

виправданими аксіомами (загальними принципами права) дає можливість створити реалістичні моделі окремих галузей права.

*Надійшла до редколегії 13.02.97*

## **НОВИЙ ЦИВІЛЬНИЙ КОДЕКС УКРАЇНИ**

*М. СІБІЛЬОВ, чл.-кор. АПРІ України*

### **РЕГУЛЮВАННЯ ВІДНОСИН ПО ПЕРЕВЕЗЕННЮ ВАНТАЖУ, ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ ЗА ПРОЕКТОМ НОВОГО ЦИВІЛЬНОГО КОДЕКСУ УКРАЇНИ**

Транспортне законодавство України почало інтенсивно формуватися після проголошення її незалежності 24 серпня 1991 р. Це пов'язано з тим, що за часів існування СРСР регулювання відносин усіх транспортних організацій (крім автомобільних) з клієнтурою і між собою складало компетенцію Союзу РСР, і союзні республіки не мали свого законодавства, яке б регулювало відносини організацій залізничного, морського, річкового, повітряного та трубопровідного транспорту. Оскільки відповідно до постанови Верховної Ради України від 12 вересня 1991 р. «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР»<sup>1</sup> акти законодавства Союзу РСР з питань, які не врегульовані законодавством України, мали застосовуватися до прийняття відповідних актів законодавства України, постала нагальна потреба у розробці транспортного законодавства України. Зараз воно складається з низки законів та підзаконних актів, а саме: закону від 10 листопада 1994 р. «Про транспорт», Повітряного кодексу України від 4 травня 1993 р., Кодексу торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 р., закону від 15 травня 1996 р. «Про трубопровідний транспорт»<sup>2</sup>, Статуту автомобільного транспорту України, затвердженого Радою Міністрів УРСР 27 червня 1969 р.<sup>3</sup>

До прийняття в Україні Статуту залізниць України та Статуту внутрішнього водного транспорту України на її території тимчасово продовжують діяти Статут залізниць СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від

<sup>1</sup> Відомості Верхов. Ради України. 1991. № 46. Ст. 621.

<sup>2</sup> Там же. 1994. № 51. Ст. 446; 1993. № 25.

Ст. 274; 1995. № 48—52. Ст. 349; 1996. № 29. Ст. 139.

<sup>3</sup> ЗП УРСР. 1969. № 7, Ст. 88.

6 квітня 1964 р. та Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р.

До складу транспортного законодавства України входить, як вже відзначалося, значна кількість підзаконних актів, що регулюють умови перевезення вантажу, пасажирів та багажу окремими видами транспорту, а також вирішують деякі інші питання у цій сфері. Серед них слід назвати, зокрема, «Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транспортних вантажів», затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 р., «Правила поведінки громадян на залізничному транспорті», затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 1995 р.<sup>1</sup>

Безумовно, зазначені закони та значна більшість підзаконних актів діятимуть і після прийняття нового ЦК України<sup>2</sup>, оскільки у ньому неможливо врегулювати усі різноманітні відносини, що складаються при перевезенні вантажу, пасажирів та багажу, але принципові питання регулювання відносин і у цій сфері мають вирішуватися саме в ЦК.

Саме з цього виходили розробники проекту нового Цивільного кодексу України, закріплюючи у ньому норму про те, що загальні умови перевезення визначаються транспортними статутами та кодексами, іншими законодавчими актами та правилами, що видаються згідно з ними.

Перевезення вантажу, пасажирів та багажу здійснюється за договором перевезення. Слід відзначити, що, виходячи з принципу свободи договору, закріпленому в проекті, значно розширена сфера вільного волевиявлення сторін у договорі. Це стосується як визначення сторонами умов перевезення, так і відповідальності за порушення договору. Водночас в проекті встановлені й межі дії свободи договору стосовно сфери перевезення вантажу, пасажирів та багажу. Саме тому у проекті закріплена норма, згідно з якою умови перевезення вантажів, пасажирів та багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень визначаються за погодженням сторін, якщо ЦК, транспортними статутами та кодексами, іншими законодавчими актами та правилами, що видаються згідно з ними, не встановлено інше.

Договір перевезення вантажу у проекті, як і в чинному ЦК, побудований за моделлю реального договору: перевіз-

<sup>1</sup> ЗП України 1994. № 2. Ст. 35; 1996. № 3. Ст. 97.

