

УДК 347.763.4

Сірко Р. Б.
здобувач кафедри цивільного права
Національного Університету «Одеська юридична академія»

ПОРЯДОК УКЛАДЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

В запропонованій статті надається загальна характеристика порядку укладення договору перевезення вантажу залізничним транспортом. При цьому наголошується, що потребує подальшого удосконалення правове регулювання порядку приймання вантажів до перевезення, яке є невід'ємною частиною складного процесу укладання договору перевезення вантажу.

Ключові слова: договір перевезення, залізничний транспорт, залізниця, вантаж

Актуальність теми дослідження обумовлена великим значенням для функціонування економіки країни залізничних перевезень вантажів, недосконалістю правового регулювання в Україні відносин, пов'язаних із такими перевезеннями та відсутністю комплексних досліджень з цієї теми у сучасних вітчизняних наукових джерелах.

Не зважаючи на проведення кодифікації цивільного законодавства України, деякі проблемні питання укладання договору перевезення вантажів врегульовані не повною мірою, у зв'язку з чим питання практичного вирішення спірних питань, що впливають з договорів перевезення залізничним транспортом, залишається складним питанням через наявність значної кількості нормативних актів, що регулюють відносини в цій сфері.

Теоретичну основу дослідження склали наукові праці таких правознавців, як С.С. Алексєєв, А.Г. Биков, М.І. Брагінський, В.В. Вітрянський, Г.С. Гуревич, О.В. Дзера, А.С. Довгерт, В.А. Єгізаров, О.С. Іоффе, О.О. Карлов, А.Д. Кейлін, Н.С. Ковалевська, В.В. Луць, О.Л. Маковський, Д.А. Медведєв, Я.І. Рапопорт, А.М. Рубін, Г.П. Савічев, О.І. Сафончик, О.М. Садіков, Є.О. Харитонов, М.Є. Ходунов, Р.Ш. Цинцадзе, Х.І. Шварц, Я.М. Шевченко, Г.Ф. Шершеневич та інших.

Метою статті є науковий аналіз порядку укладання договору перевезення вантажів залізничним транспортом та аналіз чинного законодавства України, теоретичних та практичних проблем, що виникають у сфері залізничних перевезень вантажів.

Порядок укладання договору залізничного перевезення вантажу має значну специфіку, що обумовлено своєрідністю врегульованих чинним законодавством відносин сторін щодо організації та здійснення вказаних перевезень, що обумовлено наступним:

1) Зазначені договори є обов'язковими для укладання для перевізника (залізниці) при зверненні до нього клієнта за наданням відповідної послуги.

Адже, відповідно до ч.7 ст.2 2 Закону України “Про залізничний транспорт [1]” “перевізники не мають права відмовляти пасажирів та відправникові вантажу у перевезенні, крім випадків, передбачених Статутом залізниць України”[2]. Частина 6 ст.179 ГК України [3] відносить договори про надання послуг залізничного транспорту до категорії обов’язкових до укладання з усіма споживачами цих послуг. Відповідно до ст. 633 ЦК України даний договір відноситься до категорії публічних договорів [4].

2) Укладання договорів на залізничні перевезення від імені залізниці здійснюється залізничною станцією, яка не є стороною договору.

3) Проект договору складає вантажовідправник на підставі вимог чинного законодавства щодо змісту та форми договору. Як встановлено в ст. 23 Статуту залізниць України (далі – СЗУ) “відправники повинні надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну (комплект перевізних документів)”. Згідно із ст.6 СЗУ накладна є письмовою формою угоди на перевезення вантажу, оформленою відповідно до СЗУ та відповідних Правил перевезень вантажів, і надається станції разом з вантажем [5; С. 123].

4) До укладання договору перевезення вантажу і навіть до надання вантажовідправником заповненої накладної станції відправник та перевізник повинні виконати ряд обов’язків, які пов’язані з пред’явленням та прийманням вантажу. Ці обов’язки передбачені СЗУ та Правилами перевезення вантажів залізничним транспортом (далі - Правила) [6].

Залізниця зобов’язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках – продезинфіковані вагони та контейнери. Під придатністю рухомого складу для перевезення відповідного вантажу слід розуміти такий його стан, від якого залежить забезпечення схоронності вантажу при перевезенні. Придатність рухомого складу для перевезення вантажу в комерційному відношенні визначається відправником, якщо завантаження здійснюється його засобами, або залізницею, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці щодо вагонів, а щодо контейнерів, цистерн та бункерних напіввагонів – відправником (ст.31 СЗУ).

