

УДК 346.7

М.Л. ШЕЛУХІН, канд. юрид. наук, доц.,
Донецький юридичний інститут Луганського
державного університету внутрішніх справ

В.В. КАДАЛА, Інститут економіко-
правових досліджень НАН України

МІСЦЕ ВУЗЛОВОЇ УГОДИ СЕРЕД ДОГОВОРІВ В СФЕРІ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ

Ключові слова: вузлова угода, договір, доставка вантажів

Особливість перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні полягає в тому, що під час перевезення відбувається перевантаження вантажу з одного виду транспорту на інший. При цьому взаємини транспортних організацій при перевезенні вантажів різними видами транспорту за єдиним транспортним документом (пряме змішане сполучення), а також порядок організації цих перевезень визначаються угодами між організаціями відповідних видів транспорту, що укладаються відповідно до транспортних кодексів і статутів (ст.312 ГК України).

Однак вітчизняне законодавство не містить порядку укладання таких угод. В той самий час ще радянськими вченими-юристами підкреслювалося, що епізодичні посилання кодексів і статутів на вузлові угоди не можуть заповнити існуючу прогалину. Отже, детальні умови зобов'язань різних видів транспорту без сумніву повинні бути встановлені в єдиних загальних правилах перевезень вантажів у змішаному сполученні [1, с.52].

Дослідженню цього питання присвячені роботи радянських, російських та вітчизняних вчених, зокрема, М.О. Тарасова, Б.Л. Хаскельберга, А.А. Соболева, В.А. Єгізарова, В.В. Вітрянського, С.Ю. Морозова, І.В. Булгакової та ін. В своїх працях вчені відмічають, що транспортне законодавство не містить порядку укладання вузлових угод та наголошують на необхідності встановлення в єдиних загальних правилах перевезень ван-

тажів у змішаному сполученні детальних умов зобов'язань різних видів транспорту. Але в той самий час вони не мають єдиного погляду на правову природу вузлових угод та їх місце серед договорів в сфері доставки вантажів, а деякі обмежуються дослідженням відносин у даній сфері, що виникають лише при залізнично-водному сполученні.

Об'єктом дослідження цієї статті є суспільні відносини, що виникають у сфері взаємовідносин транспортних організацій під час перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, а предметом – правовий аналіз вузлових угод, що укладаються між транспортними організаціями. Мета роботи полягає в узагальненні стану наукового розроблення та законодавчої регламентації місця вузлової угоди серед договорів у сфері перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні. Для досягнення поставленої мети були вирішені такі завдання: проаналізувати наявні наукові розробки і розвиток чинного законодавства у контексті досліджуваної тематики. Наукова новизна роботи полягає у правовому аналізі вузлових угод, що укладаються між транспортними організаціями та сприяють перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні.

Як вже зазначалося, транспортні статuti та кодекси, а також Правила перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні не містять будь-яких правил про порядок укладання вузлових угод.

У Радянському Союзі основи правовідносин у зв'язку з передачею вантажів суміжному, шляхом слідування, транспортному підприємству регулювалися транспортними статутами та Правилами перевезень вантажів [2]; конкретні умови та детальний порядок самого передавання – вузловими угодами суміжних транспортних організацій.

Порядок перевалки вантажів встановлювався по кожному перевальному пункту. В основі роботи перевальних пунктів виступав місячний план перевалки вантажів. Вузлові угоди, виконуючи засіб поєднання плану та

госпрозрахунку підприємств транспорту, регулювали взаємні відносини перевізників, однак не всі відносини, а тільки операції суміжних транспортних підприємств. Ці угоди не стосувалися зобов'язань транспорту перед клієнтурою.

Правовідносини вантажовідправників, одержувачів і транспортних організацій у зв'язку з перевезенням в основному регулювалися договором, що був оформлений накладною. Відправник та одержувач не брали участі в попутних передавальних операціях з вантажами. Межі відповідальності транспорту за якість виконання зобов'язань при вимогах клієнтури відмінні від умов матеріальної відповідальності перевізників одного перед іншим, як учасників виконання нероздільного зобов'язання з переміщення вантажів по накладній [3]. Наприклад, за невиконання плану перевалки вантажів залізниці та пароплавства несли матеріальну відповідальність, умови якої відрізнялися від грошової відповідальності за невиконання місячного плану перевезень. Штрафи за простій вагонів з порту (пристані) стягувалися на підставах, аналогічних відповідальності клієнтури, що виконувала вантажні операції. В ряді випадків не можна заперечувати проти тісного поєднання зобов'язань перевезення та перевалки вантажів. Ця обставина, а також той факт, що найскоріша доставка вантажів забезпечувала господарські інтереси клієнтури, не дозволяла розглядати вузлові угоди як документи вузьковідомчі.

