

но нову та виявлення помилок, які ще можна виправити та не допускати в подальшому, є безумовно позитивним кроком, який має принести позитивні зрушення та надбання.

**Ключові слова:** оформлення прав на земельну ділянку, право користування земельною ділянкою, сервітут, емфітевзис, суперфіції.

*У статті дається визначення прав на земельну ділянку, які є відмінними від права власності. Досліджується питання, як оформлялися такі права з моменту їх виникнення у законодавстві нашої країни і по сьогоднішній день, у зв'язку із введенням нової системи реєстрації прав.*

*В статье дается определение прав на земельный участок, которые отличаются от права собственности. Исследуется вопрос, как оформлялись такие права с момента их возникновения в законодательстве нашей страны и по сегодняшний день, в связи с введением новой системы регистрации прав.*

*The decision of rights on lot land, which differ from the right of ownership, is given in the article. A question is probed, as such rights were designed*

*from the moment of their origin in the legislation of our country and for today, in connection with introduction of the new system of registration of rights.*

#### Література

1. Земельний кодекс України від 25.10.2001 № 2768-III // Відомості Верховної Ради України. — 2002. — № 3-4. — Ст. 27.
2. Земельний кодекс Української РСР від 08.07.1970 // Відомості Верховної Ради УРСР. — 1970. — № 29. — Ст. 205.
3. Земельний кодекс Української РСР від 18.12.1990 № 561-XII // Відомості Верховної Ради УРСР. — 1991. — № 10. — Ст. 98.
4. Про внесення змін і доповнень до Земельного кодексу Української РСР: Закон від 13.03.1992 № 2196-XII // Відомості Верховної Ради України. — 1992. — № 25. — Ст. 354.
5. Про оренду землі: Закон України від 06.10.1998 № 161-XIV (в ред. Закону № 1211-IV від 02.10.2003) // Відомості Верховної Ради України. — 2004. — № 10. — Ст. 102.
6. Лісовий кодекс України від 21.01.1994 № 3852-XII (в ред. Закону № 3404-IV від 08.02.2006) // Відомості Верховної Ради України. — 2006. — № 21. — Ст. 170.
7. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 40-44. — Ст. 356.

УДК 347.463

**Т. Колянковська,**

кандидат юридичних наук, докторант кафедри цивільного права  
Національного університету «Одеська юридична академія»

## ПРАВОВЕ СТАНОВИЩЕ ВАНТАЖОДЕРЖУВАЧА В ДОГОВОРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

В економічному житті нашої держави відносини, пов'язані з транспортом, мають особливе значення. Транспорт є зв'язуючою ланкою економіки країни та охоплює всі види суспільного виробниц-

тва, розподілу й обміну. Від регулярної та чіткої роботи транспортних підприємств, своєчасного перевезення вантажів залежить ритмічна робота промисловості, торгівлі та інших галузей економіки.

Перевезення, а також інші відносини у сфері транспортної діяльності опосередковують транспортні договори, які є різними за правовою природою та змістом. Особливе місце в системі транспортних договорів, по праву, займає договір перевезення вантажу.

Відповідно до ст. 909 ЦК України, за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений 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.

В якості вантажовідправника за договором перевезення вантажу може виступати будь-яка фізична або юридична особа, що володіє властивостями право- і дієздатності. Звичайно, частіше за інших в цій ролі виступають комерційні організації, що здійснюють відправку вантажів (в основному, вироблених ними товарів) для виконання своїх договірних зобов'язань, пов'язаних з продажем, постачанням товарів і виконанням інших договорів. Як правило, вантажовідправник є власником вантажу (вантажовласником), що відправляється, або особою, якій власником надано відповідні повноваження по відправці вантажу. Вантажовідправник безпосередньо укладає договори перевезення з перевізником (договори про подачу транспортних засобів і пред'явлення вантажів до перевезення, довгострокові договори, договори перевезення конкретних партій вантажу в прямому змішаному сполученні) і є стороною таких договорів [1, 27].

