

забезпечити виконання зобов'язання. Розмір неустойки встановлюється за домовленістю сторін у момент укладання договору. Тому в разі істотного порушення договору, яке може викликати підставу для розірвання договору за ініціативою однієї із сторін та відшкодування збитків, зацікавленою у визначені істотності збитків буде, крім постраждалої сторони, також і сторона-порушник.

Література

1. Лепех С. Підстави, порядок та правові наслідки відмови від договору // Вісник Львів. ун-ту. – 1999. – (Сер.: Юридична).
2. Лилак Д. Забезпечення виконання господарських правових зобов'язань неустойкою // Право України. – 1996. – № 12.
3. Харитонов Є.О. Рецепція римського приватного права. – О.: АО БАХВА, 1996.
4. Цивільний кодекс України: Коментар. – Х.: ТОВ «Одісей», 2003.

УДК 347.440:347.763

Т.О. Колянковська

ВУЗЛОВА УГОДА

У пунктах, в яких стикаються залізничні та водні шляхи сполучення, суміжні транспортні організації вступають одна з однією в спеціальні відносини, що покликані гарантувати безперервність процесу доставки вантажів у прямому змішаному сполученні. Юридичною формою, регулюючою відносини перевізників у прямому змішаному сполученні з перевалки вантажів, є спеціальний договір – вузлова угода.

Транспортні кодекси, статuti і Правила перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні не розкривають поняття вузлової угоди. Так, у Статуті автомобільного транспорту УРСР (п. 116) зазначається лише, що: «умови роботи перевалочних пунктів визначаються вузловою угодою» [8].

Визначення вузлової угоди вперше надає В.А. Егізаров, який зазначає, що вузлова угода – це цивільно-правовий договір, відповідно до якого перевалочні пункти (залізничні станції, порти, пристані) зобов'язуються за платню переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший на підставі обов'язкових технологічних правил з метою продовження процесу доставки вантажу [3, с. 124-125].

В юридичній літературі ще за радянського періоду було поставлено питання про правову природу вузлових угод.

Проте, перш ніж визначити правову природу вузлової угоди, необхідно розглянути її зміст. У вузлових угодах стосовно місцевих умов передбачаються: а) порядок спільного змінного і добового планування роботи пункту перевалки; б) місця передачі вантажів; в) терміни навантаження і вивантаження окремих вагонів, груп вагонів, автомобілів, суден; г) порядок подачі, розстановки і при-

бирання залізницями навантажених і порожніх вагонів; д) fronti навантаження і вивантаження вагонів; е) у необхідних випадках – розклад подачі залізницею в порти (пристані) вагонів під навантаження і під вивантаження, розклад підходу автомобілів, суден; є) порядок прийому, здачі і зважування вантажів, а також порядок і терміни взаємної інформації про підхід вантажів до пункту перевалки і про прибуття навантажених вагонів, суден, автомобілів, про подачу вагонів, їх готовність до прибирання тощо.

Аналіз викладених вище пунктів дає підставу погодитися з висновком про те, що в одному документі (вузловій угоді) містяться умови та визначається технічний порядок узгодженої експлуатаційної роботи при перевалці вантажу з одного виду транспорту на інший [9, с. 58].

На думку ряду авторів, вузлова угода є одним із видів організаційного договору. Так, наприклад, А.Г. Биков, Д.І. Половінчик, Г.П. Савічев вважають, що вузлові угоди «є одним із видів організаційних транспортних договорів, завданням яких є – визначення порядку взаємостосунків транспортних підприємств у пунктах перевалки» [2, с. 160].

Цю позицію підтримує і В.В. Вітрянський, стверджуючи, що «вузлові угоди, які укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту і покликані обслуговувати безперешкодну і злагоджену діяльність транспортних організацій з перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший, мають чисто організаційний характер» [1, с. 532-533].

Проти такого підходу до визначення правової природи вузлових угод заперечує В.А. Егізаров. Аргументацію своєї позиції автор будує на протиставленні вузлових угод договорам про організацію перевезень вантажів (довгостроковим договорам).