Реалізація вузлової угоди про порядок передачі вантажів є одним із важливих методів здійснення прямого змішаного сполучення, причому декілька організацій зобов'язуються поєднати внески (послуги) для досягнення загальної господарської мети. Це давало підстави деяким авторам говорити про договір простого товариства [4, с.63]. Організації різних видів транспорту сумісно приймають на себе зобов'язання доставити вантаж в пункт призначення. Відповідачем за дефекти виконання договору визнавалася

кінцева транспортна організація, хоча договір укладав перевізник пункту відправлення. Це слідує з визнання такого зобов'язання неподільним. Виступаючи сумісно відповідальними перед клієнтурою, транспортні організації підписують вузлові угоди про умови роботи своїх перевальних пунктів, де ними передаються один одному вантажі для подальшого слідування. Такі угоди за масштабами дії мають на увазі не виконання перевезення в цілому, а тільки один її елемент, тобто порядок та умови прийому-передачі вантажів, наступному по шляху прямування вантажу перевізнику. Це не різновид договору перевезення, не договір субпідряду або простого товариства, а своєрідний тип договору, договір особливого роду [1, с.56].

В пунктах перевалки вантажів виконується вивантаження та завантаження рухомого складу, сортування, зважування вантажів, виправлення упаковки та інші операції, пов'язані з передачею вантажів для подальшого перевезення.

При вантажних перевезеннях змішаного сполучення виключне значення набуває правильна організація роботи перевальних пунктів. Як підкреслювали вчені, при плануванні необхідно пов'язувати об'єм перевезень з пропускною здатністю пунктів перевалки та точно визначити норми подачі порожніх вагонів та суден для своєчасного відправлення вантажів з урахуванням перехідних залишків від попередніх місяців, тому в основу вузлової угоди необхідно покласти єдиний технологічний процес роботи станцій та пристаней (портів) [5-7].

У вузлових угодах обумовлюється порядок перевалки вантажів, подачі, використання вагонів та суден, а також використання складських приміщень та відкритих майданчиків. В особистості обумовлюється місце передачі вантажів (фронт навантаження та розвантаження), час здійснення передавальних операцій, норми добової перевалки (кількість рухомого складу, яка може одночасно знаходитися під вантажними операціями),

строки навантажування та розвантажування, порядок інформації про підхід вантажів, умови та порядок взаємного користування складами, терезами, механізмами та іншим обладнанням, освітленням, а також відповідальність сторін за невиконання зобов'язань перевізника та ін. Умови вузлової угоди є обов'язковими для сторін та суду, який розглядає справу за позовом, що витікає з перевезення вантажів в прямому змішаному сполученні [8, с.249].

На наш погляд, вузлові угоди між транспортними організаціями різних видів транспорту слід віднести до тих договорів, укладання яких для учасників відповідних правовідносин є обов'язковим. Звідси слідують два висновки.

По-перше, за відсутності в транспортному законодавстві спеціальних правил, що визначають порядок укладання вузлових угод, повинні застосовуватися норми ГК України (ст.186) про укладання договору в обов'язковому порядку. Тому якщо один з контрагентів ухиляється від укладання вузлової угоди, інша зацікавлена сторона вправі звернутися до суду з вимогою про спонукання укладання вказаного договору (ст.187 ГК України).

По-друге, віднесення вузлових угод до числа договорів, що укладаються в обов'язковому порядку, означає, що розбіжності за окремими умовами вузлових угод, що виникають між сторонами при їх укладенні, можуть бути переданими зацікавленою стороною на вирішення суду, в тому числі і при відсутності угоди сторін про такий порядок врегулювання вказаних розбіжностей. В цьому випадку умови вузлової угоди, що викликали розбіжності, визначаються згідно з рішенням суду (ст.187 ГК України).

Згідно з пунктом 167 СВВТ СРСР вузлові угоди укладаються відповідно між залізницями, пароплавствами та організаціями автомобільного транспорту або між морськими та річковими пароплавствами строком на два роки. Згідно з пунктом 116 САТ УРСР вузлові угоди укладаються автотранспортним

підприємством або організацією з залізницею, пароплавством (портом), аеропортом строком на три роки.

Крім того, що потрібно погодити вказані невідповідності законодавства, на нашу думку строк в два роки може бути збільшеним. Якщо змінюються умови експлуатаційної роботи вузлу, наприклад, збільшується фронт навантаження або вводиться нове обладнання, не має підстав заперечувати, щоб вузлова угода була переглянута раніше закінчення строку його дії.

