

Судова практика відіграє важливу роль у визначенні поняття джерела підвищеної небезпеки. Так, суди не відносять до джерел підвищеної небезпеки мисливську зброю і свійських тварин (за винятком службових собак та собак бійцівських порід), хоча більшість з них формально підпадає під ознаки такого джерела.

Джерелами підвищеної небезпеки практикою визнаються рухові установки; не визнаються велосипед, тачка, ручна чи ножна швейна машина тощо. До джерел підвищеної небезпеки належать також деякі технічні установки, що застосовуються на різних будівельних роботах.

Судова практика визнає джерелом підвищеної небезпеки будь-яке застосування концентрованої енергії – механічної, електричної, хімічної тощо, в тих випадках, коли це застосування правомірне, та при умові, що енергія застосовується не в споживчих цілях, не в побуті, а на виробництві, транспорті. Зокрема на транспорті – навіть у тих випадках, коли транспортний засіб використовується володільцем особисто для себе, тобто в споживчих цілях.

Усі так звані засоби озброєння (танки, артилерія, ракетні установки тощо) є джерелами підвищеної небезпеки. До цих джерел наука і практика відносять також і всі військово-транспортні засоби, такі як автомашина, самохідні установки тощо. Проте діяльність зі зброєю джерелом підвищеної небезпеки не визнається.

Наявність шкоди є першою та обов'язковою умовою покладення відповідальності за заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки. Вона, наприклад, є наслідком правопорушення у разі пошкодження чи знищення майна потерпілого, заподіяння йому каліцтва чи смерті, у випадках, коли це тягне за собою втрату особою заробітку чи інших засобів існування. Досить часто йдеться про заподіяння моральної шкоди.

Як правило, причину виникнення шкоди виявити не складно, і особливих проблем із встановленням причинного зв'язку у правозастосовчій практиці не виникає. Однак іноді причинний ряд може бути ускладнений певними факторами, наприклад, до шкідливої дії джерела підвищеної небезпеки приєднуються дії третіх осіб, потерпілого, непереборної сили тощо.

Основною особливістю зобов'язань із заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки є те, що вина не виступає обов'язковою умовою, тобто відповідальність настає незалежно від вини, і в межах даного делікту, як правило, спеціально не розглядається. Але, незважаючи на це, існує низка винятків – випадків винної відповідальності за таку шкоду. Наприклад, випадки відшкодування шкоди, заподіяної володільцям джерел підвищеної небезпеки внаслідок взаємодії останніх (ст. 1188 ЦК

України); відшкодування моральної шкоди, заподіяної дією джерела підвищеної небезпеки, окрім шкоди, завданої каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю фізичної особи (ст. 1167 ЦК України); відповідальності власника (володільця) джерела підвищеної небезпеки у разі неправомірного заволодіння ним іншою особою, якщо цьому сприяла недбалість власника (володільця) (ч. 4 ст. 1187 ЦК України). Вина також береться до уваги в разі пред'явлення регресного позову за заподіяння шкоди джерелом підвищеної небезпеки до іншого солідарного боржника або до безпосереднього заподіювача.

Проаналізовано судову практику, з чого вбачається, що сучасна ситуація по врегулюванню вказаних спорів є неоднозначною, індивідуально підкореною та досить часто залежить від економічного стану суб'єктів та їх становища у суспільному середовищі, чого не повинно бути.

### *Література*

1. Цивільний кодекс України: Коментар/ За заг. ред. Є.О. Харитонова, О.М. Калітенко. – О.: Юрид. л-ра, 2004.– 955 с.
2. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди: Постанова, Верховний Суд України.– №6.– 1992.
3. Гражданское право.– Том 3. [учебник] /Под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого.– М.: "Проспект", 1999.– 624 с.
4. Стефанчук Р. О. Цивільне право України: Навчальний посібник.– Київ: Прецедент.– 2005.– 457 с.

УДК 347.44 (043.2)

**Вавженчук С.Я.,**  
к. ю. н., доцент,  
Київський національний економічний університет ім. Вадима Гетьмана,  
м. Київ, Україна

## **АКТУАЛЬНІ ПРОБЛЕМИ КЛАСИФІКАЦІЇ ДОГОВОРІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

Враховуючи складність правовідносин та галузеві особливості у сфері перевезення в юридичній літературі висловлюються різні погляди на правову природу договору перевезення. Деякі науковці розглядають договір перевезення, як особливий договір, що об'єднує елементи інших цивільних договорів [1, с. 12]. Ряд авторів розглядає договір перевезення, як різновид підряду з включеннями інших правових елементів. Зокрема такої позиції дотримувався А.Г. Гусаков [2, с.46]. Вказане спричи-

няє проблеми класифікації договорів перевезення як в доктрині цивільного права, так і на практиці.