Особливістю вузлових угод є те, що вони укладаються тільки між транспортними організаціями. Довгострокові ж договори про організацію перевезень вантажів регулюють відносини транспортних організацій з вантажовідправниками і вантажоодержувачами, що відправляють і одержують вантажі у прямому змішаному сполученні. Основною метою організаційного договору є визначення порядку, умов виконання дій, необхідних для здійснення перевезень вантажів, що впливають з особливостей перевезення на даному виді транспорту і що передують прийому вантажу до перевезення.

Іншою відмінною рисою вузлової угоди є те, що якщо організаційні договори регулюють відносини, пов'язані з передачею вантажів вантажовідправниками перевізникові, то вузлова угода регулює тільки відносини, що пов'язані з перевалкою вантажів з одного виду транспорту на інший [4, с. 58-59].

Однак у літературі інколи перевалку вантажів з одного виду транспорту на інший прирівнюють до передачі вантажу. Так, Г.Б. Астановський вважає, що, укладаючи між собою вузлові угоди, транспортні організації, які беруть участь у прямому змішаному сполученні, забезпечують цим виконання найбільш специфічного з обов'язків, що лежать на них згідно з договором перевезення вантажів у даному виді сполучення – передачу вантажів з одного виду транспорту на інший [5, с. 194].

Така думка є помилковою, оскільки перевалку вантажів, яка здійснюється відповідно до вузлової угоди, не можна ототожнювати з передачею вантажів вантажовідправником перевізникові й навпаки, оскільки, як справедливо зазначає О.О. Соколов, перевалка вантажу є елементом перевізного зобов'язання і супроводжується оформленням передавальних документів, які свідчать про перехід права володіння вантажем від перевізника, який здає, до перевізника, що приймає [7, с. 14].

Під час передачі вантажу з одного виду транспорту на інший нерідко складаються нові (додаткові) перевізні документи, наприклад при передачі вантажів з річкового транспорту на залізничний, крім вже наявних документів, заповнюються дорожня відомість та повагонні накладні.

Все вищеперелічене дійсно свідчить про різну правову природу довгострокових договорів про організацію перевезень вантажів і вузлових угод.

Крім того, зміст організаційних договорів полягає в тому, що їх призначено створювати передумови та передбачати можливості для подальшої підприємницької або іншої діяльності [10, с. 446].

Якщо розглядати діяльність транспортних організацій, які беруть участь у процесі транспортування вантажів у прямому змішаному сполученні, то укладання вузлових угод для них матиме допоміжний, організаційний характер і служитиме виконанню договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні.

Якщо ж звернутися до дослідження господарської діяльності портів, пристаней, залізничних станцій, то перевалочні роботи є однією з основних цілей діяльності цих організацій, і у зв'язку з цим вузлові угоди для цих суб'єктів не будуть організаційними договорами, оскільки будуть спрямовані на отримання майнового блага (прибутку) у вигляді платні за перевалку вантажів.

У зв'язку з цим автор цієї статті вважає, що для різних учасників транспортування вантажу в прямому змішаному сполученні вузлові угоди носитимуть різний характер.

Наступним аспектом, що заслуговує на увагу при дослідженні вузлових угод, є віднесення їх до тих цивільно-правових договорів, укладання яких для учасників відповідних правовідносин є обов'язковим.

Транспортні кодекси, статuti, а також Правила перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні не містять будь-яких правил про порядок укладання вузлових угод.

Проте за відсутності в транспортному законодавстві спеціальних правил, що визначали би порядок укладання вузлових угод, повинні застосовуватися норми про неможливість відмови від укладення договору, що містяться в ЦК України (п. 4 ст. 633), оскільки вузлова угода є публічним договором. Тому якщо один із контрагентів (порт, залізнична станція і т.д.) ухиляється від укладання вузлової угоди, інша зацікавлена сторона має право звернутися до господарського суду з вимогою про примушування укласти вказаний договір.

Віднесення вузлових угод до числа публічних договорів означає, що умови вузлових угод (наприклад, тарифи за навантажувально-розвантажувальні

роботи) встановлюються однаковими для всіх споживачів, і в разі виникнення розбіжностей між сторонами при укладенні договору, а також за відсутності угоди сторін про порядок врегулювання зазначених розбіжностей умови вузлової угоди, що викликали розбіжності, визначаються відповідно до рішення господарського суду.