Вузлові угоди повинні регулювати відносини, тісно пов'язані з технічними умовами перевалки. Поєднання правових умов, наприклад про межі і форми грошової відповідальності за невиконання конкретних зобов'язань або про строки пред'явлення взаємних претензій з іншими умовами, які встановлюють, порядок взаємної інформації про підхід рухомого складу або розміру одночасної подачі вагонів та суден, - цілком доцільно. В одному документі наводяться правові умови та технічний порядок погодженої експлуатаційної роботи. Такий метод викладення взаємних прав та обов'язків полегшує експлуатаційну роботу, збільшує впливовість угоди суміжних підприємств транспорту.

В існуючому вигляді вузлові угоди ще недостатньо повно задовольняють вимогам, що висуваються до договорів, призначення яких – активно сприяти регулюванню суспільних відносин, пов'язаних з обертанням товарно-матеріальних цінностей в межах країни. Зв'язки та взаємодія різних видів транспорту забезпечує раціональне використання кожного з них. В цьому закладені резерви для прискорення опрацювання суден, вагонів, автотранспорту, ліквідації їх простоїв, збільшення вантажообігу та здешевлення процесу перевезення.

Вузлові угоди передбачають порядок відповідальності у випадку затримки прийому вантажів проміжним перевізником. Але відповідальність за прострочення доставки вантажів – це тільки частина рішення задачі. Напри-

клад, вантаж був прийнятий пароплавством від залізниці без затримки, але далі не відправляється в очікуванні накопичення більш значної партії. Позитивний вплив на прискорення подальшого вивозу може здійснити встановлення ставок за зберігання вантажів, що формально були отримані за передаточними відомостями, але фактично не вивезені з перевального пункту, внаслідок неподання рухомого складу наступним перевізником.

Як вже зазначалося, в юридичній літературі ще в радянський період було поставлено питання про правову природу вузлових угод. При цьому більшість авторів вважала, що вузлові угоди є різновидом організаційних транспортних договорів. Наприклад, на думку А.Г. Бикова, Д.І. Половинчика, Г.П. Савічева, вузлові угоди «являються одним из видов организационных транспортных договоров, задача которых – определить порядок взаимоотношений транспортных предприятий в пунктах перевалки. В данных соглашениях не регулируются отношения транспорта с грузоотправителями и грузополучателями, отправляющими и получающими грузы в прямом смешанном сообщении» [9, с.160].

У сучасній юридичній літературі проти такого підходу до визначення правової природи вузлових угод заперечує В.А. Єгізаров, який вважає, що «не має достатніх підстав для того, щоб віднести вузлову угоду до числа організаційних договорів» [10, с.124]. Аргументацію своєї позиції автор будує на протиставленні вузлових угод договорам про організацію перевезень вантажів, які укладаються між вантажовідправниками та перевізниками. Так, В.А. Єгізаров пише: «Особливістю вузлових угод є те, що вони укладаються тільки між транспортними організаціями. Вузлові угоди не регулюють відносин транспортних організацій з вантажовідправниками та вантажоодержувачами, що відправляють та отримують вантажі в прямому змішаному сполученні. Ця обставина має суттєве значення при порівнянні вузлової угоди з видами організаційних договорів, якими є

довгострокові договори про організацію перевезень, річні договори, що укладаються автомобільним транспортом, та навігаційні договори, що укладаються річковим та морським транспортом з вантажовідправниками» [10, с.122].

Позиція В.А. Єгізарова ґрунтується на тому, що коло всіх організаційних договорів на транспорті зводиться ним лише до договорів про організацію перевезень вантажів. При цьому з числа організаційних договорів виключаються договори між транспортними організаціями, єдиною метою яких є врегулювання порядку організації роботи транспортних організацій різних видів транспорту по передачі вантажів, що перевозяться з одного виду транспорту на інший для забезпечення своєчасної доставки вантажів одержувачам. Таким чином, відносно численних договорів перевезення вантажів, що слідує в прямому змішаному сполученні, вузлові угоди, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту та покликані обслуговувати безперешкодну та злагоджену діяльність транспортних організацій по перевалці вантажів з одного виду транспорту на інший, носять суто організаційний характер.

В сучасних умовах регулювання процесу перевезення вантажів забезпечується цілою системою договорів, кожний з яких регламентує свою сферу правовідносин. Якщо мова йде про перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні, то правовідносини, що виникають при цьому, регулюються договорами, предметом яких є дії перевізника та вантажовідправника по подачі транспортних засобів під навантаження, пред'явлення вантажів до перевезення (договори про організацію перевезень вантажів, договори про експлуатацію під'їзної колії, про подачу та забирання вагонів, договори, що укладаються шляхом погодження перевізником заявки вантажовідправника на подачу транспортних засобів), реальними договорами на перевезення конкретних партій вантажів в прямому

змішаному сполученні; договорами про організацію роботи по забезпеченню перевезень вантажів, що укладаються між транспортними організаціями (вузлові угоди).