За предметом договору розрізняють перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти. Перевезення поділяють за способом переміщення вантажу або осіб. Переміщення вантажу, осіб може здійснюватися на поверхні транспортних засобів (наприклад, на палубі порому) або в середині транспортних засобів (наприклад, у вагоні потягу, у салоні літака). Переміщення об'єкта може здійснюватися за допомогою процесу штовхання або тяги. У цьому випадку мають місце особливі відносини буксирування.

В залежності від *мети* договору транспортні договори можна поділити на *генеральні* та *додаткові*. Під генеральними договорами слід розуміти договори метою яких є переміщення вантажу, пасажирів, багажу, пошти у просторі. До таких договорів можна віднести договір про перевезення вантажу, пасажирів тощо. *Додатковими* слід вважати договори метою яких є забезпечення та організація основного перевезення. До таких договорів відносять договори про експлуатацію під'їзних шляхів, про організацію перевезень (наприклад, доставка пасажирів, які мають намір здійснити політ, автобусом до літака), договір на подачу вагонів тощо.

Транспортні перевезення прийнято поділяти на місцеві, прямого сполучення, прямого змішаного сполучення, міжнародні. *Місцеві перевезення* – це перевезення одним видом транспорту вантажів, пасажирів, багажу, пошти в межах територіальної адміністративної одиниці. Ряд галузевих нормативних актів можуть містити уточнення видів місцевих перевезень. Так, в силу п. 5 Статуту автомобільного транспорту Української РСР на автомобільному транспорті до місцевих перевезень належать: *міські* – в межах міста (іншого населеного пункту), *приміські* – за межі міста (іншого населеного пункту) і *внутрірайонні* (на території сільських районів) – на відстань до 50 кілометрів включно, до міжміських – *внутріобласні* і *міжобласні* перевезення за межі міста (іншого населеного пункту) на відстань більш як 50 кілометрів. Згаданий нормативний акт також виокремлює *міжреспубліканські* та *міжнародні* перевезення. *Пряме сполучення* – це перевезення одним видом транспорту вантажів, пасажирів, багажу, пошти двома і більше перевізниками. *Пряме змішане сполучення* – це перевезення змішаним видом транспорту вантажів, пасажирів, багажу, пошти за єдиним транспортним документом, складеним на весь шлях. Враховуючи ч. 2 ст. 913 ЦК України відносини перевізників, що здійснюють перевезення у прямому змішаному сполученні, визначаються за домовленістю між ними.

*Міжнародне сполучення* – це перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти шляхом перетину кордонів держав. В свою чергу міжнародне сполучення поділяється на пряме та непряме.

За *формою* договори перевезення поділяють на договори у вигляді *транспортної накладної* або *коносаменту* (спеціальна форма договору, що передбачає перевезення конкретного вантажу); *письмові договори* (договори перевезення, які укладаються шляхом підписання сторонами договору або шляхом обміну письмовими документами у вигляді оферти та акцепту); *конклюдентні* договори (укладення договору відбувається безпосередньо у транспорті шляхом видачі транспортного документу або шляхом надання заявки перевізнику).

За *строком дії* договори перевезення можна поділити на разові та довгострокові. Однак, на залізничному транспорті застосовується власна класифікація щодо вказаного критерію. Так п. 18 Статуту залізниць України вказує, що місячне планування перевезення вантажів здійснюється залізницями відправлення на основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів та замовлень відправників [3]. *Разовий* договір перевезення укладається при необхідності здійснити одне конкретне перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти у визначений період часу. *Довгостроковий договір* перевезення укладається у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажу, пасажирів, багажу, пошти. Цивільний кодекс України містить ст. 914, що здійснює лише правове регулювання довгострокових договорів перевезення вантажу. Проте, відсутність норми прямого регулювання не забороняє використовувати довгострокові договори і в інших випадках. Відповідно до ч. 2 ст. 914 ЦК України у довгостроковому договорі перевезення вантажу встановлюються обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення. З огляду на наведену законодавчу вимогу до довгострокових договорів перевезення вантажу та до інших довгострокових договорів перевезення слід також застосовувати положення ч. 2 ст. 914 ЦК України на підставі аналогії закону з врахуванням особливостей предмета договору.

За *суб'єктним складом* договори перевезення можна класифікувати на договори перевезення транспортом загального користування та договори перевезення за зверненням особи. На підставі ч. 2 ст. 915 ЦК України договір перевезення транспортом загального користування належить до публічних договорів. Норми ч. 1 ст. 915 ЦК України містять законодавчу презумпцію договору перевезення транспортом загального користування.