Порядок виконання вузлових угод докладно і детально врегульовано транспортними кодексами, статутами, а також Правилами перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні 2002 р. [6].

З урахуванням існуючого диференційованого регулювання відносин, пов'язаних з виконанням зобов'язань, що виникають із вузлових угод, вказані зобов'язання можна умовно поділити на зобов'язання: за об'ємом перевалок вантажів; за передачею вантажів з одного виду транспорту на інший; за розрахунками за виконанні роботи з перевалки вантажів.

Об'єми перевалки вантажів визначаються у вузлових угодах у вигляді середньодобової або згущеної на дану конкретну добу норми перевалки відповідно до місячного плану перевалки, який складається на підставі погоджених між залізницею і портом місячних планів перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні.

Згідно з Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (п. 3.9) подача порожніх вагонів під завантаження або навантажених вагонів під розвантаження здійснюється в межах середньодобової або згущеної на дану добу норми перевалки вантажів. Про майбутнє згущування подачі вагонів і подання вантажів повинно бути зроблено попередження не пізніше ніж за 24 години до моменту подачі вагонів або подання вантажів.

Облік виконання встановленої відповідно до вузлової угоди норми перевалки вантажів ведеться в облікових картках. Картка складається начальниками станції і порту (пристані) перевалки у двох екземплярах і підписується обома сторонами. Про відмову або ухилення від підпису облікової картки складається акт, копія якого вручається стороні, яка відмовилася від підпису картки. Якщо одна із сторін має заперечення проти записів у картці, то ця сторона може вносити в картку перед своїм підписом необхідні застереження (п. 3.10).

При перевезенні вантажів у прямому змішаному сполученні у співперевізників виникає обов'язок щодо своєчасної передачі вантажів, що перевозяться ними. Виконання зобов'язань щодо передачі вантажів засвідчується у спеціальних документах – передавальних відомостях.

Передавальна відомість є правовим документом, який відображує рух вантажу в процесі його перевалки: час подання до передачі кожної партії вантажу; послідовне нарахування зборів і платежів, що належать водному або залізничному транспорту; час фактичного прийому вантажу стороною, яка його приймає.

Сторона, яка здає вантаж, вручає передавальну відомість стороні, що приймає, тільки тоді, коли вантаж готовий до передачі. Передавальні відомості складаються стороною, яка здає вантаж, у чотирьох примірниках – по два примірники для водного і залізничного транспорту. На всіх примірниках переда-

вальних відомостей обидві сторони (яка приймає і яка здає) зобов'язані розписатися і накласти штемпелі календарним днем подання цих відомостей.

Незважаючи на всю важливість передавальної відомості як документа, що засвідчує виконання зобов'язань, які випливають з вузлових угод, не можуть вважатися гарними спроби, що зустрічаються в юридичній літературі, надати передавальним відомостям не властивого їм значення. Наприклад, В.А. Егіазаров зазначає: «Крім того, передавальна відомість виконує й іншу, більш важливу функцію. Вона є документом, відповідно до якого кожен наступний співперевізник, підписуючи її, укладає договір перевезення з вантажовідправником і попереднім співперевізником і тим самим покладає на себе обов'язок щодо подальшої доставки вантажу на адресу вантажоодержувача» [4, с. 68].

По-перше, цивільне законодавство не передбачає такого порядку укладення договору, коли б до двостороннього договору могли би згодом приєднуватися треті особи шляхом здійснення ними будь-яких односторонніх дій або в результаті підписання угоди з одним із контрагентів.

По-друге, формою договору перевезення вантажу, зокрема який прямує в прямому змішаному сполученні, є транспортна накладна, а передавальна відомість фіксує виконання зобов'язань, що випливають з вузлової угоди, яка укладається між транспортними організаціями.

І по-третє, договір перевезення вантажу не може бути віднесено до числа багатосторонніх зобов'язань. Його сторонами є вантажовідправник і перевізник, яким виступає перша транспортна організація, що приймає вантаж до перевезення [1, с. 537].