В цій системі договірною регулювання перевезень вантажів поряд з договорами, безпосередньо обслуговуючими процес переміщення (доставки) вантажів, відводиться місце також договорам, які ставлять на меті іншу ціль, а саме: регламентувати організацію роботи по подачі транспортних засобів та пред'явленню вантажів до перевезення, їх перевалки з одного виду транспорту на інший і т.п. В цьому сенсі всі вказані договори носять організаційний характер і можуть іменуватися організаційними договорами. До числа таких організаційних договорів відносяться і вузлові угоди, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту. Така обставина не ставить вузлові угоди в залежне положення по відношенню до договорів перевезення конкретного вантажу або договорам про організацію перевезень вантажів. Кожний з таких договорів має свою «нішу» в системі правового регулювання відносин, пов'язаних з перевезеннями вантажів, та свій предмет регулювання [11-12].

Аналогічним чином оцінює роль та правове значення вузлових угод В.А. Єгізаров, який зазначає: «Таким чином, вузлова угода – це цивільно-правовий договір, у відповідності з яким перевалочні пункти (залізничні станції, порти, пристані) зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший на підставі обов'язкових технологічних правил з метою продовження процесу доставки вантажу» [13, с.124-125].

І.В. Булгакова пропонує наступне визначення поняття вузлової угоди: «вузлова угода – це договір особливого роду який носить організаційний характер і визначає взаємні відносини транспортних організацій, які беруть участь у прямому змішаному сполученні, згідно з яким вони зобов'язуються за пла-

ту переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший з метою продовження процесу доставки» [14].

Ми підтримуємо позицію І.В. Булгакової щодо доповнення ст.6 Статуту залізниць України (визначення термінів) частиною 19 визначенням «вузлова угода» у наведеному вище змісту. А також враховуючи важливість злагодженої взаємодії різних видів транспорту при переміщенні вантажів у прямому змішаному сполученні та для попередження вузьковідомчих суперечок, вважаємо за доцільне закріпити поняття «вузлова угода» в Законі «Про змішані перевезення», розробити типовий примірник вузлової угоди в якості додатку до Правил перевезення в прямому змішаному сполученні та законодавчо встановити відповідальність сторін вузлових угод за ухилення від укладення або несвоєчасне укладення, а також за порушення умов таких угод.

Сутність зобов'язань, що витікають з вузлових угод, зводиться до організації роботи транспортних організацій різних видів транспорту з подачі транспортних засобів під навантаження (якщо вантаж доставлений в пункт перевалки контрагентом) або вивантаженню, прийняттю вантажів, їх перевалці на інший вид транспорту для доставки одержувачу, вказаному в транспортній накладній на перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні. Порядок виконання вказаних зобов'язань врегульований транспортними статутами та кодексами, а також Правилами перевезень вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні [15].

З урахуванням існуючого диференційованого регулювання відносин, пов'язаних з виконанням зобов'язань, що виникають з вузлових угод, вказані обставини можна умовно поділити на зобов'язання: по об'єму перевалки вантажів; по передачі вантажів з одного виду транспорту на інший; з розрахунків за виконані роботи по перевалці вантажів.

Об'єми перевалки вантажів визначаються в вузлових угодах у вигляді середньодобової

або згущеної норми перевалки після закінчення звітної доби. Подача вагонів для навантаження або розвантаження провадиться в межах середньодобової або згущеної на добу норми за місячним планом перевалки, який складається на підставі погоджених між залізницею і портом місячних планів перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні.

Залізниці і порти за наявності вантажів для перевалки мають право згущати подачу вагонів або пред'являти вантажі в межах подвоєної середньодобової норми без згоди іншої сторони. Згущення подачі вагонів і пред'явлення вантажів у розмірі більше дводобової норми, а також протягом двох і більше діб підряд дозволяється за взаємною згодою начальників станції і порту. Вагони, подані без такого узгодження з портом і не завантажені, до виконання плану поточної доби не зараховуються. Повідомлення про майбутнє згущення подачі вагонів і пред'явлення вантажів передається не пізніше 24 годин до його здійснення.

