

Итак, в истории органов уголовного сыска можно выделить несколько этапов.

Первый этап – конец XVII – середина XVIII в. Переход к абсолютизму, который означал крупнейшие изменения в системе государственного управления. Приказы заменяются коллегиями, соответственно, Разбойный и Сыскной приказы – Розыскной экспедицией при Московской губернской канцелярии.

Второй этап – с 1763 по 1866 г. Компетенция Розыскной экспедиции в 1782 г. переходит к Палате уголовных дел, куда было переведено большинство чиновников экспедиции, а оставшаяся часть – к Управе благочиния по следственному отделению. Каких-либо кардинальных изменений в деятельности органов, осуществляющих уголовный сыск, не произошло. Отсутствовала правовая регламентация сыскной деятельности, следователь выполнял и полицейские, и судебные функции.

В 1863 г. была сделана еще одна попытка организовать уголовную полицию и возложить на нее оперативно-розыскные функции. Однако вопрос об учреждении Сыскной полиции был не решен до 1866 г.

Третий этап – с 1866 по 11 марта 1917 г. Частые изменения в структуре и компетенции полиции. 31 декабря 1866 г. в С.-Петербурге впервые в России была учреждена Сыскная полиция. Эту дату и следует считать днем образования уголовного розыска.

С 1910 г. деятельность уголовного сыска в Российской империи, в том числе и ее оперативно-розыскной аспект, регламентировалась высшим нормативным актом – Законом “Об организации сыскной части”, в котором были определены задачи, обязанности и полномочия Сыскной полиции.

ЛИТЕРАТУРА

1. Елиньский В. И. История уголовного сыска в России (X – начало XX в.). – М., 2004. – С. 20.
2. ПСЗ. – Т. 5. – № 3203.
3. ПСЗ. – Т. 6. – № 3708.
4. ПСЗ. – Т. 9. – № 6772.
5. ПСЗ. – Т. 27. – № 21007.
6. ПСЗ. – Т. 28. – № 21161.

УДК 347.763:347.795.3/4

О.І. Сафрончик

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ МОРСЬКОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

В умовах проведення в Україні правової реформи важливого значення набуває проблема подальшого розвитку і вдосконалення правового регулювання правовідносин у сфері транспортної діяльності. Економіку будь-якої держави складно уявити без послуг, пов'язаних із перевезенням, при цьому однаково важливим є як перевезення вантажу, так і перевезення пасажирів та їхнього багажу різними видами транспорту, в тому числі і морським. Перевезення, а також інші відносини у сфері транспортної діяльності опосередковують транспортні договори, які є

різними за правовою природою та змістом [16, 25]. У зв'язку з цим правове регулювання перевезень пасажирів є однією з найважливіших категорій у цивільному праві України, без з'ясування сутності та природи якої досить складно зрозуміти особливості договорів перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти морським транспортом, порядок їх укладання, зміни та припинення, а також відповідальність сторін та інші питання, які виникають у зв'язку зі здійсненням перевезень. Не зважаючи на проведення кодифікації цивільного законодавства України, деякі проблемні питання перевезень пасажирів врегульовані не повною мірою, у зв'язку з чим питання практичного застосування та вирішення спірних питань, що випливають з договорів морського перевезення пасажирів, залишається складним питанням через наявність значної кількості нормативних актів, що регулюють відносини в цій сфері.

Проблема морських перевезень пасажирів займає значне місце в цивільному праві України, розвиток якої на сьогоднішній день знаходиться під ретельним спостереженням багатьох вчених-правознавців. Їй присвячена значна кількість наукових робіт, кожна з яких має свої особливості. Але, незважаючи на наявність різноманітних поглядів юристів по окремих питаннях сутності договору морського перевезення пасажирів, у цілому науковий підхід більшості з них однаковий. Це дає змогу говорити про існування в юридичній науці більш чи менш однакового погляду на сутність та значення зазначеного договору.

Вивченню проблеми зазначеної проблеми приділяли достатньо уваги вчені-юристи, такі як: М.І. Брагінський, В.В. Вітрянський [10], В.М. Гуцуляк [12], О.В. Дзєра [20], В.А. Єгіназаров [13], Є.О. Харитонов [18] та багато інших, за допомогою наукових праць яких є можливим розкрити зміст досліджуваних питань.