На відміну від вантажовідправника та перевізника вантажоодержувач не бере участі в укладанні договору перевезення вантажу. У той же час законодавство наділяє вантажоодержувача певними правами, пов'язаними з перевезенням вантажу і, більш того, покладає на вантажоодержувача низку обов'язків, що впливають з перевезення вантажу [2, 54]. У зв'язку з цим виникає питання про правове становище

вантажовідправника у договірних відносинах з перевезення вантажу.

В юридичній літературі радянських часів визначилося декілька основних поглядів з питання правового становища вантажоодержувача в договорі перевезення вантажу та його стосунки з вантажовідправником та перевізником.

Окремі автори кваліфікують договір перевезення вантажу як договір на користь третьої особи [3, 39]. К. К. Яічков відносить договір перевезення вантажу до категорії договорів про вручення виконання третій особі [4, 144], Л. І. Рапопорт і М. К. Александров-Дольник вважають вантажовідправника і вантажоодержувача однією стороною в договорі перевезення вантажу [5, 171–173; 6, 107]. Згідно точці зору М. О. Тарасова, договір перевезення вантажу є договором особливого роду, в якому вантажоодержувач це самостійний суб'єкт, а не третя особа або єдина з вантажовідправником сторона [7, 34]. Г. С. Гуревич, М. Г. Масевич і І. М. Петров вважають договір перевезення тристороннім договором, в якому учасники володіють як правами, так і відповідними обов'язками [8, 46; 9, 13].

Праці всіх названих авторів, в яких висловлювалися різні точки зору щодо правового становища вантажоодержувача, були опубліковані 40–50 років тому в умовах соціалістичної планової економіки, і перш ніж прийняти або не прийняти ту або іншу концепцію, зупинимось дещо докладніше на доводах в їх обґрунтування.

Згідно твердженню К. К. Яіčkova, договір перевезення вантажу, укладений з вказівкою в накладній як одержувача не відправника, а іншої особи, слід визнати не договором на користь третьої особи, а договором про виконання третій особі. На його думку, «...весь транспортний процес слід розділити на дві частини. Перша частина — це коли норми транспортного статуту регулюють відносини, що виникли за договором перевезення; друга — коли норми статуту регулюють відносини, які виникають між перевізником і одержувачем вантажу — третьою особою. Юридичними фактами,

що породжують зобов'язальні правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу (третьою особою), є відправка вантажу на адресу одержувача, його прибуття в пункт призначення або закінчення терміну доставки» [4, 144].

Таке пояснення, як правильно відзначав Б. Б. Черепакін, є відмовою від з'ясування юридичної природи відповідних правовідносин, оскільки будь-яке зобов'язання є зобов'язанням, заснованим на законі. У цій його властивості немає нічого спеціально властивого тому або іншому виду зобов'язання [10, 6–7].

Наступна думка, яка була висловлена в літературі, полягала в тому, що в договорі перевезення вантажівідправник і вантажоодержувач представляють одну сторону, а перевізник — іншу. На думку Л. І. Рапопорта і М. К. Александрова-Дольника, вантажоодержувач стає суб'єктом договору перевезення з моменту укладання договору перевезення вантажу між вантажівідправником і перевізником [5, 171–173; 6, 107].

Вони обґрунтовують свої доводи правом вантажоодержувача передавати вантажівідправникові своє право вимоги до перевізника, а також тим, що при повній втраті вантажу та переборі провізних платежів право вимоги в однаковій мірі належить як відправникові вантажу, так і одержувачеві, залежно від того, хто з них має в своєму розпорядженні необхідні для його пред'явлення документи.

На думку М. О. Тарасова, договір перевезення це договір «особливого роду», в якому вантажоодержувач є самостійним суб'єктом, наділеним певними правами і обов'язками, а не третьою особою або єдиною з вантажівідправником стороною. Він вважає, що часом вступу одержувача в число учасників договору перевезення слід визнати момент виявлення ним згоди з договором, тобто приймання ним транспортної накладної (коносамент). З моменту переходу накладної (коносамент) в розпорядження одержувача у нього виникає право вимоги до транспортного підприємства, і між перевізником і одержувачем ванта-

жу встановлюються зобов'язальні відносини [7, 34].