Залізниці зобов'язані надолужувати неподачу вагонів, а порти – неперед'явлення вантажів протягом місяця [15]. Облік виконання встановленої у відповідності з вузловою угодою норми перевалки вантажів здійснюється окремо для вантажів, які передаються із залізничного транспорту, та окремо для вантажів, переданих з водного транспорту, за обліковими картками, які складаються у двох примірниках і підписуються обома сторонами. У разі відмови від підпису облікової картки складається акт, копія якого вручається стороні, що відмовилася від підпису картки. Сторона, яка має заперечення щодо записів у картці, може вносити в неї перед своїм підписом відповідні відмітки.

Вантажі в прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення згідно з погодженим між залізницею і портом та затвердженим у встановленому порядку місячним планом, який складається на підставі замовлень відправників. Перевезення вантажів із портів у прямому змішаному сполученні

планується за заявками портів через управління залізниць перевалки.

У разі виявлення при передачі недостачі маси або вантажних місць, псування або пошкодження, неправильного найменування вантажу сторона, що здає, складає комерційний акт, копія якого додається до перевізних документів. У передавальній відомості вказуються номер комерційного акта і дата його складання.

У разі виявлення пошкодження, ознак розкриття тари або втрати вантажу на вимогу сторони, що приймає, провадиться розкриття несправних місць і перевірка їх умісту. Сторона, що здає, упаковує розкриті місця своїми засобами. Якщо на виявлену несправність був складений комерційний акт і при перевірці вантажу не буде встановлено розбіжності з актом, про це робиться відповідна відмітка в передавальній відомості і в комерційному акті. У разі виявлення розбіжностей з раніше складеним актом складається новий комерційний акт.

На недостачу маси вантажу, що не перевищує норми природної втрати і норми граничного розходження у визначенні маси вантажу, комерційний акт не складається. У таких випадках про різницю у масі вантажу стороною, що здає, робляться відповідні відмітки в перевізних документах і передавальній відомості.

Комерційні акти на недостачі або надлишки вантажів, складені в перевалочних пунктах, видаються одержувачам тільки в тому випадку, якщо ці недостачі або надлишки підтверджуються при видачі вантажу одержувачу і якщо недостача перевищує граничне розходження визначення маси і норму природної втрати для даної партії вантажу за сукупністю цих норм для всіх видів транспорту на всьому шляху перевезення, включаючи норми втрат, установлені для перевалки.

Якщо при передачі виявлені пошкодження вантажу або зовнішньої упаковки, з якими доставка вантажу в пункт призначення може бути забезпечена без додаткових пошко-

джень, без понаднормативної втрати маси і без псування вантажу, такий вантаж передається без усунення цих дефектів тари і вантажу, але з обов'язковим їх описом в акті загальної форми, який додається до передавальної відомості.

При видачі такого вантажу порт, станція призначення зобов'язані на вимогу одержувача скласти комерційний акт, погоджуючи його зі змістом акта загальної форми, складеним у пункті перевалки, і провести в необхідних випадках експертизу для визначення конкретних причин і розмірів втрати чи пошкодження вантажу. Сторона, що здає, визначає, які вантажі відповідно до даного пункту цих Правил можуть бути передані з актом загальної форми без ремонту тари і переупакування.

У цьому разі комерційний акт, складений при видачі вантажу на додаток до зазначеного акта загальної форми, пересилається на відповідальність сторони, яка склала акт у пункті перевалки. Цій стороні передаються також претензії одержувачів за цими актами для безпосереднього розгляду їх без участі сторони, що видала вантаж одержувачу. Пошкоджені і розкриті вантажні місця, які не можуть бути передані в порядку, передбаченому попереднім пунктом, приводяться у належній стан і пред'являються до передачі.

Оскільки на цей час зберігається можливість притягнути до відповідальності (в порядку регресу) за несхоронність вантажу, що перевозиться в прямому змішаному сполученні, ту транспортну організацію, яка безпосередньо повинна в втраті, нестачі, пошкодженні вантажу, слід визнати такими, що зберігають силу деякі роз'яснення Державного арбітражу СРСР з цього питання. У відповідності з інструктивними вказівками Державного арбітражу СРСР від 30.06.1976 р., № І-1-23 «Про практику вирішення суперечок, що виникають з перевезень вантажів в прямому змішаному залізнично-водному та водному сполученні» (п.19) державному арбітражу при вирішенні відповідних супере-

чок рекомендувалося виходити з того, що згідно Правил перевезення вантажів в прямому змішаному залізнично-водному сполученні в випадках, коли втрата, нестача, пошкодження вантажу були встановлені в пункті призначення, відповідальність за несхоронність вантажу може бути покладена на попереднього перевізника тільки за наявності комерційного акту, складеного в пункті перевалки [16].