Передавальні відомості, що свідчать про фактичну передачу вантажу, мають велике значення для розмежування відповідальності транспортних організацій за збереження вантажів, оскільки саме з цієї миті відповідальність за збереження вантажу покладається на транспортну організацію, яка приймає вантаж у пункті перевалки. Відповідальність за вантаж до оформлення передачі лежить на стороні, яка здає.

Сплата провізних платежів і зборів за перевезення та перевалку вантажів, що прямують у прямому змішаному сполученні, здійснюється вантажовідправниками і вантажоодержувачами. Крім сплати вартості провізних платежів і зборів, встановлених тарифами, одержувач зобов'язаний відшкодувати перевальним пунктам (станціям і портам) їхні витрати на виправлення тари і реупакування вантажів, а також вартість кріпильних, сепараційних та інших матеріалів, якщо вони були надані станцією або портом перевалки.

Разом із тим транспортні організації різних видів транспорту, що беруть участь у прямих змішаних перевезеннях, здійснюють між собою розрахунки за перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні згідно з рахунками, виставленими на підставі передавальних відомостей у порядку послідовності передачі з одного виду транспорту на іншій. У рахунку повинно бути вказано: номери передавальних відомостей, пункти перевалки і суми, належні відповідній транспортній організації.

Література

1. Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. – М.: Статут, 2003. – Кн. 4. – 910 с.
2. Быков А.Г., Половинчик Д.И., Савичев Г.П. Комментарий к Уставам автомобильного транспорта союзных республик. – М., 1978. – 120 с.
3. Егизаров В.А. Совершенствование законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. – Казань: Изд-во Казан. гос. ун-та, 1984. – 126 с.
4. Егизаров В.А. Транспортное право: Учеб. пособие. – М., 1999. – 485 с.
5. Комментарий к Уставу железных дорог СССР. – М., 1971. – 240 с.
6. Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (ст.ст. 79-99 Статуту залізниць України): Наказ Міністерства України від 28 травня 2002 р. // Офіційний вісник України. – 2002. – № 28. – Ст. 1345.
7. Соболев А.А. Правоотношения участников процесса транспорта народнохозяйственных грузов в прямом смешанном сообщении: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1971.
8. Статут автомобильного транспорта УРСР: Затв. Постановою Ради міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. № 401 // ЗП УРСР – 1969. – № 7. – Ст. 88.
9. Тарасов М.А. Значение узловых соглашений в развитии перевозок прямого смешанного сообщения // Правоведение. – 1958. – № 2.
10. Харитонов Е.О., Саниахметова Н.А. Гражданское право Украины: Учебник. – Х.: ООО «Одиссей», 2004. – 960 с.

УДК 347.764:368.032.5

*О.С. Красильникова***ОБ'ЄКТ СТРАХУВАННЯ ДЕЛІКТНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ**

Страховання цивільної відповідальності є самостійним, широким і багатогранним видом страхування. Його самостійність зумовлена як правовою природою інституту відповідальності в цілому, так і особливою технікою проведення страхування зокрема. Останнє, у свою чергу, пов'язане із специфікою об'єкта страхування, колом учасників договору страхування відповідальності, а також обсягом зобов'язань страховика.

Звернемося до аналізу терміна «об'єкт». Сучасні інформаційно-аналітичні ресурси визначають об'єкт як предмет або явище, на який спрямована будь-яка діяльність (практична або пізнавальна) суб'єкта (особи) [1, с. 829; 7, с. 283]. Отже, об'єкт страхування повинен існувати або виникнути в період здійснення страхових відносин.

Традиційно відносини ці розглядаються як цивільно-правові. «Цивільне право регулює найбільш важливі суспільні відносини, основу яких складають відносини, що виникають у сфері виробництва, розподілу, обміну і споживання благ», тобто економічні відносини (відносини економічних агентів, що є одночасно суб'єктами правовідносин). Таким чином, об'єктом правовідносин, в усякому разі «матеріальним», можуть бути тільки перераховані у ст. 177 Цивільного кодексу України об'єкти цивільних прав, тобто «матеріальні й духовні блага» [3, с. 179].

Страховання (як одинична транзакція) є одночасно і правовідносинами, і втіленими в ніх і невіддільними від них економічними відносинами.