В. Т. Смірнов пояснив правове становище вантажоодержувача в договірних відносинах по перевезенню вантажів таким чином: «Вантажоодержувач, що не співпадає з відправником і не бере участь в укладанні договору перевезення, проте набуває права і несе перед перевізником певні обов'язки. У таких випадках вантажоодержувач виступає як особливий суб'єкт зобов'язання по перевезенню — як третя особа, на користь якої укладається договір. Його не можна розглядати ні в якості однієї сторони з відправником, ні в якості особи, що приймає виконання за відправника. Таким чином, договір перевезення вантажу — це договір на користь третьої особи» [11, 22].

В. А. Єгізаров також висловлює свою позицію з цього питання, яка заснована на тому, що договір перевезення вантажу є не дво-, а багатостороннім договором, в якому вантажоодержувач, так само як вантажівідправник і перевізник, виступає як повноправна сторона цього договору [12, 37].

На нашу думку, конструкція договору перевезення вантажу як тристороннього договору, одна із сторін якого (вантажодержувач) «вступає» в договір, не приймаючи участі в процесі його укладання, суперечить основоположним принципам як чинного цивільного законодавства, так і теорії цивільного права. Як відомо, договором визнається домовленість двох або декількох осіб, спрямована на встановлення, зміну, або припинення цивільних прав та обов'язків. Умови договору визначаються на розсуд сторін, крім випадків, коли зміст відповідної умови запропоновано законом або іншими правовими актами (ст. 628 ЦК України). Договір вважається укладеним, якщо між сторонами в необхідній формі досягнута угода за всіма істотними умовами договору. Договір укладається за допомогою направлення оферти однією із сторін та її акцепту іншою стороною і вважається укладеним з моменту отримання особою, що направила оферту, її акцепту. Ці та багато інших положень

законодавства, що визначають поняття цивільно-правового договору та порядок його укладання, повністю ігноруються концепцією договору перевезення вантажу як тристороннього договору, де вантажоодержувач не отримує оферти, не бере участі у розробці умов договору, а дізнається про укладений договір перевезення з повідомлення перевізника про надходження вантажу на його адресу. З точки зору теорії цивільного права стороною договору може бути визнано лише ту особу, яка виразила певним чином своє волевиявлення на укладення відповідної угоди, а також свою згоду з умовами такої угоди. Тому вантажоодержувач ніяк не може бути визнаний стороною договору перевезення вантажу.

У сучасній юридичній літературі відповідне положення займає позиція, що пояснює правове становище одержувача тим, що він є третьою особою, на користь якої укладається договір перевезення.

Наприклад, О. Н. Садіков підкреслює, що «договір перевезення вантажу належить до двосторонніх відплатних договорів. Його особливістю є наявність в договорі зазвичай третьої особи — одержувача вантажу (вантажодержувача), який в укладенні договору перевезення, зазвичай, участі не бере, проте наділяється через норми транспортного законодавства правом вимагати від перевізника видачі вантажу. Тому договір перевезення вантажу в літературі прийнято відносити до договорів на користь третьої особи. Через таку структуру договірних відносин при перевезеннях вантажів і виходячи із змісту договору перевезення слід вважати, що відправник і одержувач вантажу не мають взаємних прав та обов'язків в рамках договору перевезення, бо їх зв'язують інші договірні відносини» [13, 378].

Аналогічної позиції дотримується Г. П. Савічев, який пише, що договір перевезення вантажу по своїй конструкції відноситься до договорів на користь третьої особи, що дозволяє вантажоодержувачеві, який не є стороною дого-

вору, користуватися певними правами і нести відповідні цим правам обов'язки [14, 40].

