

Правове регулювання отримання вантажу, що вважається втраченим та згодом був знайдений за договором перевезення вантажу

Іванович Ю.М., студент ННПП НАВС

Науковий керівник: кандидат юридичних наук, доцент *Лебідь В.І.*

Основним нормативно-правовим актом вітчизняного законодавства, що регулює перевезення вантажів, є Цивільний Кодекс України (надалі – «ЦКУ»). Регулюванню цих відносин законодавець присвятив окрему главу 64 «Перевезення», яка складається з лише 17 статей (статті 908-909, 912-921, 923-927). Водночас взаємовідносин вантажовідправників, перевізників і вантажоотримувачів регулюються великою кількістю інших нормативно-правових актів, в основному транспортними статутами і кодексами. Кодифікаційний же цивільно-правовий акт містить в собі лише окремі принципові положення, а щодо іншого – відсилає до транспортних статутів та кодексів, інших нормативно-правових актів та правил, що видаються відповідно до них (як це роблять, наприклад, ч. 2 ст. 908, ч. 3 ст. 909 ЦКУ та ін.).

Поряд з Цивільним Кодексом України, іншим кодифікованим нормативно-правовим актом, який регламентує перевезення вантажів саме в господарській діяльності, є Господарський Кодекс України (надалі – «ГКУ»).

Детально ж умови надання послуг з перевезення вантажів визначаються іншими, в більшості випадків підзаконними нормативно-правовими актами, на які є пряме посилання в ЦКУ та ГКУ. Найважливішими з них є: Статут автомобільного транспорту Української РСР (надалі – «САТ»), затверджений Постановою №401 Ради Міністрів УРСР від 27.06.1969 р. – для автомобільних перевезень; Статут залізниць України (надалі – «СЗУ»), затверджений Постановою №457 Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. – для залізничних перевезень; Правила повітряних перевезень вантажів (надалі – «ПППВ»), затверджені Наказом №186 Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 13.03.2006 р. – для авіаперевезень; Статут внутрішнього водного транспорту СРСР (надалі – «СВВТ»), затверджений Постановою № 1801 Ради Міністрів СРСР від 15.10.1955 р. – для перевезень водним річковим транспортом; Кодекс торговельного мореплавства України (надалі – «КТМУ») від 23 травня 1995 р. – для перевезень водним морським транспортом.

На жаль, аналіз вказаних нормативно-правових актів дозволяє говорити про наявність неузгоджень і протиріч у регулюванні вантажоперевезення, **які створюють** загрозу деформації системи правової регламентації перевезень вантажів і породжують **риск** неможливості реального захисту прав сторін у цих правовідносинах.

Особливим чином вітчизняне законодавство регулює отримання вантажу, який вважається втраченим, але згодом був знайдений. Звичайно, перевізник несе відповідальність за вантаж з моменту його прийняття від вантажовідправника і до моменту його отримання вантажоотримувачем. Про це чітко заявляють і ч. 1 ст. 924 ЦКУ, і ч. 1 ст. 314 ГКУ. А от щодо врегулювання ситуації відносно вантажу, який вважається втраченим, позиції ЦКУ та ГКУ не збігаються.

Так, згідно з абз. 1 ч. 2 ст. 919 ЦКУ, вантаж, не виданий одержувачеві на його вимогу протягом тридцяти днів (!) після спливу строку його доставки, якщо більш тривалий строк (!) не встановлений договором, транспортними кодексами (статутами), вважається втраченим. Знову маємо можливість регулювання цих відносин як договором, так і нормативно-правовими актами,

– але в силу положення ч. 2 ст. 308 ЦКУ останні можуть ще суттєвіше погіршити правове становище замовника перевезення.

Не можна не звернути увагу на кричущу диспропорційність в рівності правових позицій вантажоотримувача і перевізника, прямо закріплену зазначеною нормою. По-перше: не перевізник (професійний виконавець послуги перевезення, який за це отримує винагороду), а вантажоотримувач (третя сторона на боці замовника послуги – вантажовідправника) повинен подбати про відслідковування прибуття вантажу – а строки його прибуття жодним чином від вантажоодержувача не залежать (а на автомобільному транспорті перевізник ще й ніяк не зобов'язаний інформувати вантажоотримувача про прибуття вантажу). По-друге: саме вантажоотримувач (який аргію до стеменно не може знати, коли прибуде вантаж), а не перевізник (який завжди точно знає, коли він прийняв вантаж, і принаймні приблизно – строк його доставки) повинен подбати про початок процедури втримування вантажу шляхом подання вимоги до перевізника. І тим не менш, окрім здійснення всіх цих дій, мають минути ще тридцять днів після спливу строку доставки вантажу для визнання вантажу втраченим. Важко уявити ситуацію, навіть і для такої великої країни як Україна, щоб вантаж «блукав» незнайденим її транспортними шляхами ще тридцять днів після спливу строку його доставки (а згідно з нормами кодексів і статутів – і більш тривалий строк).