Передача вантажів з водного транспорту на залізничний і навпаки здійснюється за передавальними відомостями встановленої форми. Передавальні відомості складаються у чотирьох примірниках по два примірники для водного і залізничного транспорту стороною, що здає вантаж, з дотриманням порядкової нумерації з початку року.

Не дивлячись на всю важливість передавальної відомості як документу, що засвідчує виконання зобов'язань, що витікають з вузлових угод, в юридичній літературі існують спроби надати передавальним відомостям не властиве їм значення. Наприклад, В.А. Єгізаров зазначає: «Крім того, передавальна відомість виконує і іншу найбільш важливу функцію. Вона є документом, у відповідності з яким кожний наступний перевізник, підписуючи її, укладає договір перевезення з вантажовідправником та попереднім перевізником і тим самим покладає на себе обов'язок по наступній доставці вантажу на адресу одержувача» [10, с.126].

По-перше, чинне законодавство не передбачає такого порядку укладання договору, коли до двостороннього договору могли би приєднатися треті особи шляхом здійснення ними будь-яких односторонніх дій або в результаті підпису угоди з одним з контрагентів.

По-друге, форма договору перевезення вантажу, в тому числі, що слідує в прямому змішаному сполученні, є транспортна накладна, а передавальна відомість фіксує виконання зобов'язання, що витікають з вузлової угоди, яка укладається між транспортними організаціями.

По-третє, договір перевезення вантажу, як відмічалось раніше, не може бути віднесеним до числа багатосторонніх зобов'язань. Його сторонами є вантажовідправник та перевізник, в якості якого виступає перша транспортна організація, що приймає вантаж до перевезення.

На наш погляд, якщо говорити про будь-яке особливе значення передавальної відомості по відношенню до зобов'язань, що витікають з договору перевезення вантажів, то слід обмежитися тим, що вказаний документ може слугувати доказом покладення перевізником своїх обов'язків на третю особу, в якості якої виступає транспортна організація іншого виду транспорту, що приймає вантаж в пункті перевалки для доставки його одержувачу.

Оплата провізних платежів і зборів за перевезення і перевалку вантажів може здійснюватись відправниками і одержувачами готівкою, чеками, безготівково в порядку, передбаченому законодавством: у пунктах відправлення – відправником за відстань перевезення першим видом транспорту та наданим послуги; у пунктах призначення – одержувачем за неоплачені перевезення та послуги, надані всіма видами транспорту.

Крім оплати вартості провізних платежів і зборів, встановлених тарифами, одержувач зобов'язаний відшкодувати перевальним пунктам (станціям і портам) їх витрати на виправлення тари і переупакування вантажів, а також вартість кріпильних, сепараційних та інших матеріалів, якщо вони були надані станцією або портом перевалки. Збори за перевалку вантажів можуть бути сплачені в пункті відправлення.

Провізні платежі і збори, не стягнені портами або станціями в пунктах відправлення, стягуються з одержувача в пункті призначення вантажу на підставі засвідчувальних штампелів, проставлених на накладній і дорожній відомості станцією або портом перевалки. Засвідчувальні штампелі на перевізних документах після перевірки правильнос-

ті нарахування платежів і зборів, що належать кожному виду транспорту, проставляються останніми пунктами перевалки в залежності від пункту відправлення вантажу:

- зі станції з перевалкою його на водний транспорт для видачі одержувачу в річковому порту – станцією перевалки вантажу на водний транспорт; з річкового порту з перевалкою його на залізничний транспорт для видачі одержувачу на станції – річковим портом перевалки на залізницю;

- зі станції з перевалкою на річковий транспорт, а потім на залізничний транспорт для видачі одержувачу на станції – портом перевалки на залізницю.

У разі перевалки на залізницю вантажів, перевезених за судною накладною, порти вказують належні провізні платежі й інші збори за водний шлях і накладають засвідчувальні штампелі тільки на основному документі (суднова накладна, дорожня відомість). У передавальних відомостях додаткові документи, що складаються портами перевалки, записуються без зазначення провізних платежів та інших зборів за водний шлях. Ці платежі і збори зазначаються в передавальній відомості при включенні до неї суднової накладної і дорожньої відомості, що відправляються з останнім вагоном після закінчення перевалки всієї партії вантажу за судною накладною. Для таких відправок остаточні розрахунки за відстань водного шляху станція призначення здійснює за судною накладною.

При видачі вантажів порт або станція призначення здійснюють остаточний розрахунок з одержувачем за засвідчувальними штампелями з урахуванням сум, стягнених при відправленні. Розрахунки між портами і залізницями за платежами, пов'язаними з перевезенням вантажів, здійснюються на підставі укладених між ними договорів.

