

ЦИВІЛЬНЕ ТА ГОСПОДАРСЬКЕ ПРАВО І ПРОЦЕС

УДК 347.1+340.11

DOI [https://doi.org/10.32837/pyuv.v0i1\(30\).510](https://doi.org/10.32837/pyuv.v0i1(30).510)

М. Р. Габріадзе

orcid.org/0000 0001 7314 4003

кандидат юридичних наук,

доцент кафедри конституційного, міжнародного та приватного права

Криворізького факультету

Національного університету «Одеська юридична академія»

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ ЕКСПЕДУВАННЯ ЗА ЦИВІЛЬНИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ

Постановка проблеми. Відповідно до бачення сучасних вчених, для здійснення ефективного дослідження того чи іншого цивільноправового договору та його правової природи потрібно здійснити виокремлення такого договору в системі договорів, що дозволить визначити його самостійність або співвідношення з певною групою цивільних договорів. Підставами є певні критерії, котрі дозволяють розподілити договори на види.

Набір законодавчих актів, що регулюють в Україні на національному рівні транспортно-експедиторську діяльність, досить невеликий і добре відомий основним учасникам галузі.

У нашому випадку здійснення дослідження правової природи договору транспортного експедування повинно проводитись із позиції системного підходу й в розрізі, в якому необхідно встановити системоутворювальні зв'язки з другими групами цивільноправових договорів.

Якщо говорити про визначення місця договору транспортного експедування в наявній системі цивільноправових договорів, то цей процес має важливе практичне значення, тому що надає можливість провести визначення його галузевої належності, особливості й відмінності, характеристику в порівнянні з договорами перевезення та іншими договорами щодо надання послуг [7].

Тому шляхом встановлення місця договору транспортного експедування серед інших договорів, які регулюються цивільним законодавством, можливо знайти розв'язок ряду проблем і дискусійним питанням, котрі пов'язані з істотними умовами договору, його елементами, узгодженням конструкції з встановленими імперативними вимогами чинного законодавства.

Аналіз останніх досліджень і публікацій. Проблематика у сфері надання послуг із транспортного експедування була об'єктом наукових досліджень вітчизняних і зарубіжних вчених, серед яких І.Я. Дідковська, Є.В. Додіна, Н.С. Золотникова,

В.В. Луць, М.Л. Луцик, Н.В. Морозова, О.В. Ребриков, С.П. Хмельов, А.І. Хаснутдинов та інші.

Натепер лишився нерозв'язаним перелік питань щодо поняття договору транспортного експедування, встановлення його місця в системі цивільних зобов'язань і співвідношення з іншими видами цивільних договорів. Все вищезазначене привело до необхідності проведення дослідження договору транспортного експедування, встановлення його особливостей і відмінних рис від договору перевезення та інших цивільних договорів щодо надання послуг [6].

Виклад основного матеріалу дослідження. Цивільне законодавство, яке врегульовує відносини щодо перевезення вантажів, було спрямоване саме на договір перевезення конкретного вантажу у зв'язку з відсутністю інших договірних форм. Можна погодитись, що чинна система з правового врегулювання суспільних відносин, які пов'язані зі здійсненням перевезення вантажів, природно походить зі сталої необхідності щодо детальнішого й чіткішого регулювання прав та обов'язків перевізників і вантажовідправників, що походять, відповідно, з договору переліку конкретного вантажу.

Ситуація, яка склалася, була змінена з прийняттям у 2003 році Цивільного кодексу України. Нині збільшення кола суспільних відносин щодо перевезення вантажів у сферу, врегульовану правом, привело до того, що такі відносини врегульовані транспортними договорами, які становлять собою систему та є підставою для виникнення цивільноправових зобов'язань. Поділ транспортних договорів на основні й допоміжні здійснив вчений В.В. Луць. Завдяки основним договорам опосередкована головна сфера відносин між клієнтами й транспортними організаціями (договори про перевезення вантажів, договори про перевезення пасажирів, договори буксирування, договори перевезення пошти й багажу). Завдяки допоміжним договорам забезпечено належну організацію про-

цесу перевезення (договори на подачу й забирання вагонів, договори експедиції, договори на організацію перевезень, договори на експлуатацію під'їзних колій) [4].