Згідно ст. 28 СЗУ залізниці можуть приймати до перевезення вантажі з оголошеною вартістю. Враховуючи, що при цьому на залізницю покладається підвищена відповідальність, вантаж, який пред’являється до перевезення з оголошенням його вартості, повинен бути підготовлений відправником до перевезення згідно вимог, передбачених Розділом 13 Правил [7; С. 145].

Порядок, встановлений СЗУ та Правилами перевезення вантажів з оголошеною вартістю по відношенню до вказаних вантажів, безумовно, примушує перевізника приділяти їх перевезенню підвищене піклування та увагу, що вимагає відповідних додаткових організаційно-технічних заходів. Тому, а ще з метою запобігання можливості завищення вантажовідправником вартості вантажів за оголошену вартість згідно з п.8 Правил перевезення вантажів з оголошеною вартістю стягується додатковий збір у розмірі, передбаченому

тарифним керівництвом №1. Крім того, з метою встановлення достовірності розміру визначеної відправником вартості вантажу станція відправлення, на підставі п.7 зазначених Правил має право огляду вантажу для перевірки оголошеної вартості. У разі розходження між відправником та станцією у визначенні вартості вантажу вона визначається незалежною експертизою, про що складається відповідний акт [8].

Відправник повинен належним чином підготувати вантаж для перевезення, щоб забезпечити схоронність вантажу на всьому шляху слідування. При цьому важливе значення має не тільки стан самого вантажу, але й тари, а також упаковки, якщо вантаж потребує цих засобів зберігання. Статтею 24 СЗУ передбачено, що упакування, пакування, тара повинні відповідати вимогам нормативних документів. Відправник зобов'язаний на вимогу залізниці пред'явити стандарт або технічні умови на відвантажувальну продукцію, а також на її тару.

Залізниця зобов'язана перевірити стан тари та упаковки шляхом зовнішнього огляду. Якщо при цьому огляді будуть помічені недоліки, які можуть призвести до втрати, псування або пошкодження вантажу, то відправник зобов'язаний на вимогу станції привести тару або упаковку у відповідність до вимог стандартів або інших нормативно-технічних документів на продукцію. Якщо ці вимоги залізниці не будуть виконані, вона може відмовити відправнику в перевезенні цього вантажу. Залізниця не має права приймати вантаж з дефектами тари або упакування, оскільки така упаковка може завдати шкоди рухомому складу, залізничній колії або навколишньому середовищу.

Навантаження вагонів здійснюється відповідно до Технічних умов навантаження і кріплення вантажів [9].

Обов'язковою умовою приймання вантажу до перевезення є визначення його маси. Стаття 37 СЗУ передбачає, що під час здавання вантажів для перевезення відправником має бути зазначена у накладній їх маса.

Статутом залізниць СРСР [10] передбачалося (ст.39), що залізниці зобов'язані забезпечувати систематичну перевірку маси вантажу, яка вказується вантажовідправником, шляхом вибіркового зважування. Контроль за правильністю маси був дуже важливим елементом процесу укладання договору перевезення. Він дозволяв виявити недовантаження проти встановлених технічних норм завантаження вагонів, боротися з приписками при перевезенні, разом з тим забезпечував захист законних прав залізниць при виникненні спорів з приводу нестачі вантажів. Особливо це відноситься до перевезення вантажів навалом.

Норма зазначеної статті не знайшла свого відображення в СЗУ, хоча очевидним є те, що положення цієї статті важливі є і в наш час. В практиці господарських судів нерідко відповідальність за недостачу вантажу, що перевозиться навалом, насипом і наливом покладається на залізницю лише на підставі даних вантажовідправника, які не завжди відповідають дійсності маси прийнятого до перевезення вантажу. Станція залізниці відправлення усуваючись

від перевірки кількості та маси вантажу, що здається до перевезення, невиправдано перекладає ризик втрат, пов'язаних з відшкодуванням клієнту збитків від недостачі доставленого вантажу на залізницю призначення (ст.130, 131 СЗУ). На наш погляд, цьому можна запобігти встановленням обов'язку залізниці відправлення у всіх випадках перевіряти вказані відправником у накладній відомості щодо кількості та маси вантажу, що приймається до перевезення. Тому вважається необхідним внесення до СЗУ та Правил перевезення вантажів норми, яка б передбачала обов'язок залізниці при кожному відправленні перевіряти масу та кількість вантажу.

З метою забезпечення схоронності вантажів, які знаходяться в процесі перевезення, завантажені вагони та контейнери мають бути опломбовані. Пломбування вагонів, контейнерів здійснюється тим підприємством, організацією, засобами яких проводиться навантаження.