Законодавець регулює відповідні питання в рамках основного нормативно-правового акта ЦК України, який перекликається з іншими нормативно-правовими актами, що визначають поняття, зміст та особливості договору перевезення морським транспортом. Зокрема, основними джерелами морського права в сфері морського перевезення пасажирів є Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про перевезення пасажирів морем 1961 р., Афіїнська конвенція про перевезення морем пасажирів і їхнього багажу 1974 р., Протокол 1976 р. до Афіїнської конвенції про перевезення морем пасажирів і їхнього багажу 1974 р.

За договором перевезення пасажирів морським транспортом одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти іншу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити вантаж до пункту призначення та видавати його особі, що має право на одержання багажу; при цьому пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а при здаванні вантажу – і за провезення вантажу [19]. Аналогічне визначення зазначеного договору міститься у ст. 184 КТМ України [7], у зв'язку з чим можна дійти висновку про наявність значної схожості договору морського перевезення пасажирів з аналогічними договорами на інших видах транспорту. Разом з тим специфіка перевезення пасажирів морем визначає і деякі особливості правового регулювання відносин, що складаються в зв'язку з тим, що одержали відображення в правилах, що зазначені як у національних морських законодавствах різних держав, так і в міжнародних нормативних документах.

Договір перевезення пасажирів морських транспортом належить до консенсуальних договорів, при цьому порядок укладення договору перевезення пасажирів відрізняється певною специфікою, яка полягає в тому, що зазначений договір належить до публічних договорів, у зв'язку з чим перевізник зобов'язаний вступити з пасажиром в договірні відносини та виконати таке перевезення [14, 39]. При цьому основні умови договору перевезення для всіх пасажирів, які придбали відповідні проїзні документи, повинні бути однаковими. У зв'язку з цим варто погодитися з висловленою позицією В. В. Залеського, відповідно до якої ще до укладання конкретного договору перевезення пасажирів транспортне підприємство вже несе певні обов'язки перед потенційними пасажиром [15, 15].

За способом укладення договорів перевезення пасажирів морським транспортом належить до договорів приєднання, тобто його умови визначаються в стандартних формах, які розробляються відповідним органом виконавчої влади на підставі правових актів, і можуть бути прийняті пасажиром не інакше як способом приєднання до вже існуючої форми.

Предметом договору перевезення пасажирів (як окремого виду договору перевезення) є дії перевізника щодо доставки пасажирів в пункт призначення, а при здачі пасажиром багажу – багажу, який повинен бути виданий уповноваженій на його отримання особі, а також дії пасажирів по сплаті встановленої плати за проїзд та провіз багажу [11, 307].

Особливість суб'єктного складу зазначеного договору полягає в тому, що в якості пасажирів виступає фізична особа, а його контрагентом – перевізником виступає транспортна організація, яка за чинним законодавством визнається суб'єктом публічного права. При цьому аналізуючи чинне законодавство з досліджуваних питань, можна дійти висновку, що пасажиром фактично мають розглядатися всі особи, які правомірно знаходяться на борту судна під час виконання рейсу, крім капітана, інших членів екіпажу й інших осіб, що виконують на судні обов'язки, пов'язані із забезпеченням діяльності судна.

Страховання пасажирів на морському транспорті відповідно до Закону України “Про страхування” [2, 6] є одним із видів обов'язкового страхування. У зв'язку з цим на перевізника покладається обов'язок, у відповідності зі ст. 191 КТМ України, застрахувати пасажирів від нещасного випадку. При цьому страховий збір, стягнутий з пасажирів, входить у вартість квитка. Якщо страховий збір з пасажирів з будь-яких причин не був отриманий, ця обставина не звільняє перевізника від обов'язку застрахувати пасажирів.

Як впливає з визначення договору, морське перевезення пасажирів може супроводжуватися перевезенням його речей – багажу, під яким розуміють будь-які предмети або автомашину, перевезені перевізником за договором перевезення, за винятком: речей або автомашини, перевезених за договором фрахтування, коносаменту, або іншим договором, що належить головним чином до перевезення вантажів; і живих тварин (п. 5 ст. 1 Конвенції) [21, 57].

