

УДК 347.763

*Н. С. Золотнікова,
здобувач кафедри підприємницького та комерційного права ОНЮА*

ДОГОВІР ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ ЗА НОВИМ ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Вперше у праві незалежної України законодавчо врегульовано договір транспортного експедирування: у Цивільному кодексі України [1] (далі — ЦК України) йому присвячена глава 65 «Транспортне експедирування» (ст. ст. 929–935); у Господарському кодексі України [2] (далі — ГК України) — ст. 316 «Договір транспортного експедирування», що міститься у главі 32 «Правове регулювання перевезення вантажів». Отже, присвятивши договору транспортного експедирування окрему главу в ЦК України, «цивілісти» підтвердили наявність у цьому договорі ряду особливостей, що виділяють його у самостійний цивільно-правовий договір; у протилежність їм, автори ГК України (враховуючи положення ч. 4 ст. 306 ГК України) відвели договору транспортного експедирування лише роль допоміжного договору, що пов'язаний з перевезенням вантажів.

Раніше відносини по транспортно-експедиційному обслуговуванню регулювалися нормами транспортних статутів (Статутом внутрішнього водного транспорту (ст. 78) [3], Статутом залізниць СРСР (ст. 68) [4], Статутом автомобільного транспорту УРСР (ст. ст. 125, 126) [5], а також відомчими нормативними актами (правилами перевезення, правилами виконання комерційних операцій тощо). У цивільному законодавстві інститут транспортної експедиції вперше був закріплений напередодні розпаду СРСР — в Основах цивільного законодавства Союзу РСР і республік від 31.05.1991 р. [6] (далі — «Основи цивільного законодавства»), де у главі 13 «Перевезення» була вміщена ст. 105 «Договір транспортної експедиції». Враховуючи, що Постановою Верховної Ради України від 12.09.1991 р. «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР» [7] було встановлено, що до прийняття відповідних актів законодавства України на території республіки застосовуються акти законодавства Союзу РСР з питань, які не врегульовані законодавством України, за умови, що вони не суперечать Конституції і законам України, можна стверджувати, що ст. 105 Основ цивільного законодавства фактично діяла до набрання чинності новим ЦК України та ГК України.

У зв'язку з тим, що договір транспортного експедирування регулюється ГК України, він є господарським договором. Отже, враховуючи положення ч. 7 ст. 179 ГК України, договір транспортного експедирування укладається за правилами, встановленими Цивільним кодексом України з урахуванням особливостей, передбачених ГК України, іншими нормативно-правовими актами щодо окремих видів договорів.

За договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або органі-

зувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу (абз. 1 ч. 1 ст. 929 ЦК України та абз. 1 ч. 1 ст. 316 ГК України).

Аналіз визначення договору транспортного експедирування дає можливість зробити висновок про те, що цей договір з точки зору загальної характеристики цивільно-правового договору є двостороннім, оплатним та консенсуальним. Однак, існує думка, що цей договір може бути або консенсуальним, або реальним [8]. Нами підтримується позиція інших науковців, згідно якої у будь-якому випадку договір транспортного експедирування є консенсуальним [9], тобто, він визнається укладеним в момент, коли сторони у письмовій формі досягли згоди щодо всіх істотних умов договору і всі дії сторін з цього моменту здійснюються на виконання зобов'язання, що вже виникло.

Сторонами договору транспортного експедирування є експедитор та клієнт. На відміну від тексту прийнятого у другому читанні проекту ЦК, у якому уточнювалося, що клієнтом може бути вантажовідправник або вантажоодержувач (така норма міститься також у п. 1 ст. 801 Цивільного кодексу Російської Федерації (частина друга) від 26.01.1996 р.), такого уточнення у чинному ЦК України немає. На нашу думку, це є слушним у зв'язку з тим, що коло клієнтів не звужується, — ними, поряд з вантажовідправниками і вантажоодержувачами, можуть бути й інші особи, такі як власник вантажу (у випадку відправлення або одержання вантажу через третіх осіб), перевізник (при необхідності розвантажити, навантажити, зберегти вантаж тощо), інші зацікавлені особи, які мають договірні відносини з вантажовідправником або вантажоодержувачем.