Договори транспортного експедирування також знаходяться серед допоміжних договорів, які пов'язані з перевезенням вантажів. До прийняття у 2003 році Цивільного кодексу (далі – ЦК) України законодавець розглядав транспортне експедирування як певний набір додаткових до перевезення вантажу операцій і послуг, що виконуються транспортною чи іншою спеціалізованою організацією для вантажовідправника чи вантажоодержувача. Натепер відносини з транспортного експедирування врегульовані цивільним законодавством шляхом окремого цивільноправового договору.

Відповідно до ч. 1 ст. 929 ЦК України за договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату й коштом іншої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу.

Договором транспортного експедирування може бути встановлено обов'язок експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, вибраним експедитором або клієнтом, зобов'язання експедитора укласти від свого імені або від імені клієнта договір перевезення вантажу, забезпечити вирушення та одержання вантажу, а також інші зобов'язання, пов'язані з перевезенням.

Договором транспортного експедирування може бути передбачено надання додаткових послуг, необхідних для доставлення вантажу (перевірка кількості й стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплата мита, зборів і витрат, покладених на клієнта, зберігання вантажу до його одержання в пункті призначення, одержання необхідних для експорту й імпорту документів, виконання митних формальностей тощо) [5].

Основний обов'язок експедитора зводиться до належного зберігання ввірених йому документів до повного закінчення перевезення (тобто до доставлення вантажу одержувачу). Інші обов'язки експедитора регулює ЦК і договір на експедирування вантажів. До обов'язків експедитора належить організація вантажоперевезення на підбраному експедитором або замовником виді транспорту за узгодженим із замовником маршрутом; обов'язок від свого імені або від імені замовника укладати договори на перевезення; обов'язок забезпечити своєчасне навантаження, відправлення та розвантаження. На відміну від перевізника, експедитор має право залучати до здійснення перевезення третіх осіб, однак це не звільняє його від відповідальності перед замовником.

З урахуванням загальних формулювань закону щодо відповідальності й відсутності регулювання

цього питання у сфері експедирування, встановлена законодавством відповідальність експедитора вкрай розмита й дає кредиту можливість вимагати безпосередньо від експедитора відшкодування завданих збитків, пов'язаних із загибеллю, втратою або пошкодженням вантажу під час його перевезення, а також застосування заходів забезпечення виконання зобов'язання, зокрема штрафу або пені, передбачених договором. Крім того, той же обсяг відповідальності експедитора передбачений за порушення зобов'язання третіми особами, яких він залучив [7].

Проведення відокремлення договорів і визначення рис та особливостей спричинені теоретичною та практичною необхідністю.

Процес визначення співвідношення договору транспортного експедирування та договору перевезення триває вже довгий час. Якщо брати до уваги правові погляди дореволюційного й радянського періодів, договір транспортного експедирування був відокремлений від договору перевезення, однак перебував у фактичному і юридичному зв'язку з договором перевезення. Для проведення такого відокремлення виникла підстава, відповідно до якої договір транспортного експедирування має спрямування на надання послуг, які відповідно до індивідуалізованих властивостей і значущості отримали відповідний рівень самостійності й вимагали відповідного врегулювання на законодавчому рівні [6].

У вищезазначений період транспортно-експедиторські послуги розглядалися законодавцем як певна сукупність додаткових операцій до перевезення вантажу й були врегульовані на мінімальному рівні шляхом прийняття певних транспортних кодексів, статутів і правилами перевезень, що слугували додатками до кодексів і статутів.

На наш погляд, проблематика співвідношення договору перевезення та договору транспортного експедирування є досить суттєвою для подальшого розгляду наукою цивільного права. У процесі розв'язання такого проблемного питання будуть застосовуватися ті чи інші законодавчі норми, котрими врегульовано відповідальність за невиконання договору транспортного експедирування.

Насамперед потрібно звернути увагу на те, що, керуючись нині чинним цивільним законодавством, за договором транспортного експедирування організовується виконання або ж виконуються послуги, пов'язані з перевезенням вантажу [8].