М. І. Брагінський і В. В. Вітрянський також вважають, що становище вантажоодержувача може бути пояснене тільки через конструкцію договору на користь третьої особи, де одержувач вантажу виступає в ролі третьої особи, на користь якої вантажовідправник і перевізник укладають договір перевезення вантажу [15, 286–297].

Дійсно, конструкція договору на користь третьої особи оптимально підходить до визначення правового становища вантажоодержувача в договорі перевезення вантажу. Згідно з п. 1, 2 ст. 626 ЦК України, договором на користь третьої особи визнається договір, в якому сторони встановили, що боржник зобов'язаний здійснити виконання не кредиторіві, а вказаній або не вказаній в договорі третій особі, яка має право вимагати від боржника виконання зобов'язання на свою користь. Стосовно договору перевезення конкретного вантажу перевізник зобов'язаний видати прийнятий до перевезення і доставлений в пункт призначення вантаж саме вантажоодержувачеві (уповноваженій ним особі), а у свою чергу вантажоодержувач має право вимагати від перевізника виконання цього обов'язку.

Наступне положення ЦК, що відноситься до договору на користь третьої особи, а саме норма про те, що з моменту вираження третьою особою боржникові наміру скористатися своїм правом за договором, сторони не можуть розривати або змінювати укладений ними договір без згоди третьої особи (п. 3 ст. 636 ЦК України), також повною мірою відноситься до договору перевезення вантажу. Дійсно, після звернення одержувача до перевізника з вимогою про видачу вантажу, перевізник повинен виконати свій обов'язок, а вантажовідправник не має права переадресувати вантаж або змінити (зокрема за узгодженням з перевізником) будь-які умови договору перевезення вантажу.

Такий самий висновок (про розповсюдження на договір перевезення ван-

тажу норм, що регулюють договір на користь третьої особи) можна зробити й відносно положення про те, що у разі, коли третя особа відмовилася від права, наданого їй за договором, кредитор може скористатися цим правом, якщо це не суперечить закону, іншим правовим актам і договору (п. 4 ст. 430 ЦК України). На підтвердження цієї тези досить послатися на наявні у всіх транспортних статутах і кодексах норми, що визначають долю незатребуваних одержувачами вантажів. У таких випадках право розпорядження вказаними вантажами надається вантажовідправникові.

Таким чином, жодне з положень ЦК, що регулюють договір на користь третьої особи, не може бути визнане таким, що не відноситься до договору перевезення вантажу. Як єдиний аргумент, що нібито перешкоджає кваліфікації договору перевезення вантажу як договору на користь третьої особи, в юридичній літературі висувається доказ про те, що договором на користь третьої особи (яким ця, третя особа, наділяється правом вимоги від боржника виконання зобов'язання) на третю особу не можуть бути покладені будь-які обов'язки, що має місце стосовно вантажоодержувача в договорі перевезення вантажу. Наприклад, В. А. Єгізаров зазначає: «Таким чином, в статті Цивільного кодексу говориться виключно про права третьої особи, якими вона може скористатися або відмовитися від них. Відносно третьої особи можуть бути встановлені тільки права, а не обов'язки, оскільки обов'язки за договором може нести тільки той, хто уклав його особисто або через представника. Разом з тим, аналізуючи становище вантажоодержувача, врегульоване транспортним законодавством, можна зробити висновок про те, що вантажоодержувач має, окрім прав, масу обов'язків (по виконанню розвантажувальних робіт, виплаті провізних платежів за вантажовідправника та ін.), основним з яких є обов'язок прийняти вантаж, що надійшов на його ім'я... незалежно, замовляв він його чи ні. Вантажоодержувач має право відмовитися від прийняття вантажу лише у тому

випадку, коли якість вантажу внаслідок пошкодження або псування при перевезенні змінилася настільки, наскільки виключається можливість повного або часткового його використання... Таким чином, — робить висновок В. А. Єгізаров, — у вантажоодержувача на кінцевому етапі виконання договору перевезення з'являється чимале коло обов'язків, що свідчить не на користь авторів концепції «договору на користь третьої особи» [16, 52–53].