<sup>2</sup> Природно, що ці акти діятимуть лише у межах, визначених законом про порядок введення в дію нового Цивільного кодексу.

ник за договором зобов'язується доставити довірений йому іншою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Цей договір має укладатися в письмовій формі, укладення його підтверджується складанням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа, передбаченого транспортними статутами та кодексами).

Одним з обов'язків перевізника за договором є надання під навантаження транспортних засобів, придатних для перевезення відповідного вантажу, у строк, встановлений договором, відправник, у свою чергу, зобов'язаний пред'явити у встановлений строк вантаж, який підлягає перевезенню, у належній тарі та упаковці; вантаж має бути також замаркований відповідно до встановлених вимог. При цьому відправник вантажу має право відмовитися від поданих транспортних засобів, не придатних для перевезення відповідного вантажу, а перевізник має право відмовитися від прийняття вантажу, поданого у тарі або упаковці, яка не відповідає встановленим вимогам, а так само у разі відсутності або неналежного маркування вантажу.

Вантаження (вивантаження) вантажів здійснюється транспортною організацією або відправником (одержувачем) у порядку, передбаченому договором, із дотриманням правил, встановлених транспортними статутами, кодексами та правилами, що видаються згідно з ними.

У тих випадках, коли вантаження (вивантаження) вантажу здійснюється відправником (одержувачем) вантажу, воно має проводитися у строки, передбачені договором, якщо такі строки не встановлені транспортними статутами, кодексами та правилами, що видаються згідно з ними. Порушення цих строків тягне за собою відповідальність за простій транспортних засобів. Якщо ж вантаження (вивантаження) вантажів здійснюється транспортною організацією, то час на здійснення цих дій входить у строк доставки вантажу, порушення якого також тягне відповідальність.

Щодо строку доставки вантажу, пасажирів або багажу проект закріплює правило, у відповідності з яким перевізник повинен доставити вантаж, пасажирів або багаж до пункту призначення у строк, встановлений за погодженням сторін, якщо транспортними статутами, кодексами та правилами, що видаються згідно з ними, не передбачено інше. Якщо ж строк доставки не був визначений сторонами і відсутні нормативні приписи щодо нього, перевізник повинен доставити вантаж, пасажирів або багаж у розумний строк.

Вантаж вважається втраченим, коли його не видно вантажоодержувачу за вимогою протягом тридцяти днів після спливу строку його доставки, якщо більш тривалий строк не передбачений за погодженням сторін, транспортними статутами та кодексами. Однак за загальним правилом вантажоодержувач повинен прийняти вантаж, що прибув після спливу зазначених строків; і повернути суму, виплачену йому перевізником за втрату вантажу.

Винятки із цього загального правила можуть бути передбачені за погодженням сторін, а також транспортними статутами і кодексами.

Договір перевезення вантажів, пасажирів та багажу є оплатним. Саме тому за їх перевезення стягується провізна плата, яка може встановлюватися за погодженням сторін у випадках, коли вона не передбачена законом або іншими правовими актами. У разі невизначення розміру провізної плати має стягуватися розумна чи домірна плата. Перевізнику надано право на утримання переданих йому для перевезення вантажів з метою забезпечення належних йому провізної плати та інших платежів по перевезенню. Ця норма є диспозитивною і діє, якщо інше не встановлено законом, іншими правовими актами або не впливає із суті зобов'язання.

Декілька статей у проекті присвячено питанням відповідальності за зобов'язаннями, що впливають із договору перевезення. Тут попередньо слід відмітити низку обставин. По-перше, на відміну від чинного ЦК проект містить загальну норму про відповідальність за зобов'язаннями, що впливають із договору перевезення, що охоплює два правила. Згідно з першим правилом у разі порушення зобов'язань, що впливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену за погодженням сторін, якщо інше не передбачено ЦК, транспортними статутами та кодексами. Сутність другого правила полягає в тому, що угоди транспортних організацій з пасажирями та вантажоволодільцями про обмеження або усунення відповідальності, передбаченої законом, є нечинними, за винятком тих випадків, коли транспортними статутами та кодексами передбачена можливість укладення таких угод при перевезенні вантажу. По-друге, традиційно у ЦК не передбачалися норми про відповідальність за усі види порушень договору перевезення вантажів. Ця традиція зберігається й у проекті, який передбачає відповідальність лише за: неподання перевізником транспортних засобів; невикористання відправником поданих транспортних засобів; прострочення перевізником доставки вантажів; втрату, нестачу, псування та пошкодження ванта-

жу. Відповідальність за інші види порушень передбачається у транспортних статутах та кодексах.