Враховуючи, що експедитори здійснюють господарську діяльність (тобто, відповідно до ч. 1 ст. 3 ГК України діяльність у сфері суспільного виробництва, спрямована на виготовлення та реалізацію продукції, виконання робіт чи надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність) для досягнення економічних і соціальних результатів та з метою одержання прибутку, то згідно з ч. 2 ст. 3 ГК України така діяльність є підприємництвом, а суб'єкти такої діяльності, тобто, експедитори — підприємцями. З 1994 по 1998 р. діяльність з надання транспортно-експедиційних послуг в Україні підлягала ліцензуванню відповідно до Положення про порядок видачі суб'єктом підприємницької діяльності спеціальних дозволів (ліцензій) на здійснення окремих видів діяльності, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 17.05.1994 р. № 316 [10]. Цей вид діяльності було виключено з кола ліцензованих відповідно до Закону України від 23 грудня 1997 р. «Про внесення змін до Закону України «Про підприємництво» [11]. Лише у випадку, якщо експедитор самостійно буде здійснювати перевезення або охорону вантажу, то згідно зі ст. 9 Закону України від 01.06.2000 р. «Про ліцензування певних видів діяльності» [12] він повинен одержати відповідні ліцензії. З відміною ліцензування збільшилася кількість експедиторів низького професійного рівня і у клієнтів посилюється ризик отримати неякісне транспортно-експедиційне обслуговування та понести внаслідок цього значні збитки, тому, на наш погляд, доцільним було б повернутися знов до попереднього порядку.

Згідно з абз. 2 ч. 1 ст. 929 ЦК України та абз. 2 ч. 1 ст. 316 ГК України 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 відправку і одержання вантажу, а також інші зобов'язання, пов'язані з перевезенням. Слід зазначити, що у проекті ЦК України (в редакції, прийнятої у другому читанні) не передбачалося надання експедитору права укласти договір перевезення вантажу від свого імені, але це було виправлено.

Договором транспортного експедирування може також бути передбачено здійснення експедитором ще цілого ряду додаткових послуг і операцій, необхідних для доставки вантажу клієнту. До їхнього числа відносяться: перевірка кількості та стану вантажу, його завантаження та вивантаження, сплата мита, зборів і витрат, покладених на клієнта, зберігання вантажу до його одержання у пункті призначення, одержання необхідних для експорту та імпорту документів, виконання митних формальностей тощо (абз. 3 ч. 1 ст. 929 ЦК України та абз. 3 ч. 1 ст. 316 ГК України).

Варто зазначити, що передбачений ч. 1 ст. 929 ЦК України перелік послуг, що може надаватися експедитором, не є вичерпним. Отже, керуючись ч. 3 ст. 929 ЦК України, сторони за домовленістю можуть розширювати цей перелік на власний розсуд, якщо інше не встановлено законом, іншими нормативно-правовими актами. При укладенні договору транспортного експедирування потрібно враховувати, що на сьогодні, крім вже вказаних, існують інші нормативно-правові акти, які врегульовують різні аспекти діяльності експедиторів, в тому числі: Митний кодекс України [13], Кодекс торговельного мореплавства України [14]; Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [15], Закон України «Про транспорт» [16], Закон України «Про транзит вантажів» [17], Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» [18], Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 21.09.1993 р. № 770 «Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів» [19].

Наявність у експедитора права в залежності від доручень клієнта діяти від свого імені або від імені клієнта є однією з особливостей договору транспортного експедирування. В залежності від умов договору з клієнтом на практиці можливі два варіанти правовідносин експедитора з третіми особами: 1) експедитор виступає як самостійна особа (діє від свого імені) і своїми діями створює права й обов'язки для себе; 2) експедитор виступає як представник клієнта (діє від імені клієнта) і своїми діями створює права і обов'язки для клієнта. У другому випадку для легалізації повноважень експедитора як представника клієнта, останній згідно з ч. 2 ст. 930 ЦК України повинен видати експедиторові довіреність. При цьому довіреність, як правило, буде охоплювати лише частину дій, обумовлених у договорі транспортного експедирування, у зв'язку з тим, що покладання на експедитора лише обов'язку укласти від імені клієнта договір

перевезення позбавлено практичного змісту (з цією метою сторони могли би обмежитись укладенням договору доручення).