Уявляється, проте, що покладання на вантажоодержувача ряду обов'язків ніяк не може служити перепорою для кваліфікації договору перевезення вантажу як договору на користь третьої особи. Річ у тому, що вказані обов'язки покладаються на вантажоодержувача зовсім не договором перевезення, а імперативними нормами закону. Мабуть, у даному випадку проблема (для супротивників концепції договору на користь третьої особи) полягає в неправильному визначенні співвідношення імперативних норм і умов конкретного договору.

В юридичній літературі радянського періоду висловлювалася думка про те, що імперативні норми закону, які відносяться до того або іншого типу договору, слід розглядати як умови кожного конкретного договору в рамках відповідного договірної типу (так звані звичайні умови договору). Так, наприклад, О. С. Іоффе вважав, що «...практично немає необхідності включати звичайні умови в договір, оскільки вони сформульовані в законі або інших нормативних актах і, якщо контрагенти погодилися укласти договір, то вони, тим самим, виразили згоду підкорятися тим умовам, які згідно із законом розповсюджуються на договірні відносини відповідного виду або на всі договори взагалі» [17, 387–388]. В той же час Р. О. Халфіна взагалі виключала імперативні норми з числа договірних умов [18, 459–460]. Дійсно, імперативні норми закону є для сторін, що вступають в договірні відносини, зовнішніми правилами, певними нормативними рамками, ніяк не пов'язаними з умовами конкретного договору, які розробляються за згодою сторін.



Договір перевезення вантажу не покладає на одержувача будь-яких обов'язків, але якщо особа виражає свій намір прийняти вантаж, то тим самим вона бере на себе певні обов'язки, передбачені законодавством, що не суперечить конструкції договору перевезення вантажу як договору на користь третьої особи.

Що ж до твердження В. А. Єгізарова про те, що вантажоодержувач у всіх випадках зобов'язаний прийняти вантаж, включаючи і не замовлену ним, але відправлену на його адресу продукцію, то насправді у перевізника немає і не може бути ніяких правових засобів, за допомогою яких він міг би примусити вантажоодержувача прийняти не замовлений вантаж.

Концепція, що розглядає договір перевезення як двосторонній договір, сконструйований по моделі договору на користь третьої особи, виключає навіть теоретичну можливість примушування одержувача до прийому вантажу. У цьому випадку, по-перше, діє імперативне правило, закріплене в ст. 511 ЦК України, згідно якому зобов'язання не створює обов'язків для осіб, що не беруть участь в ньому як сторони (для третіх осіб), і по-друге, ухвалення передбачених транспортним законодавством обов'язків, що покладаються на вантажоодержувача, залежить виключно від дій самої особи, на адресу якої відправлений вантаж — вона отримує права вантажоодержувача (а отже, і приймає на себе відповідні обов'язки) лише шляхом виразу в позитивній формі свого наміру отримати вантаж, що надійшов.

Отже, правове становище вантажоодержувача характеризується не тим, що він є стороною договору перевезення вантажу, а тим, що сам договір перевезення вантажу сконструйований по моделі договору на користь третьої особи, де вантажоодержувачеві відведена роль вказаної третьої особи, на користь якої вантажовідправник і перевізник укладають відповідний договір перевезення.

**Ключові слова:** договір перевезення вантажу, зобов'язання, вантажоодержувач, третя особа.

*Стаття містить теоретичний аналіз правового становища вантажоодержувача у договорі перевезення вантажу. Автором обґрунтовується думка про те, що у разі, якщо вантажовідправник та вантажоодержувач не співпадають в одній особі, договір перевезення вантажу є договором на користь третьої особи, якою відповідно виступає вантажоодержувач.*

*Стаття содержит теоретический анализ правового положения грузополучателя в договоре перевозки груза. Автором обосновывается мысль о том, что в случае, если грузоотправитель и грузополучатель не совпадают в одном лице, договор перевозки груза является договором в пользу третьего лица, которым соответственно является грузополучатель.*