За неподання перевізником транспортних засобів для перевезення вантажу, ненадання вантажу відправником або невикористання ним поданих транспортних засобів з інших причин відповідні сторони договору несуть відповідальність, встановлену за погодженням сторін, якщо інше не передбачено транспортними статутами або кодексами.

Причому як перевізник, так і відправник вантажу звільняються від відповідальності, якщо неподання або невикористання транспортних засобів сталося внаслідок непереборної сили, інших явищ стихійного характеру, воєнних дій, припинення або обмеження перевезення вантажів у певних напрямках, що встановлено у випадках і порядку, передбаченому транспортними статутами та кодексами.

У разі прострочення перевізником доставки вантажів він зобов'язаний за загальним правилом відшкодувати іншій стороні залодіяні збитки. За погодженням сторін, транспортними статутами та кодексами можуть бути передбачені й інші форми відповідальності.

Особливо слід сказати про відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування та пошкодження вантажу, тому що проект у цьому питанні на відміну від чинного законодавства виходить з інших принципових положень.

Як відомо, згідно з чинним законодавством перевізник відповідає за втрату, нестачу або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо він не доведе, що втрата, нестача або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу сталися не з його вини (ч. 1, ст. 362 ЦК). Крім того, у транспортних статутах (кодексах) передбачені випадки, коли доведення вини перевізника у втраті, нестачі або пошкодженні вантажу покладається на одержувача або відправника. Такі випадки передбачені, наприклад, у п. 149 Статуту залізниць СРСР (що й зараз діє на території України). При цьому тягар доведення вини перевізника покладається на вантажоотримувача або відправника вантажу.

Проект закріплює правило, згідно з яким перевізник несе відповідальність за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі вантажоотримувачу або особі, уповноваженій на одержання вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу сталося внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Проект не передбачає можливості встановлення у транспортних статутах та кодексах підстав звільнення перевізника від відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження

вантажів. Що стосується розміру відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, то проект відтворює правило, закріплене у ст. 13 Закону України «Про транспорт». Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажів у розмірі фактичної шкоди.

Проект регулює відносини й по перевезенню пасажирів і багажу. За договором перевезення пасажирів перевізник зобов'язується перевезти його до пункту призначення, а у разі здавання багажу — також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, що має право на одержання багажу. Пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а при здаванні багажу — й за провезення багажу. Договір перевезення пасажирів є консенсуальним.

На відміну від чинного ЦК проект містить окрему статтю, присвячену правам пасажирів. Серед них, зокрема, права на провезення з собою безоплатно однієї дитини віком до шести років, якщо вона не займає окреме місце, та ручну поклажу у межах норм, встановлених транспортними статутами та кодексами. Перелік цих прав не є вичерпним. Пасажир має й інші права, закріплені законами, транспортними статутами, кодексами та правилами, що видаються згідно з ними.

Проект містить спеціальну статтю про відповідальність перевізника за затримку відправлення пасажирів та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення.

За ці порушення перевізник має сплатити пасажирові штраф у розмірі, встановленому за погодженням сторін, транспортними статутами і кодексами, якщо не доведе, що зазначені порушення сталися внаслідок непереробної сили, усунення несправних транспортних засобів, що загрожують життю або здоров'ю пасажирів, та інших обставин, що не залежать від перевізника.

У разі відмови пасажирів від перевезення з причини затримки відправлення транспортного засобу перевізник зобов'язаний повернути провізну плату, а якщо поїздка пасажирів з пункту пересадки не відбулася через запізнення транспортного засобу, який доставив його у цей пункт, перевізник зобов'язаний відшкодувати пасажирові зазначені витрати.

Викладені вище правила про відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу в повному обсязі поширюються й на випадки втрати, нестачі, псування або пошкодження багажу.

Слід відзначити, що в проекті є кілька положень, присвячених договору перевезення вантажів, пасажирів та багажу транспортом загального користування.