Слід зазначити, що на практиці має важливе значення визначення часу (періоду) перевезення, у зв'язку з чим період перевезення не можна ототожнювати з терміном дії договору перевезення. Зазначене обумовлено тим, що у період пере-

везення включається час фактичного перебування пасажирів на судні, час посадки на нього і висадження. Договір перевезення пасажирів діє з моменту видачі пасажирів квитка і може охоплювати час очікування подачі судна для посадки пасажирів, перерви, зроблені пасажиром на шляху, а також й саме перевезення.

Змістом зазначеного договору є сукупність його умов, по яких сторони дійшли згоди, доказом чого, у відповідно ст. 187 КТМ України, є проїзний квиток. При цьому безквитковий проїзд не породжує договірних відносин з морського перевезення пасажирів, тому особа, яка не має квитка (або прирівняного до нього документа), не є пасажиром і тому не має права вимагати від перевізника її доставки у будь-який з пунктів призначення, а також надання місця на судні, перевезення її багажу тощо [22, 17].

Договір перевезення наділяє пасажирів певними правами, що визначають призначення самого договору та врахування особливих життєвих обставин, що можуть виникнути у певних груп чи навіть окремих пасажирів (наприклад, повернути придбаний квиток перевізнику з одержанням його вартості за винятком встановленого збору тощо).

Зазначений договір є двостороннім, за яким права та обов'язки належать як пасажирів, так і перевізників. Синтезуючи різні підходи до визначення прав та обов'язків сторін за договором морського перевезення пасажирів, можна виділити основні з них.

Пасажир згідно з чинним законодавством має право на: 1) безпечну і своєчасну доставку до місця призначення, вказаного в проїзному документі, обслуговування під час перевезення згідно з встановленими нормами; 2) поставлення вимог до перевізника щодо виконання ним умов проїзду згідно з договором про перевезення; 3) безплатне перевезення із собою ручної поклажі; 4) переоформлення проїзного документа; 5) одержання від перевізника повної і своєчасної інформації про перелік послуг, що надаються, їх вартість тощо; 6) перевідправлення багажу, повернення багажу в пункт відправлення; 7) відшкодування перевізником збитків за втрачений чи пошкоджений багаж чи вантажобагаж згідно з встановленим спеціальним законодавством порядком тощо.

Пасажир зобов'язаний: 1) сплатити перевізникові встановлену плату за поїздку чи перевезення багажу (вантажобагажу); 2) здійснювати поїздку тільки за наявності проїзного документа; 3) дотримуватися під час поїздки громадського порядку, Правил перевезення, протипожежних та санітарно-епідеміологічних правил тощо.

Оскільки зазначений договір є публічно-правовим, тому на транспортні організації загального користування покладається певні публічно-правові обов'язки, спрямовані на створення необхідних умов для належного обслуговування громадян. У зв'язку з цим, як правильно зазначається в літературі, обов'язки транспортних організацій поділяються на три групи: 1) забезпечити всім потенційним пасажирів рівні умови майбутнього договору перевезення; 2) створити мінімальну необхідну матеріальну базу для придбання пасажирського квитка; 3) сформувати систему інформаційного забезпечення для можливості кожної зацікавленої особи отримати вичерпні відомості щодо запланованої поїздки [15, 15].

Зазначені обов'язки транспортних організацій носять забезпечувально-організаційний характер (а стосовно майбутніх договорів перевезення пасажирів можуть розглядатися також як “переддоговірні” обов'язки), що докладно регламентуються спеціальним законодавством [10, 305].

Перевізник має право: 1) відмовити пасажиру у перевезенні у випадках, передбачених законодавством; 2) розпорядитися багажем пасажирів, якщо він не був витребуваний у встановлений законом термін; 3) відмовитися у прийнятті вантажобагажу у випадках, передбачених правилами; 4) відмовити у посадці в поїзд при пред'явленні пасажиром недійсних проїзних документів тощо.