Звертає на себе увагу те, що у ст. 929 ЦК України (також як і у ст. 801 ЦК Російської Федерації) немає правил, що містилися у п. 2 ст. 105 Основ цивільного законодавства, відносно того, що «до договору транспортної експедиції застосовуються положення про договір доручення, якщо експедитор діє від імені клієнта, і положення про договір комісії, якщо експедитор діє від свого імені». Деякі науковці вважають, що і зараз можливе пряме або субсидіарне застосування до договору транспортного експедирування правил договору доручення або договору комісії [20]. Однак, це у принципі є помилковим, а після набрання чинності ЦК України — неприпустимим. Ми цілком підтримуємо точку зору В. В. Вітрянського: «Застосування окремих норм стосовно інших договорів до договорів, що визнаються самостійними договорами, яким присвячені окремі глави ЦК, можливо лише як прийом законодавчої техніки і за наявності прямої вказівки про це в тексті Цивільного кодексу» [21]. Отже, після набрання чинності ЦК України, у якому немає такої прямої вказівки, ніякі норми про договір доручення або договір комісії не повинні застосовуватися до договору, що розглядається, не зважаючи на спільні риси цих договорів.

Законодавчо закріплено (ч. 2 ст. 929 ЦК України), що положення глави 65 ЦК України поширюються на випадки, коли обов'язки експедитора виконуються перевізником. На практиці не є рідкими такі випадки, коли перевізник вантажу приймає на себе додаткові обов'язки з транспортно-експедиційного обслуговування клієнтів, що дійсно виходить за рамки предмету договору перевезення. На нашу думку, у цьому випадку згідно з ч. 2 ст. 628 ЦК України такий договір є «змішаним». Отже, до відносин сторін у такому договорі застосовуються у відповідних частинах норми про перевезення вантажів та про транспортне експедирування, якщо інше не встановлено договором (при цьому потрібно враховувати, що відповідальність сторін і строки позовної давності у договорах перевезення та транспортного експедирування відрізняються).

Договір транспортного експедирування укладається у простій письмовій формі (ч. 1 ст. 930 ЦК України). Це означає, що даний договір згідно зі ст. 207 ЦК України може бути укладений як у вигляді єдиного письмового документу, підписаного сторонами, так і шляхом обміну окремими документами, що відображають узгодження волі сторін, переданими за допомогою поштового, телеграфного, телетайпного, телефонного, електронного або іншого зв'язку.

Розмір плати експедиторові згідно зі ст. 931 ЦК встановлюється договором транспортного експедирування, якщо інше не встановлено законом (тобто, договір завжди є оплатним), а якщо розмір плати не буде встановлений, клієнт буде повинен виплатити експедитору розумну плату. Зауважимо, що у частині другій ст. 316 ГК України встановлено, що плата за договором транспортного експедирування здійснюватиметься за цінами, що визначаються відповідно до глави 21 цього Кодексу — «Ціни і ціноутворення у сфері господарювання».

Виконувати обов'язки за договором експедитор може самостійно або за допомогою інших осіб, право на залучення яких йому надано ст. 932 ЦК Украї-

ни. При цьому відповідальність перед клієнтом за порушення договору несе експедитор.

Найважливіший обов'язок клієнта, крім відшкодування витрат і виплати експедитору плати, — надати експедиторові документи та іншу інформацію про властивості вантажу, умови його перевезення, а також інформацію, необхідну для виконання експедитором обов'язків, встановлених договором (ч. 1 ст. 933 ЦК України). У разі ненадання клієнтом документів та необхідної інформації експедитору (наприклад, необхідних ліцензій, сертифікатів, свідоцтв, декларації тощо), останній має право відкласти виконання своїх обов'язків за договором до надання документів та інформації в повному обсязі. Експедитор також вправі вимагати від клієнта відшкодування збитків, заподіяних непредставленням необхідних документів і інформації про вантаж. Потрібно зауважити, що про виявлені недоліки одержаної інформації експедитор повинен негайно повідомити клієнта і вимагати від нього їх усунення.

Питанням відповідальності експедитора присвячена ст. 934 ЦК України, яка відсилає до глави 51 ЦК України (що регулює загальні питання відповідальності за порушення зобов'язання); як правило, відповідальність експедитора складається з обов'язку сплатити неустойку і відшкодувати заподіяні збитки (при цьому договором може бути передбачено обмежений або підвищений розмір відповідальності експедитора). На відміну від ЦК України, у ст. 803 Цивільного кодексу Російської Федерації, яка регулює відповідальність експедитора, передбачено наступне виключення: якщо експедитор доведе, що порушення зобов'язання викликано неналежним виконанням договорів перевезення, відповідальність експедитора перед клієнтом визначається по тих же правилах, за якими перед експедитором відповідає відповідний перевізник. Потрібно зазначити, що аналогічне правило містилося в п. 4 ст. 105 Основ цивільного законодавства. Невключення вказаного правила до ЦК України, на нашу думку, є помилкою законодавців, яка може завдати додаткові збитки експедиторам тому, що на практиці можливі ситуації, коли експедитор буде нести відповідальність у більшому обсязі, ніж перевізник перед експедитором або ж буде нести відповідальність у тих випадках, коли перевізник відповідно до транспортних статутів або кодексів взагалі не буде нести відповідальності.