Невиконання зобов'язань, що витікають з вузлових угод, тягне застосування до відповідних транспортних організацій заходів майнової відповідальності. Відповідальність за схоронність вантажів до моменту фактич-

ної передачі їх несе сторона, що здає, а після фактичної передачі – сторона, що прийняла.

Охорона навантажених і порожніх вагонів (контейнерів) у портах здійснюється портом. За невиконання плану перевалки вантажів залізниці і порти несуть відповідальність згідно зі статтею 106 Статуту залізниць України. Залізниці несуть відповідальність у разі неподачі порожніх або навантажених вагонів за середньодобовою або погодженою згущеною на дану добу нормою.

Порти несуть відповідальність у разі невиконання середньодобової або згущеної на дану добу норми навантаження або розвантаження вагонів. Штраф за невиконання плану перевалки нараховується за підсумками роботи за місяць. За користування вагонами (контейнерами) порти вносять залізниці плату, установлену Правилами користування вагонами і контейнерами. Ця плата не стягується за час перерви перевальних операцій через стихійне лихо (заноси, повені, пожежі тощо) або виробничу аварію, унаслідок яких було неможливе навантаження і розвантаження вагонів.

Розшук вантажів і з'ясування належності бездокументних вантажів провадяться встановленим на залізничному і водному транспорті порядком. Запити щодо розшуку станції порти призначення адресують станціям і портам перевалки. Станції і порти зобов'язані сприяти один одному в розшуку вантажів. Претензії, що виникають з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, пред'являються: управлінню залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція; порту, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

Якщо за пред'явленою порту претензією відповідальною є залізниця, то порт направляє претензію залізниці, якій належить станція перевалки вантажу; якщо претензія пред'явлена залізниці призначення, а відповідальним за неї є порт, то залізниця направляє претензію порту перевалки. Залізниця і порт при передачі претензії зобов'язані до-

дати до неї результати розгляду в частині своєї відповідальності і повідомити заявника про пересилку претензії.

Претензії за прострочення терміну доставки вантажів розглядаються залізницями, портами, якщо прострочено загальний термін доставки. Відповідальність за прострочення терміну доставки кожного виду транспорту визначається за правилами, діючими на цьому транспорті.

Управління залізниць і порти зобов'язані пересилати один одному претензії у термін не пізніше 3 місяців до закінчення встановленого строку на розгляд претензії. Претензія повинна бути розглянута, а її заявник має бути повідомлений про задоволення або відхилення її протягом шести місяців.

Необхідно враховувати, що при перевалці вантажів, які прямують в прямому змішаному сполученні, транспортні організації, що беруть участь у такому перевезенні, мають доступ до цих вантажів. Тому, вантажовідправник вправі вимагати від транспортної організації видачі вантажу в кінцевому пункті перевезення з перевіркою його ваги, кількості місць та стану. Тарні та одиничні вантажі, прийняті до перевезення за стандартною вагою або за вагою, вказаною вантажовідправником на кожному вантажному місці, та такі, що надійшли в справній тарі, видаються без зважування за кількістю місць. З перевіркою ваги або стану видаються вантажі у пошкодженій тарі або з явними ознаками нестачі або пошкодження. Якщо при такій видачі будуть виявлені нестача, пошкодження вантажу, транспортна організація повинна скласти комерційний акт [17, с.63-72].

Висновки. У сучасних умовах регулювання процесу перевезення вантажів забезпечується системою договорів, кожен з яких регламентує свою сферу правовідносин. У цій системі договірному регулюванню перевезення вантажів поряд із договорами, що безпосередньо стосуються процесу переміщення (доставки) вантажів, значне місце належить також договорам, що мають іншу мету,

а саме: регламентувати організацію роботи з подавання транспортних засобів та пред'явлення вантажів до перевезення, їх перевалювання з одного виду транспорту на інший тощо. У цьому розумінні всі зазначені договори мають організаційний характер та можуть називатися організаційними. До таких організаційних договорів належать і вузлові угоди, що укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту.

Відносини, пов'язані з перевезенням вантажів у прямому змішаному сполученні, опосередковуються (регулюються) двома видами договорів: договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні і угодами, які укладаються між транспортними організаціями різних видів транспорту, що регламентують порядок їх роботи по організації таких перевезень вантажів.

Порядок укладання та зміст цих договорів законодавством не визначений. З цього виводу на нашу думку, доцільно дати законодавче визначення поняття «вузлова угода» в Законі «Про змішані перевезення», розробити типовий примірник вузлової угоди в якості додатку до Правил перевезення в прямому змішаному сполученні та законодавчо встановити відповідальність сторін вузлових угод за ухилення від укладення або несвоєчасне укладення, а також за порушення умов таких угод. Також наголошуємо на недоцільності законодавчого обмеження відносин у даній сфері лише залізнично-водним сполученням.