А далі має місце взагалі незрозуміла позиція законодавця, яка прямо потурає недисциплінованості перевізника. Абз. 2 ч. 2 ст. 919 ЦКУ прямо зобов'язує отримувача вантажу – після всіх пройдених ним поневірянь – прийняти вантаж, що прибув після спливу зазначених вище строків, і повернути суму, виплачену йому перевізником за втрату вантажу, якщо інше не встановлено договором, транспортними кодексами (статутами). ГКУ в цьому аспекті набагато – до протилежного – поблажливіший по відношенню до вантажоодержувача: згідно з ч. 5 ст. 314 ГКУ, у разі, якщо вантаж, за втрату чи нестачу якого перевізник сплатив відповідне відшкодування, буде згодом знайдено, одержувач (відправник) має не обов'язок, а право вимагати видачі йому цього вантажу, повернувши одержане за його втрату чи нестачу відшкодування. Але ж підзаконні акти, до яких відсилають ЦКУ та ГКУ, подеколи регулюють цей випадок інакше (і часто – всупереч вимогам ЦКУ та ГКУ), – або не регулюють взагалі.

Так, згідно зі ст.ст. 140, 141 САТ, вантаж вважається втраченим при міському і приміському перевезенні – протягом 10 днів з дня прийняття вантажу (тут строк менш, а не більш тривалий, як передбачено абз. 1 ч. 2 ст. 919 ЦКУ), при міжміському перевезенні – протягом 30 днів після закінчення строку доставки, а при перевезенні у прямому змішаному сполученні – після закінчення чотирьох місяців (!) з дня прийняття вантажу до перевезення. За цим нормативно-правовим актом, якщо вантаж, за втрату або недостачу якого перевізник сплатив відповідне відшкодування, буде згодом знайдено, вантажоотримувач (вантажовідправник) має все ж таки право, а не обов'язок, вимагати видачі йому цього вантажу, повернувши одержане за його втрату відшкодування. Але неважко уявити ситуацію, коли перевізник, будучи зацікавленою стороною у можливому спорі, використає ці неузгодженості (як щодо строків, так і щодо прав/обов'язків вантажоодержувача) на свою користь.

Згідно зі ст. 117 СЗУ, відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні –

після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення. Тут, якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів, одержувач зобов'язаний (а не вправі) прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу.

Згідно зі ст. 190 СБВТ, вантажовідправник або вантажоотримувач має право вважати вантаж втраченим та вимагати відшкодування за втрату вантажу, якщо такий вантаж не був виданий вантажоотримувачу протягом 30 днів після закінчення строку доставки, а при перевезенні вантажу у прямому змішаному залізнично-водному сполученні – після закінчення чотирьох місяців (!) з дня прийняття вантажу до перевезення. Однак, якщо вантаж прибув після спливу зазначених строків, вантажоотримувач зобов'язаний прийняти вантаж та повернути сплачену пароплаванням суму за втрату вантажу. ПППВ та КТМУ відносини сторін для такого випадку не регулюють взагалі – до відносин сторін на повітряному та водному морському транспорті у такому випадку застосовуються положення ЦКУ або ГКУ в залежності від типу правовідносин.

Таким чином, щодо цього аспекту договору перевезення вантажу має місце розмаїття позицій законодавця, які визначені по-різному – в залежності від виду транспорту та типу правовідносин, де часто-густо норма підзаконного акту суперечить нормі закону.

З одного боку, наявність у системі правового регулювання перевезення вантажів підзаконних актів, що доповнюють закони у цій сфері, – це позитивний момент, який дає змогу враховувати технологічні особливості перевезення окремими видами транспорту; з іншого ж – їх застарілість та наявність відомчого нормотворення в цій сфері викликає появу колізій з деяких питань, неузгодженість норм у різних нормативних актах, а головне – встановлює переваги для володарів інфраструктури перевезення і погіршує права відправників та одержувачів.

Список використаних джерел:

1. Цивільний Кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. №435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №40. – Ст. 356.
2. Господарський Кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. №436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №18-22. – Ст. 144.
3. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 1 червня 2000 р. №1775-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – №36. – Ст. 299.
4. Про Статут автотранспорту УРСР: Постанова Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. №401 // ЗП УРСР. – 1969. – №7. – Ст. 88.
5. Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. №457 // Офіційний вісник України. – 1998. – №14. – Ст. 150.
6. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів: Наказ Державіаслужби від 14 березня 2006 р. №186 // www.rada.gov.ua.
7. Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР: Затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. №1801.
8. Кодекс Торгового мореплавання України: Закон України від 23 травня 1995 р. №176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – №47-52. – Ст. 349.
9. Бичкова С.С., Бірюков І.А., Бобрик В.І. та ін. Цивільне право України. Договірні та не договірні зобов'язання: Підручник (2-е вид., змін. та доп.) / За заг. ред. С.С. Бичкової. – К.: КНТ, 2008. – 498 с.
10. Булгакова І.В., Клепікова О.В. Транспортне право України: підручник. – К.: Прецедент, 2011. – 344 с.
11. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України. Станом на 1 травня 2012 року. / За заг. ред. В.В. Богатиря – К.: «Центр учбової літератури», 2012. – 1024 с.
12. Шелухін М.Л., Антонюк О.І., Вишнівецька В.О. та ін. Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / за ред. М.Л. Шелухіна. – К.: Вид. Дім «Н Юр», 2008. – 896 с.