Згідно зі ст. 935 ЦК України клієнт або експедитор має право відмовитися від договору транспортного експедирування, попередивши про це другу сторону в розумний строк. Сторона, яка заявила про таку відмову, зобов'язана відшкодувати другій стороні збитки, завдані їй у зв'язку із розірванням договору. Отже, кодексом надано право сторонам на односторонню відмову від виконання договору; при цьому підстави відмови не зазначаються.

Глава 65 ЦК України та ст. 316 ГК України регулюють лише основні положення щодо договору транспортного експедирування. Наступний крок — прийняття спеціального закону «Про транспортно-експедиторську діяльність», проєкт якого вже внесений на розгляд Верховної Ради України відповідно до Програми створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні (а саме, пп. 2.4 п. 2 додатку до Програми), затвер-

дженої Постановою Кабінету Міністрів України № 346 від 20.03.1998 р. [22], та Комплексної програми утвердження України як транзитної держави у 2002–2010 рр. (а саме, пп. а п. 1 ст. 1 Розділу IV), затвердженої Законом України від 07.02.2002 р. [23].

Отже сторонам необхідно з метою запобігання виникнення нерегульованих або спірних питань якнайчіткіше і детальніше визначати умови договору транспортного експедирування: предмет договору (перелік пов'язаних з перевезенням вантажу послуг, що надаються експедитором), права та обов'язки сторін (у тому числі, зміст інформації та перелік документів, які клієнт зобов'язаний надати експедитору, порядок їх передачі, строки виконання зобов'язань, розмір винагороди експедиторові) та їх відповідальність за невиконання або неналежне виконання прийнятих на себе зобов'язань.

Література

1. Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 40. — Ст. 356.
2. Офіційний вісник України. — 2003. — № 11. — Ст. 462.
3. Сборник законодательства по внутреннему водному транспорту. — М., 1964. — С. 74.
4. СП СССР. — 1964. — № 5. — Ст. 36.
5. СП РСФСР. — 1969. — № 2–3. — С. 8.
6. Відомості З'їзду народних депутатів СРСР і Верховної Ради СРСР. — 1991. — № 26. — Ст. 733.
7. Відомості Верховної Ради України. — 1991. — № 46. — Ст. 621.
8. Савичев Г. П. Договор как основа для возникновения экспедиционного обязательства // Гражданское право: Учебник: В 2 т. / Отв. ред. Е. А. Сухапов. — М., 2002. — Т. II, полутом 2. — С. 67–68.
9. Витрянский В. В. Договор транспортной экспедиции // Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. — М., 2003. — С. 647–649; См. также: Иоффе О. С. Обязательственное право. — М.: Юрид. лит., 1975. — С. 543.
10. Зібрання постанов Уряду України. — 1994. — № 9. — Ст. 221.
11. Відомості Верховної Ради України. — 1998. — № 17. — Ст. 80.
12. Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 36. — Ст. 299.
13. Відомості Верховної Ради України. — 2002. — № 38–39. — Ст. 288.
14. Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 47–50. — Ст. 349.
15. Відомості Верховної Ради УРСР. — 1991. — № 29. — Ст. 377.
16. Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.
17. Відомості Верховної Ради України. — 1999. — № 51. — Ст. 446.
18. Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 28. — Ст. 222.
19. Зібрання постанов Уряду України. — 1994. — № 2. — Ст. 35.
20. Луць В. В. Договори про транспортне експедирування // Цивільне право України: Підручник: У 2 кн. / О. В. Дзера (кер. авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін.; За ред. О. В. Дзери, П. С. Кузнецової. — К., 2002. — Кн. 1. — С. 301; Цивільний кодекс України: Коментар. — Х.: Одиссей, 2003. — С. 630.
21. Витрянский В. В. Вказ. праця. — С. 653.
22. Урядовий кур'єр. — 1998. — № 67–68.
23. Відомості Верховної Ради України. — 2002. — № 24. — Ст. 166.