Перевезення транспортом загального користування визнається перевезення, яке здійснюється комерційною організацією, якщо із закону, інших правових актів або ліцензії, виданій цій організації, випливає, що вона повинна надавати зазначені послуги за зверненням будь-якої особи. Договір перевезення транспортом загального користування є публічним договором і до нього застосовуються усі правила про публічні договори. Так, провізна плата, а також інші умови такого договору встановлюються однаково для усіх споживачів (вантажовідправників, пасажирів, вантажоодержувачів), крім випадків, коли законом або іншими правовими актами допускається надання пільг для окремих категорій споживачів<sup>1</sup>.

Перевізник не повинен надавати переваги одній особі, перед іншою щодо укладення публічного договору. Відмова від укладення публічного договору при наявності у перевізника умов надання таких послуг забороняється, а необгрунтоване ухилення від укладення публічного договору тягне за собою відшкодування заподіяних збитків.

На відміну від нового ЦК РФ проект ЦК України не має статті про договори щодо організації перевезень, але містить статтю про довгострокові договори, згідно з якою перевізник і власник (володілець) вантажу у разі необхідності здійснення систематичних перевезень можуть укласти довгостроковий договір, за яким перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажу подавати до перевезення вантаж і у встановленому обсязі. У довгострокових договорах перевезень вантажів можуть визначатися обсяги, строки, умови надання транспортних засобів і подання вантажів до перевезення, порядок розрахунків та інші умови перевезень.

Проект містить також низку норм щодо пред'явлення претензій і вчинення позовів за договірними перевезеннями (у тому числі й в закордонному сполученні), страхування вантажів, пасажирів та багажу, а також відповідальності перевізника за заподіяння смерті або ушкодження здоров'я пасажирів.

Слід підкреслити, що проект зберігає претензійний порядок вирішення спорів, оскільки до вчинення перевізникову позову, що впливає з перевезення вантажу, обов'язковим є пред'явлення йому претензії.

<sup>1</sup> У самому проекті встановлено, що пільгові умови перевезення вантажів, пасажирів та багажу транспортом загального користування можуть встановлюватися транспортними організаціями за їх рахунок або ж за рахунок відповідного бюджету у випадках, передбачених законом та іншими правовими актами.

Порядок пред'явлення претензії визначається транспортними статутами та кодексами. На відміну від чинного ЦК проект не встановлює строків для пред'явлення претензій, тому вони за проектом можуть бути пред'явлені в будь-який час в межах дії строку позовної давності, який передбачено в один рік з моменту, що визначається згідно з транспортними статутами та кодексами. Позов для перевізника може бути вчинений вантажовідправником або вантажоодержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або неосдержання від перевізника відповіді в місячний термін.

Щодо позовів з перевезення в закордонному сполученні, то згідно з проектом позовна давність і порядок вчинення позовів встановлюються міжнародними договорами, транспортними статутами та кодексами.

Норми про страхування вантажів, пасажирів та багажу, а також про відповідальність перевізника за заподіяння смерті або ушкодження здоров'я пасажирів, що вміщені в проекті, відсилають до відповідних розділів самого проекту та до інших правових актів, які регулюють відносини по страхуванню та відшкодуванню шкоди.

*Надійшла до редколегії 03.02.97*

## **ПРАВО І ЕКОЛОГІЯ**

*А. ГЕТЬМАН, проф. НЮА України*

### **ДЖЕРЕЛА ЕКОЛОГО-ПРОЦЕСУАЛЬНОГО ПРАВА УКРАЇНИ ТА ЇХ ОЗНАКИ**

Юридичними джерелами еколого-процесуального права головним чином є нормативні акти, які приймаються компетентними державними органами і є офіційною формою вираження правових норм. Вони досить різноманітні і за формою поділяються на: закони й постанови Верховної Ради України, Верховної Ради Автономної Республіки Крим; укази і розпорядження Президента України; постанови й декрети Кабінету Міністрів України і Ради міністрів Автономної Республіки Крим; положення, рішення, інструкції та інші нормативні акти міністерств, державних комітетів і відомств України; рішення місцевих Рад народних депутатів.

Джерела еколого-процесуального права можуть класифікуватися за їхньою юридичною силою, за колом об'єктів