмовою формою договору перевезення вантажу, укладається вантажовідправником із залізницею, у відповідності із п. 24 Статуту залізниць України вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ними у накладній, і відповідачем за позовами про стягнення штрафу за неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача являється відправник вантажу (ст. 118 Статуту залізниць України; п. 20 Оглядового листа Вищого Господарського суду України № 01-8/917 від 29. 11. 2007 р.). Без накладної вантаж до перевезення не приймається і договірні відносини між сторонами не виникають. Накладна одночасно є договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Таким чином, накладна як основний перевізний документ, супроводжує вантаж до пункту призначення, передається вмісті з вантажем вантажоодержувачеві і як наслідок має конститутивне значення для договору перевезення.

При завантаженні контейнера відправник зобов'язаний вкласти всередину контейнера специфікацію або рахунок-фактуру на вантаж із зазначенням у ній кількості місць, переліку предметів у кожному місці вантажу та вартості кожного предмета, які засвідчуються підписом і печаткою відправника. Видача одержувачу контейнера з вантажем, що прибув на станцію, а також порожнього контейнера відправнику для завантаження оформляється «Пам'яткою про видачу/приймання контейнерів», яка складається у двох примірниках: один – для одержувача, другий – для станції. За користування вагонами і контейнерами вантажовідправники, вантажоодержувачі, власники під'їзних колій, порти, організації, установи, фізичні особи – суб'єкти підприємницької діяльності, тобто вантажовласники

відповідно до Правил користування вагонами і контейнерами, затверджених наказом Міністерства транспорту України №113 від 25.02.1999 р. повинні вносити плату відповідно до Відомості плати, яка складається у трьох примірниках – два для залізниці і один для вантажовласника, окремо для вагонів і для контейнерів.

Необхідно також зазначити, що за загальним правилом відповідно до ст. 110 Статуту залізниць України за договором перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення та видати його одержувачу і несе відповідальність за збереження вантажу з моменту прийняття його для перевезення і до моменту видачі одержувачу, поки не доведе, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталося внаслідок обставин, яким залізниця не могла запобігти та усунення яких від неї не залежало. Разом з тим, цивільно-правова відповідальність за перевезення вантажу в контейнерах має свою специфіку. Зокрема, незбереження вантажу, його псування може бути наслідком не тільки технічної несправності контейнера, а і їх непридатності для перевезення певного вантажу (у комерційному відношенні), тобто контейнер може бути цілком справним, але таким, що має стійкий запах, що впливає на завантажені продовольчі товари. Придатність рухомого складу для перевезення відповідного вантажу у комерційному відношенні та відповідальність за збереження вантажу несе та сторона, яка здійснила завантаження товару, тобто вантажовідправник або залізниця. Може мати місце і так звана змішана відповідальність сторін у випадку, якщо незбереження вантажу сталося внаслідок не тільки прихованих несправностей контейнера чи які виникли під час транспортування, але і таких, які могли бути виявлені до завантаження вантажу. Якщо перевезення вантажу здійснюються у спеціальних та спеціалізованих контейнерах вантажовідправників або вантажоодержувачів, то може виникати питання про цивільно-правову відповідальність за несвоєчасне повернення та пошкодження цих контейнерів. Дане питання регулюється договорами між одержувачами і власниками контейнерів без участі залізниці, якщо відсутня її вина.

Таким чином, виходячи із вищенаведеного, можна зазначити, що хоча для перевезення вантажів в контейнерах притаманні окремі особливості, даний договір являється різновидом договору перевезення вантажів залізничним транспортом.

Ігнатенко В. М.,

доцент кафедри цивільного права №1
Національного юридичного університету імені
Ярослава Мудрого, кандидат юридичних наук,
доцент

ОСОБЛИВОСТІ МЕХАНІЗМУ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ІЗ ОДНОСТОРОННІХ ПРАВОМІРНИХ ДІЙ

1. Дедалі частіше, вітчизняні цивілісти при проведенні досліджень використовують таку стрижневу категорія як механізм правового регулювання. Зокрема монографічна робота О.О. Отраднової присвячена проблемам вдосконалення механізму цивільно-правового регулювання деліктних зобов'язань, а А.В. Коструби - юридичним фактам в механізмі припинення цивільних майнових відносин. Застосування саме цієї універсальної категорії дозволяє найбільш повно дослідити ті або інші цивільні правовідносини, оцінити ефективність правового регулювання. У зв'язку з цим доцільним є використання такого підходу і для дослідження зобов'язань із односторонніх правомірних дій.

Як відомо правове регулювання як темпоральне явище може бути умовно розподілене на певні етапи (стадії). Підтримуємо погляд С.С. Алексеєва про три головні стадії механізму правового регулювання: а) формування і дії юридичних норм; б) виникнення прав і обов'язків (правовідносин); в) стадії реалізації прав і обов'язків.

Зобов'язання з односторонніх правомірних дій відносяться до регулятивних зобов'язань і опосередковують нормальний майновий оборот. Специфікою їх виступає виникнення з різноманітних