Основними обов'язками перевізника є: 1) здійснювати безпечно перевезення пасажирів до пункту призначення, вказаного у проїзному документі; 2) перевезти багаж пасажирів до пункту призначення, вказаного в проїзному документі, та видати його пасажирів особисто або уповноваженій ним особі; 3) своєчасно доводити до пасажирів та осіб, які зустрічають, інформацію про прибуття судна та зміни у розкладі; 4) забезпечувати схоронність багажу та вантажобагажу у сховищах та під час перевезення тощо.

Коло основних обов'язків перевізника передбачено самим визначенням договору перевезення пасажирів, проте цим обов'язки перевізника не обмежуються, що пояснюється наявністю забезпечених прав пасажирів, зокрема обов'язком морського перевізника є не лише доставити пасажирів у пункт призначення, але й в період виконання вказаного обов'язку створити пасажирів безпечні і комфортні умови поїздки [14, 237]. Наприклад, договором може бути передбачено додаткове обслуговування пасажирів в дорозі (організоване харчування, побутові послуги, екскурсії тощо).

Отже, за способом правового регулювання всі обов'язки перевізника можна поділити на дві групи: 1) обов'язки, що випливають із передбачених законодавством прав пасажирів, щодо забезпечення цих прав; 2) обов'язки перевізника, які встановлені і регламентовані безпосередньо транспортним законодавством. Зокрема, згідно із ст. 192 КТМ перевізник зобов'язаний до початку перевезення привести судно у стан, придатний до плавання і безпечного перевезення пасажирів, завчасно належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним до плавання, укомплектувати екіпаж і утримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів.

Перевізник згідно із ст. 915 ЦК, ст. 21 Закону України “Про транспорт” [1] зобов'язаний укласти договір перевезення з кожним, хто звернеться з наміром укласти такий договір, що є властивим для публічних договорів (ст. 633 ЦК України) [3; 19]. При цьому перевізник має право відмовити пасажирів у продажу квитку лише у тому випадку, якщо він не має можливості надати послугу щодо перевезення (наприклад, відсутність вільних місць тощо). Уклавши договір, перевізник зобов'язаний надати пасажирів місце згідно з придбаним квитком, а за неможливості – інше місце за згодою пасажирів.

Кожен учасник перевізного процесу несе відповідальність перед пасажиром, відправником вантажобагажу з моменту прийняття багажу чи вантажобагажу до перевезення і видачі багажної квитанції [18, 726].

При незбереженні багажу та простроченні у його доставці перевізник несе відповідальність, якщо не доведе відсутність своєї вини. Межі відповідальності перевізника залежать від оголошеної вартості багажу, а якщо вона не була оголошена – розмір відшкодування визначається його вартістю.

Пасажира, який постраждав внаслідок затримання або прибуття транспортного засобу, має право реалізовувати своє право на захист своїх порушених прав, що передбачені, зокрема, Законом України “Про захист прав споживачів” [5], вимагаючи при цьому відшкодування йому моральної шкоди [8, 9].

У разі заподіяння життю або здоров'ю пасажира перевізник несе перед пасажиром відповідальність за правилами, встановленими главою 82 ЦК України. В інтересах захисту прав пасажира закон, незважаючи на наявність в даному випадку договору, встановлює для пасажирських перевезень позадоговірну (деліктну) відповідальність перевізника при ушкодженні життя або здоров'я пасажира.

При цьому можна виділити межі відповідальності перевізника: 1) у разі смерті пасажира або ушкодження його здоров'я відповідальність перевізника у жодному разі не перевищує 175000 розрахункових одиниць щодо перевезення в цілому; 2) відповідальність перевізника за втрату або пошкодження каютного багажу у жодному разі не перевищує 1800 розрахункових одиниць на пасажира щодо перевезення в цілому; 3) відповідальність перевізника за втрату або пошкодження автомашини, включаючи весь багаж, що перевозиться в автомашині чи на ній, в жодному разі не може перевищувати 10000 розрахункових одиниць за автомашину щодо перевезення в цілому; 4) відповідальність перевізника за втрату або пошкодження іншого багажу, ніж той, що зазначено в частинах другій і третій, в жодному разі не перевищує 2700 розрахункових одиниць на пасажира щодо перевезення в цілому [11, 307; 22].