Згідно ст. 38 СЗУ перелік вантажів, що допускаються до перевезення у вагонах без пломб, технічні умови виготовлення пломб, а також порядок пломбування вагонів і контейнерів встановлюються Правилами.

Відповідно до п.10 вказаних Правил на провідника покладається: приймання вантажу від відправника, охорона вантажу в дорозі, догляд за тваринами, напування і годування їх, запобігання псуванню вантажу (підтримання у вагоні необхідної температури, вентилявання вагонів тощо), забезпечення кріплення і стійкості вантажу у вагоні, а також здача вантажу одержувачу. Додаткові вимоги щодо збереження небезпечних вантажів при перевезенні їх у супроводі провідників визначаються Законом України "Про перевезення небезпечних вантажів"[11] та Правилами перевезення небезпечних вантажів залізницями [12]. Під час перевезення таких вантажів провідники зобов'язані виконувати правила пожежної і особистої безпеки. Якщо в дорозі вантажу загрожує псування і доставити його в повній схоронності за призначенням неможливо, то провідник (експедитор) вживає заходів для передачі (реалізації) вантажу іншим організаціям.

Правилами перевезення вантажів передбачений перелік вантажів, які обов'язково перевозяться у супроводі провідника, а інші види вантажів можуть перевозитися у супроводі провідника за умови домовленості із залізницею. Проте, на сьогодні існує ще один вид вантажів, який потребує підвищеної уваги до його збереження – це металобрухт. Цей вид вантажу перевозиться залізницями навалом на відкритому рухомому складі, відповідно до Додатку до п.1 Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу. За останній час цей вид вантажу систематично піддається крадіжкам, які здійснюються шляхом викидання металобрухту зверху на залізничні колії. В зв'язку з цим, залізниці мають великі збитки. Ці крадіжки спричинили аварії на залізничних коліях, внаслідок чого був пошкоджений рухомий склад, загинули та постраждали робітники залізниць, а відшкодування збитків покладено на залізницю. Тому на наш погляд, необхідно внести до переліку вантажів, які обов'язково перевозяться

у супроводі провідників або виключити цей вид вантажу з переліку вантажів перевезення яких дозволяється у вагонах відкритого типу.

Наказом Міністерства транспорту України від 20.01.1997р. №18 “Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України” [13] передбачено перелік вантажів, які приймаються до перевезення під воєнізованою охороною залізниці, за що відправник сплачує залізниці окрему плату. До вантажів, які потребують воєнізованої охорони відносяться вино, спирт, тканини, машини та устаткування, відео та аудіо апаратура, пряжа, хутро, швейні вироби, трикотажні вироби, пиво, автомобілі, вибухові речовини, газові балончики тощо (всього 54 найменування). За окремою угодою між відправником і залізницею під воєнізованою охороною залізниці можуть прийматися до перевезення вантажі, найменування яких відсутні у цьому переліку.

Пункт 15 Правил приймання вантажів до перевезення передбачає, що відправник зобов'язаний на тарно-пакувальні і штучні вантажі нанести маніпуляційні знаки і транспортні написи (основні, додаткові та інформаційні). Маніпуляційні знаки – це знаки, які вказують на спосіб поводження з вантажем. Ці написи повинні бути нанесені на кожне вантажне місце. У зв'язку з чим можна виділити: 1) основні написи – повне найменування вантажоодержувача; повне найменування станції призначення і скорочене найменування залізниці призначення; кількість вантажних місць у відправці і порядковий номер місця; 2) додаткові написи – повне найменування вантажовідправника; найменування пункту відправлення із зазначенням залізничної станції відправлення і скороченого найменування залізниці відправлення; залізничні написи(залізнична марка); 3) інформаційні написи – маса бруто і нетто вантажного місця в кілограмах; габаритні розміри вантажного місця в сантиметрах (довжина, ширина і висота або діаметр і висота); об'єм вантажного місця в кубічних метрах. Всі маніпуляційні знаки і транспортні написи повинні бути нанесені відповідно до Правил приймання вантажів до перевезення залежно від виду вантажу, відповідно до встановленого ГОСТу.

Після проведення всіх попередніх дій, процес волевиявлення сторін на укладання договору перевезення вантажу вступає в останню стадію – юридичне оформлення відповідної угоди. За правилом ст.23 СЗУ відправники повинні надати станції навантаження разом з вантажем заповнену накладку (комплект перевізних документів) на кожне відправлення. Форми накладної та інших перевізних документів та порядок її заповнення затверджується Міністерством транспорту України (наказ від 19 листопада 1998 року №460 “Про затвердження бланків перевізних документів”, наказ від 21 листопада 2000 року №644 “Про затвердження Правил оформлення перевізних документів”). Порядок заповнення накладної визначається в залежності від виду вантажу і порядку перевезення (дрібними відправками, на відкритому рухомому складі, у супроводі провідника тощо)[14].