*The article contains the theoretical analysis of legal position of consignee in the agreement of transportation of load. An author is ground an idea that in case if a shipper and consignee does not coincide in one person, an agreement of transportation of load is an agreement in behalf on the third person which accordingly is a consignee.*

#### Література

1. Витрянский Г. В. Участники договорных отношений, связанных с перевозками // *Хозяйство и право*. — 2001. — № 2. — С. 26–48.
2. Астановский Г. Б. Правовое положение грузополучателя и принцип реального исполнения в договоре перевозки // *Известия вузов. Правоведение*. — 1963. — № 4. — С. 51–61.
3. Алексеев С. С. Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожной перевозки грузов / С. С. Алексеев. — М., 1959. — 176 с.
4. Яичков К. К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву / К. К. Яичков. — М., 1958. — 289 с.
5. Рапопорт Я. И. Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // *Научные записки Харьковского института совет-*

ствкої торгівлі. — Х., 1957. — Вып. 6. — С. 169–173.

6. Александров-Дольник М. К. Содержание договора грузовой перевозки // Советское государство и право. — 1954. — № 4. — С. 106–113.

7. Тарасов М. А. Договор перевозки по советскому праву / М. А. Тарасов. — М., 1965. — 465 с.

8. Гуревич Г. С. К вопросу о правовой природе договора перевозки грузов / Г. С. Гуревич // Ученые записки Кишиневского университета. — 1964. — Т. 67. — С. 36–47.

9. Петров И. Н. Повысить ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция. — 1966. — № 11. — С. 12–19.

10. Черепяхин Б. Б. Ответственность грузополучателя по требованиям из договора железнодорожной перевозки / Б. Б. Черепяхин. — Иркутск, 1927. — 142 с.

11. Смирнов В. Т. Права и обязанности участников договора грузовой перевозки / В. Т. Смирнов. — Л. : Изд-во ЛГУ, 1969. — 111 с.

12. Егизаров В. А. Совершенствование

законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении / В. А. Егизаров. — Казань : Изд-во Казан. ун-та, 1984. — 126 с.

13. Гражданское право России. Ч. 2. Обязательственное право : курс лекций / отв. ред. О. Н. Садилов. — М. : Юристъ, 1997. — 742 с.

14. Савичев Г. П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных грузов / Г. П. Савичев. — М. : Изд-во МГУ, 1986. — 148 с.

15. Брагинский М. И. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — М. : Статут, 2003. — 910 с.

16. Егизаров В. А. Транспортное право : учеб. пособие / В. А. Егизаров. — М. : Юрид. лит., 2001. — 272 с.

17. Иоффе О. С. Советское гражданское право. Т. 1 / О. С. Иоффе. — Л. : Изд-во ЛГУ, 1958. — 511 с.

18. Советское гражданское право : учебник. Т. 1. — М. : Госюриздат, 1969. — 744 с.

УДК 349.6:504.06:342.72/73(477)

**Л. Калишук,**

кандидат юридичних наук, доцент кафедри аграрного, земельного та екологічного права  
Національного університету «Одеська юридична академія»

## ПРОБЛЕМАТИКА ФОРМУВАННЯ СИСТЕМИ ЕКОЛОГО-ПРАВОВИХ СПОСОБІВ ЗАХИСТУ ПОРУШЕНИХ ПРАВ

Прийнята 28 червня 1996 року Конституція України, дбаючи про забезпечення прав і свобод людини та гідних умов її життя, вперше на конституційному рівні офіційно проголосила екологічні права людини і громадянина, визнавши їх найвищою соціальною цінністю, що визначають зміст і спрямованість діяльності держави. Закріплення у нормах Основного Закону держави еколо-

гічних прав громадян справило визначальний вплив на подальший розвиток і формування системи екологічних прав та сприяло напрацюванню механізму їх реалізації.

Незважаючи на позитивні зрушення, що відбулись у сфері регулювання екологічних прав громадян, низка питань, пов'язаних з їх реалізацією та захистом, є не врегульованими. Особливої акту-