Існування зазначеного правила пояснюється тим, що перевізник як джерело підвищеного небезпекі відповідає за здоров'я та життя пасажира, у зв'язку з чим його відповідальність настає незалежно від наявності вини (ст. 1187 ЦК України). У таких випадках законом передбачається можливість відшкодування моральної шкоди за правилами, встановленими чинним законодавством України [8, 19; 21].

У певних випадках за зазначеним договором відповідальність може покладатися і на пасажира – відправника багажу (вантажобагажу), який несе матеріальну відповідальність за всі наслідки невиконання чинного законодавства, а також зловмисні дії, що призвели до порушення прав та інтересів перевізника.

Механізм вирішення спорів і конфліктів, що виникають між пасажиром і перевізником, а також питання їх відповідальності визначені ст.ст. 908, 910 ЦК України та спеціальним законодавством стосовно морських перевезень.

Відповідальність перевізника за шкоду, завдану життю або здоров'ю пасажира, визначається за правилами, встановленими ЦК України, якщо законом або договором перевезення не передбачена підвищена відповідальність перевізника. При цьому спори, що виникають з договору перевезення пасажира та багажу морським транспортом, розглядаються судом в порядку позовного провадження згідно з вимогами ЦПК України [4].

ЛІТЕРАТУРА

1. Про транспорт: Закон України від 10. 11. 94 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51.
2. Про страхування: Закон України від 07. 03. 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18.
3. Цивільний кодекс України від 16. 01. 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40.
4. Цивільно-процесуальний кодекс України: Закон України від 18. 03. 2004 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 40-42.
5. Про захист прав споживачів: Закон України від 12. 05. 1991 № 1023-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 30.
6. Про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 14. 08. 1996 року № 959 // Урядовий кур'єр. – 1996. – № 213-214.
7. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23. 05. 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47.
8. Про судову практику в справах про відшкодування моральної (психологічної) шкоди: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 31. 03. 95 р. № 4.
9. Про практику розгляду судами цивільних справ за позовами про відшкодування шкоди: Постанови Пленуму Верховного Суду України від 27. 03. 92 р. № 6 // Постанови Пленуму Верховного Суду України у цивільних справах / За заг. ред. В. Т. Малишенка. – К, 2004.
10. Брагинский М. И. Витрянский В. В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2004.
11. Булгакова І. В., Кленкова О. В. Транспортне право України: Акад. курс. Підручн. – К.: Видавничий дім „Ін Юре”, 2005.
12. Гуцуляк В. Н. Морское право: Учебн. пособ. – М.: РосКонсульт, 2000.
13. Егизагаров В. А. Транспортное право: Учебн. пособ. – М., 1999.
14. Залесский В. В. Транспортные договоры. Учебно-практич. пособ. – М.: Юриформцентр, 2001.
15. Залесский В. В. О защите прав пассажира в отношениях с транспортной организацией-перевозчиком // Право и экономика. – 2000. – № 9.
16. Луць В. В. Контракти в підприємницькій діяльності: Пам'ятковий посібник. – К.: Юрінком Інтер, 2001.
17. Тарасов М. А. Транспортное право. – Ростов н/Долу, Изд-во Ростовского университета, 1968.
18. Харитонов Е. О., Санихметова Н. А. Гражданское право Украины. Учебник.-Х.: Одиссей, 2004.
19. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар/ За ред. Є. О. Харитонова. – Х.: Одиссей, 2004.
20. Цивільне право України: Підручник у двох книгах/ За ред. О. В. Дзерн. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – Кн. 2.
21. Шемякин А. Н., Короткий Т. Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров: Учебное пособие. – Одесса: ЛАТСТАР, 1999.
22. Юридический справочник по торговому мореплаванию / Под ред. А. С. Коккина. – М.: Спарк, 2002.

УДК 347.513:347.15/17

В.А. Чернат

МІСЦЕ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ІЗ РЯТУВАННЯ ЖИТТЯ ТА ЗДОРОВ'Я ФІЗИЧНОЇ ОСОБИ У СИСТЕМІ НЕДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

Питання визначення місця зобов'язань із рятування життя та здоров'я фізичної особи (людини) у системі недоговірних зобов'язань вітчизняного цивільного законодавства є актуальними з теоретичної і практичної точок зору.