На думку О.С. Йоффе, поєднання різних дій експедитора закріплює допоміжний характер діяльності експедитора стосовно перевізника. Походження зазначеного зв'язку перевезення та транспортного експедирування за добре відомим правилом встановлюється тим, що договір перевезення вантажів є основним договором, а договір транспортного експедирування допоміжний [7].

З такими твердженнями не можна погодитись в повному обсязі, тому без договору про перевезення вантажу договір транспортного експедирування не може існувати. Однак на сучасному етапі розвитку правового регулювання договору транспортного експедирування не можна категорично вказувати на його допоміжний характер як основу рису. До прикладу, зобов'язання з транспортного експедирування може вийти на передній план, і вже в рамках надання експедиторських послуг укладаються договори перевезення (повне транспортне-експедиторське обслуговування).

Щодо співвідношення цих договірних зобов'язань потрібно вказати, що положення глави 65 ч. 2 ст. 929 ЦК України, які регулюють відносини транспортного експедирування, поширюють свою дію на випадки, в яких обов'язки транспортного експедитора покладені на перевізника. В такій ситуації можливі два випадки. Перший – перевізником виконуються функції транспортного експедитора, які він поєднує з одночасним здійсненням перевезення. В юридичній науці існують погляди, згідно з якими до такого виду відносин, зважаючи на їхній характер, потрібно використовувати норми права, що регулюють перевезення або транспортне експедирування, тому що експедиторські функції виконуються саме під час перевезення [6].

В іншому випадку перевізник стосовно іншої особи може виступати експедитором. У такій ситуації правила про експедирування підлягають застосуванню без винятків. Однак таке твердження не однозначне й викликало ряд заперечень у дослідників. На погляд В.В. Вітрянського, експедитор не може виступати експедитором стосовно перевізника й лишається експедитором лише для свого клієнта.

Неоднозначним є питання дії експедитора в ролі перевізника. Більшість думок сходиться до того, що стосовно договору перевезення договір транспортного експедирування має одночасно самостійний і допоміжний характер. В країнах Європейського Союзу законодавство дозволяє транспортному експедитору поєднувати дві ролі: посередника (агента) й договірної перевізника (принципала). З вищесказаного варто підсумувати, що поставлене питання має важливе юридичне значення на підставі того, що відповідальність перевізника-експедитора має суттєву відмінність від відповідальності експедитора-посередника [5].

Керуючись ст. 929 ЦК України, де міститься перелік транспортно-експедиторських послуг, визначено, що такі послуги похідні від договору перевезення вантажу. Згідно зі ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», до повноважень транспортних експедиторів відноситься лише організація перевезення вантажів різними видами транспорту; щодо інших послуг,

які можуть надаватися транспортними експедиторами, то вони мають допоміжний характер.

Якщо згадати про мету зобов'язань, можна визначити, що метою договору перевезення є надання послуг із переміщення вантажів у просторі, відповідно метою договору транспортного експедирування є надання послуг, які звільняють вантажовідправника або ж вантажоотримувача від функцій, що не властиві йому, а саме щодо організації та забезпечення перевезення вантажу.

На погляд В.В. Вітрянського, в ситуації, під час якої експедитор бере на себе обов'язок здійснити доставлення вантажу власними засобами, прямуючи від складу відправника до складу отримувача, договір перевезення не має самостійного значення, а є структурним елементом договору транспортного експедирування.

За такого бачення, перевізник і вантажовідправник поєднані в одній особі. Також у цій ситуації відсутній сам договір перевезення, без наявності якого неможливе існування договору транспортного експедирування.

Щодо договору транспортного експедирування, то буде наявна відсутність сторони, на користь якої надаються послуги вантажовідправником або ж вантажоодержувачем. Однак на практиці цього не відбувається, оскільки в правовому відношенні договір перевезення не поглинається договором транспортного експедирування. Під час виконання договору здійснюється трансформація експедитора в перевізника, із цього моменту вступає в дію окремий самостійний договір перевезення, в якому учасниками є дві сторони: перевізник і вантажовідправник.