ЛІТЕРАТУРА

1. Тарасов М. А. Значение узловых соглашений в развитии перевозок прямого смешанного сообщения / М. А. Тарасов // Правоведение. - 1958. - № 2. - С. 51-59.
2. Правила перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении : сборник правил и тарифов : № 20 / МПС СССР. - М. : Трансжелдориздат, 1956. - 67 с.
3. Хаскельберг Б. Л. Правовое положение транспортных организаций при перевозке гру-

зов в прямом и прямом смешанном сообщении / Б. Л. Хаскельберг // Вопросы советского государства и права в свете решений XXIV Съезда КПСС : межвуз. темат. сборник. - Иркутск, 1972. - Вып. 1, 2. - С. 125-136.

4. Ходунов М. Е. Практический комментарий к УВВТ СССР / М. Е. Ходунов. - М. : Транспорт, 1955. - 176 с.

5. Соболев А. А. Правоотношения участников процесса транспорта народнохозяйственных грузов в прямом смешанном сообщении : автореф. дисс... канд. юрид. наук / Соболев А. А. - М., 1971. - 19 с.

6. Смирнов В. Т. Грузовые перевозки в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении / В. Т. Смирнов. - М. : Юрид. лит., 1981. - 112 с.

7. Стасюк З. М. Правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении с использованием морских паромных переправ : автореф. дисс... канд. юрид. наук / Стасюк З. М. - М., 1985. - 23 с.

8. Сборник постановлений Пленума и определений коллегий Верховного Суда СССР за 1943 г. - М. : Юрид. изд-во МЮ СССР, 1948. - 311 с.

9. Быков А. Г. Комментарий к Уставам автомобильного транспорта союзных республик / А. Г. Быков, Д. И. Половинчик, Г. П. Савичев. - М. : Юрид. лит., 1978. - 232 с.

10. Егиазаров В. А. Транспортное право : учебное пособие / В. А. Егиазаров. - М. : Юрид. лит., 2001. - 216 с.

11. Витрянский В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении / В. Витрянский // Хозяйство и право. - 2001. - № 6. - С. 25-44.

12. Морозов С. Ю. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении / С. Ю. Морозов // Юрист. - 2005. - № 8. - С. 17-22.

13. Транспортное право : учебник / Егиазаров В. А. - М. : Юстицинформ, 2007. - 552 с.

14. Булгакова И. В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспор-

том в Україні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Булгакова І. В. – К., 2003. – 12 с.

15. Наказ Міністерства транспорту України «Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні» : від 28.05.2002 р., № 334.

16. Инструктивные указания Государственного арбитража СССР «О практике разрешения споров, возникающих из перевозок грузов в прямом смешанном железнодорож-

но-водном сообщении» : от 30.06.1976 г., № И-1-23 [Электронный ресурс]. – Режим доступа:

<http://pravoznavec.com.ua/books/152/10542/41>.

17. Яичков К. К. Договор перевозки и его значение в осуществлении планов народно-хозяйственной деятельности / К. К. Яичков // Советское государство и право. - М. : Наука, 1955. - С.63-72.

Шелухін М. Л. Місце вузлової угоди серед договорів в сфері доставки вантажів / М. Л. Шелухін, В. В. Кадала // Форум права. - 2008. - № 3. – С. 527-537 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/FP/2008-3/08smlsdv.pdf>

Розглянуто місце вузлової угоди серед договорів в сфері доставки вантажів; проведено правовий аналіз вузлових угод, що укладаються між транспортними організаціями та сприяють перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні; надані пропозиції щодо законодавчого визначення поняття «вузлова угода».

Шелухин Н.Л., Кадала В.В. Место узлового соглашения среди договоров в сфере доставки грузов

Рассмотрено место узлового соглашения среди договоров в сфере доставки грузов; проведен правовой анализ узловых соглашений, которые заключаются между транспортными организациями и способствуют перевозке грузов в прямом смешанном сообщении; даны предложения относительно законодательного определения понятия «узловое соглашение».

Sheluhin M.L., Kadala V.V. Place of the Central Agreement among Contracts in Sphere of Delivery of Cargoes

There scrutinized place of the central agreement among contracts in sphere of delivery of cargoes. Also abidance law analysis central agreement, concluded between transport organizations and redounds to delivery of cargoes in straight mixed through service, and also gives clauses for law definition of conception “central agreement”.