Пунктом 1.4. Правил встановлено, що не допускається оформлення одним перевізним документом перевезення вантажів: 1) швидкопсувних з іншими вантажами, за винятком випадків, коли вони перевозяться у супроводі провідників; 2) які за своїми властивостями не можуть перевозитися разом в одному вагоні чи контейнері; 3) які потребують дотримання при перевезенні особливих запобіжних заходів з вантажами, що не потребують таких заходів; 4) які потребують дотримання при перевезенні санітарних, ветеринарних або інших адміністративних правил, з вантажами, що не потребують дотримання таких правил; 5) для яких встановлено різні терміни зберігання після вивантаження, за винятком випадків, коли їх адресовано на місця не загального користування.

Відповідно до ст.23 СЗУ дата приймання вантажу засвідчується на накладній календарним штемпелем станції відправлення. Ця дата і є моментом укладання договору перевезення вантажу і визначає початок строку, на протязі якого вантаж повинен бути доставлений на станцію призначення. Як зазначається в ст.6 СЗУ, накладна одночасно є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення.

Накладна разом з дорожньою відомістю супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу (п.1.2. Правил оформлення перевізних документів). Для посвідчення прийняття вантажу до перевезення станція видає відправнику квитанцію, яку він отримує під розписку у відповідній графі корінця дорожньої відомості, що залишається на станції відправлення.

У відповідності до ст. 24 СЗУ вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ним у накладній. Залізниця має право перевіряти правильність цих відомостей.

Підсумовуючи вищесказане, слід зазначити, що головною запорукою належного виконання договору перевезення вантажів залізничним транспортом є правильне заповнення накладної (комплекту перевізних документів) з урахуванням всіх вимог, передбачених Статутом залізниць України та Правилами перевезення вантажів. Залізницям необхідно здійснювати необхідний контроль за дотриманням порядку приймання вантажів до перевезення та правильністю заповнення перевізних документів. Потребує подальшого удосконалення правове регулювання порядку приймання вантажів до перевезення, яке є невід'ємною частиною складного процесу укладання договору перевезення вантажу.

Література:

1. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. - № 40.

2. Статут залізниць України: затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 № 457 // Офіційний вісник України. – 1998. - № 14.

3. Господарський кодекс України:
4. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 року // Відомості Верховної Ради України. – 2003. - № 40.
5. І.В. Булгакова, О.В. Клепкова. Транспортне право України: Академічний курс. Підручник. – К.: Видавничий дім „Ін Юре”. – 2005.
6. Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644 “Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів”// Офіційний вісник України.-2000.- №48.
7. Залесский В.В. Транспортные договоры. Учебно-практическое пособие. – М., „Юринформцентр”, 2001.
8. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар/ За ред. Є.О. Харитонова. – Х.: Одиссей. – 2010.
9. Технічні умови навантаження та кріплення вантажів. Затверджені Радою залізничного транспорту держав - учасниць Співдружності 20 жовтня 1992 року.
10. Устав железных дорог СССР 1964 года// Собрание Постановлений СССР.-1964.-№5.- Ст.36.
11. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000 року// Відомості Верховної Ради України.-2000.-№28.-Ст.222.
12. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам/ Затверджені Радою залізничного транспорту держав - учасниць Співдружності 5 квітня 1996 року.
13. Наказ Міністерства транспорту України від 20 січня 1997р. №18 “Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України”// Офіційний вісник України.-1997.-№8 (друга книга).
14. Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. – М.: Статут”, - 2004.

В предложенной статье характеризуется порядок заключения договора перевозки груза железнодорожным транспортом. При этом акцентируется внимание, что правовое регулирование порядка принятия грузов к перевозке, которое является неотъемлемой частью сложного процесса заключения договора перевозки груза, нуждается в дальнейшем усовершенствовании.

Ключевые слова: договор перевозки, железнодорожный транспорт, железная дорога, груз

In the proposed article is characterized by the order of the contract of carriage of cargo by rail. At the same time draws attention that the legal regulation of the order of acceptance of goods to be transported, which is an integral part of a complex process of concluding a contract of carriage, is in need of further improvement.

Key words: transportation contract, railway transport, railway (s), load.