У випадку, коли допущена зворотна ситуація, доводиться визнати, що відносини з перевезення вантажу є елементом складного й комплексного транспортно-експедиційні зобов'язання, яке спрямовується не на переміщення вантажу в просторі, а на надання певного спектра послуг, пов'язаних із таким переміщенням. Послуги, пов'язані з переміщенням вантажу, передбачають самостійне зобов'язання з перевезення.

Вінший ситуації послуга з перевезення як структурний елемент договору транспортного експедирування виступає одночасно самим перевезенням і послугою, що пов'язана з таким перевезенням.

Для попередження суперечок щодо питання про можливість чи неможливість дії експедитора як перевізника й попередження непорозумінь щодо тлумачення предмета договору транспортного експедирування, на наш погляд, потрібно внести певні зміни до Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність».

У внесених змінах до законодавчого акту варто прописати, що експедитор у рамках зобов'язання з транспортно-експедиційного обслуговування виступає в ролі перевізника й має право виконати

перевезення вантажів власними транспортними засобами або від власного імені укласти договір перевезення вантажу з третіми особами [4].

До таких відносин потрібно застосовувати законодавство про перевезення вантажів. Вищезазначена правова невизначеність щодо структурних елементів правових відносин між перевізниками й експедиторами має бути усунена певними нормативними положеннями.

Потрібно конкретизувати наявні правові норми або доповнити їх на рівні нормативно-правового документа положеннями, інструкціями щодо здійснення транспортно-експедиційної діяльності. Однак натепер такі документи в нас в Україні не прийняті.

Таким фактом об'єктивно стримано розв'язання практичних і теоретичних завдань, що покладаються на виробників послуг. Повністю очевидно, що ця обставина не дає нормативних підстав для здійснення науково-практичного обґрунтування розв'язання наступних правових проблем:

- проведення інтеграції вітчизняних виробників послуг перевезення в міжнародний правовий простір для здійснення транспортно-експедиційної діяльності;

- встановлення правил поведінки на ринку для клієнтів для споживачів послуг перевезення чи експедивання;

- впровадження в практичну діяльність сучасних технологій із логістичного обслуговування клієнтів разом з експедиторами й перевізниками;

- забезпечення дотримання добросовісної конкуренції між надавачами експедиторських і транспортних послуг.

Висновки. Натепер транспортна діяльність в Україні все більше розвивається та спрямовується до досягнення стандартів, які встановлені в розвинутих європейських країнах, однак на шляху такого досягнення залишається ще досить велика кількість нерозв'язаних завдань.

Вище було розглянуто погляди вчених, які мають певні розбіжності між собою, однак юридична наука займає однозначну позицію щодо того, що договір транспортно експедивання має суттєві відмінності від договору перевезення за рядом ознак:

- наявний допоміжний характер експедиції стосовно перевезення;

- в такому типі договору наявна посередницька сутність;

- договір має консенсуальну природу.

Отже, договір транспортно експедивання не належить до договорів перевезення вантажів, а тому досить слушно відокремлений у Цивільному кодексі України в окрему главу. Підсумовуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що договори перевезення та договори транспортно експедивання є самостійними зобов'язаннями, котрі співвідносяться між собою.

Література

1. Цивільний кодекс України : Закон України від 23 травня 2020 р. № 435-IV / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#n4404> (дата звернення: 23.03.2020).

2. Цивільне право України : підручник : у 2-х кн. / за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. Київ : Юрінком Інтер, 2014. Кн. 2. 640 с.

3. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 1 липня 2004 р. № 1955-IV / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 2019. № 28. Ст. 295.

4. Луць В.В. Контракти у підприємницькій діяльності : навчальний посібник. Київ : Юрінком Інтер, 1999. 560 с.

5. Про Статут автомобільного транспорту УРСР : Постанова Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. № 401 / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1981. № 351.

6. Витрянский В.В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва : Статут, 2003. 513 с.

7. Йоффе О.С. Обязательственное право. Москва : Юрид. лит., 1975. 872 с.

8. Гражданское право : учебник / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. Москва, 1998. Т. 2. 798 с.

9. Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. Москва, 1976. 145 с.

10. Якушев В.В. Экспедитор и перевозчик в российском праве: прошлое, настоящее и будущее. *Хозяйство и право*. 1996. № 1. С. 82–91.