### *Література*

1. Самойлович П.Д. Договоры морской перевозки по советскому праву. – М.: Мор. транспорт, 1952. – 232 с.
2. Гусаков А.Г. Железнодорожное право по законодательству СССР. – М.: Транспечать НКПС, 1929. – 344 с.
3. Постанова Кабінету Міністрів "Про затвердження Статуту залізниць України" від 06 квітня 1998 р. № 457 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14. – Ст. 548.

УДК 349.2:656(045)

**Вишновецька С.В.,**  
к. ю. н., доцент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

### **ДО ПИТАННЯ ПРО ДОЦІЛЬНІСТЬ ГАЛУЗЕВОЇ ДИФЕРЕНЦІАЦІЇ У ПРАВОВОМУ РЕГУЛЮВАННІ ПРАЦІ ПРАЦІВНИКІВ ТРАНСПОРТНОЇ ГАЛУЗІ УКРАЇНИ**

Однією з особливостей розвитку науки трудового права є полярність підходів і поглядів щодо вирішення більшості проблем трудового права. Зокрема, щодо збереження диференціації у правовому регулюванні трудових відносин різних категорій працівників, відсутності системності у відборі категорій працівників, розуміння співвідношення загального і особливого (єдності і диференціації) в регулюванні трудових відносин. Отже, реформування трудового законодавства з-поміж інших повинно вирішити таку одну з найбільш дискусійних проблем, як диференціація правового регулювання праці. Книга четверта проекту Трудового кодексу України присвячена особливостям регулювання трудових відносин за участю окремих категорій працівників і роботодавців, в якій окремі глави визначають особливості праці працівників із сімейними обов'язками, особливості праці молоді, особливості регулювання трудових відносин за участю юридичної особи – суб'єкта малого підприємництва, фізичної особи – підприємця, особливості праці працівників за трудовим договором з роботодавцем – фізичною особою, особливості трудових відносин членів виробничих кооперативів. Як бачимо, законодавець застосував лише суб'єктний критерій диференціації, пов'язаний з особливостями суб'єктів трудових правовідносин.

Водночас зовсім проігноровано галузевий критерій диференціації, що дозволяє відтворити відмінності у правовому регулюванні праці

працівників залежно від галузі виробництва чи діяльності зокрема, транспортної.

До речі, Трудовий кодекс Республіки Білорусь, який схвалений Радою Республіки 30 червня 1999 року і підписаний Президентом Республіки 26 липня 1999 року містить главу 27, якою передбачено особливості регулювання праці працівників окремих галузей економіки і окремих професій.

Отже, в проекті ТК України необхідно визначити підстави введення диференціації правового регулювання трудових відносин, якими можуть бути лише усталені, об'єктивно існуючі відмінності, що перешкоджають використанню повністю або частково загальних норм, які вимагають урахування і встановлення певних умов реалізації норм трудового законодавства.

Вважаємо, що диференціація в трудовому праві – це результат вираження в його нормах того стабільного особливого, що є в трудових відносинах. Таке розуміння диференціації дозволяє відрізнити її від особливостей, властивих суб'єктам трудових відносин, самій праці, умовам, у яких вона здійснюється. Цьому повинно сприяти однозначне розуміння співвідношення "відмінностей" і "особливостей". Особливість у трудовому праві – не будь-яка відмінність (у т.ч. індивідуально-приватна), а тільки відмінність на підставі усталених, об'єктивно існуючих ознак, характерних для даного явища, об'єкта, умов тощо, у тому числі – для трудових відносин певних категорій працівників.

До об'єктивних критеріїв диференціації у правовому регулюванні праці працівників транспортної галузі можна віднести особливий характер праці, особливі умови праці окремих категорій працівників, пов'язаних або не пов'язаних із джерелом підвищеної небезпеки, тобто безпосереднім управлінням транспортним засобом, його обслуговуванням; шкідливі та (або) важкі умови праці; інтенсивність праці. Використання галузевого критерію диференціації дозволяє виділити особливості порядку прийняття на роботу, допуску до роботи осіб, безпосередньо пов'язаних з рухом і обслуговуванням транспортних засобів, режиму робочого часу і часу відпочинку, дисциплінарної відповідальності працівників транспорту тощо.

Зокрема, робота працівників льотного складу авіації супроводжується впливом різноманітних шкідливих факторів: вібрації, шуму, перевантаження, електромагнітного та радіаційного випромінювання, високих та низьких температур, психоемоційного напруження, ізолюваністю повітряного судна. Причому з кожним новим поколінням літаків агресивність перелічених факторів зростає. Технічний розвиток