Анотація

Габриадзе М. Р. Правове регулювання договору експедивання за цивільним законодавством. – Стаття.

Відзначено, що договором транспортно експедивання може бути встановлено обов'язок експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, вибраним експедитором або клієнтом, зобов'язання експедитора укласти від свого імені або від імені клієнта договір перевезення вантажу, забезпечити вирушення та одержання вантажу, а також інші зобов'язання, пов'язані з перевезенням. Досліджено, що стосовно договору транспортно експедивання, то буде наявна відсутність сторони, на користь якої надаються послуги вантажовідправником або ж вантажоодержувачем. Однак, на практиці цього не відбувається, оскільки в правовому відношенні договір перевезення не поглинається договором транспортно експедивання. Констатовано, що натепер транспортна діяльність в Україні все більше розвивається та спрямовується до досягнення стандартів, які встановлені в розвинутих європейських країнах, однак на шляху такого досягнення залишається ще досить велика кількість нерозв'язаних завдань. Юридична наука займає однозначну позицію щодо того, що договір транспортно експедивання має суттєві відмінності від договору перевезення за рядом ознак: наявний допоміжний характер експедиції стосовно перевезення; в такому типі договору наявна посередницька сутність; договір має консенсуальну природу. Отже, договір транспортно експедивання не належить до договорів перевезення вантажів, а тому досить слушно відокремлений у Цивільному кодексі України в окрему главу. Підсумовуючи вищезазначене, можна зробити висновок, що договори перевезення та договори транспортно експедивання є самостійними зобов'язаннями, котрі співвідносяться між собою. Обґрунтовано розв'язання таких правових проблем: проведення інтеграції вітчиз-

няних виробників послуг перевезення в міжнародний правовий простір для здійснення транспортно-експедиторської діяльності; встановлення правил поведінки на ринку для клієнтів для споживачів послуг перевезення чи експедування; впровадження в практичну діяльність сучасних технологій із логістичного обслуговування клієнтів разом з експедиторами й перевізниками; забезпечення дотримання добросовісної конкуренції між надавачами експедиторських і транспортних послуг.

Ключові слова: система цивільноправової відповідальності, порушення зобов'язань, захист порушених прав, збитки, засоби забезпечення виконання зобов'язань.

Summary

Habriadze M. R. Legal regulation of the forwarding agreement under the civil legislation. – Article.

It is noted that the forwarding agreement may establish the obligation of the freight forwarder to arrange the carriage of goods by transport and on the route chosen by the freight forwarder or the customer, the obligation of the freight forwarder to conclude a contract of carriage on their own behalf or on the customer's behalf, to ensure the dispatch and receipt of the cargo, other transportation-related obligations. It is noted that there can be forwarding agreements with no party in favour of which the services are provided – the consignor or the consignee. This does not, however, happen in practice, as in legal terms the contract of carriage is not covered by the for-

warding agreement. It is stated that transport activity in Ukraine is increasingly developing towards achieving the standards set in developed European countries, but there are still a large number of outstanding tasks on this way. The legal science takes, however, a clear position that the forwarding agreement has significant differences from the contract of carriage on a number of grounds: there is an auxiliary nature of the forwarding in relation to the carriage; there is an intermediary nature in this type of agreement; the agreement is consensual. Therefore, the forwarding agreement does not belong to the contracts of carriage, and therefore quite reasonably separated in the Civil Code of Ukraine into a separate chapter. To summarize the above, it can be argued that the carriage contracts and the forwarding agreements are separate obligations which are related to each other. It is noted that the legal basis for the onset of civil liability under the contract is the composition of the civil offense, which is formed by: the offense, causing harm, causation between them and the fault. The solution of the following legal problems is justified: the integration of domestic providers of transportation services in the international legal space for carrying out forwarding activities; establishing market behaviour rules for customers of carriage or forwarding services; implementation of latest logistic technologies by freight forwarders and carriers; ensuring fair competition between freight forwarders and carriers.

Key words: system of civil liability, breach of obligations, protection of violated rights and interests, material losses, means of ensuring fulfillment of obligations.