

УДК 347.763

О. С. Кужко

ПРИВАТНОПРАВОВИЙ ХАРАКТЕР НОРМ, РЕГЛАМЕНТУЮЧИХ ПОРЯДОК УКЛАДЕННЯ ДОГОВОРУ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ

На сьогоднішній день ринок транспортно-експедиторських послуг України перебуває на етапі свого бурхливого розвитку. Наслідком цих рухів стала дедалі більша розробка законодавчого регулювання договірних відносин суб'єктів транспортно-експедиторської діяльності. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.2004 року передусім спрямований на впорядкування взаємовідносин між транспортно-експедиторськими підприємствами, перевізниками різноманітних видів транспорту та споживачами транспортно-експедиторських послуг як організуючий компоненти транспортної галузі України.

До набрання чинності Цивільним кодексом України 2004 року (далі – ЦК України) та прийняття Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» на території України діяли імперативні правила, що були призначені для регламентації порядку укладення договорів про транспортно-експедиторське обслуговування.

Імперативний характер норм про порядок укладення договорів про транспортно-експедиторське обслуговування, що діяли в радянський період, пояснювався існуванням на той час механізму централізованого планування як перевезень вантажів, так і операцій з їх експедирування [7]. Наприклад, згідно із ст. 126 Статуту автомобільного транспорту УРСР перелік транспортно-експедиційних операцій і послуг, що здійснюються підприємствами й організаціями автотранспорту загального користування, а також порядок здійснення цих операцій і послуг встановлюються правилами передбаченими в пунктах «а» і «д» статті 6 цього Статуту. Згідно з відсылною нормою Правила транспортно-експедиційного обслуговування громадян в УРСР затверджувалися Міністерством автомобільного транспорту УРСР з подальшим опублікуванням у Збірнику правил перевезень і тарифів автомобільного транспорту УРСР.

За цими Правилами порядок укладання договору транспортного експедирування носив публічний характер і здійснювався за такою схемою. Вантажовідправниками та вантажоотримувачами, яким було необхідно транспортно-експедиторське обслуговування, надавалися відповідним автотранспортним організаціям заявки-плани на виконання транспортно-експедиторських робіт на майбутній рік з вказівкою приблизного обсягу вантажно-розвантажних робіт, експедиторських операцій та робіт з експлуатації складів. Автотранспортні організації на підставі цих заявок-планів розробляли проекти планів транспортно-експедиторських робіт на рік, що планується, та надсилали їх на затвердження в обласні транспортні управління, а останні – в Міністерство автомобільного транспорту УРСР, яке визначало для підвідомчих транспортних управлінь плани транспортно-експедиторських робіт у цінових показниках з розбивкою за

кварталами. Таким чином, договори про транспортно-експедиторське обслуговування набували плановий характер, а їх укладення ставало обов'язковим як для автотранспортних організацій, так і для їхніх клієнтів – вантажовідправників та вантажоотримувачів.

На хвилі публічного характеру правовідносин у транспортно-експедиторській сфері до відповідного часу ще діяли Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів, затверджених Постановою Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 року за № 770. На теперішній час система правового регулювання порядку укладення договорів, пов'язаних з транспортно-експедиторським обслуговуванням, заснована на імперативних правилах та яка детально регламентувала дії сторін при укладенні договорів та сам зміст договорів, не існує. На її місце прийшла юридична рівність учасників транспортно-експедиторських відносин, їхня ініціативність та вільний розсуд при виборі правил поведінки, прямо не забороненої законом. Державна підтримка транспортно-експедиторської діяльності формується і здійснюється відповідно до загальнодержавних програм економічного розвитку в галузі транспорту і за все інше передбачає створення рівних умов на ринку транспортно-експедиторських послуг та недопущення будь-якої дискримінації стосовно експедиторів, перевізників чи вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з правом власності на цей вантаж, а також при оподаткуванні транспортно-експедиторських послуг, за винятком випадків адекватного реагування на дискримінаційні заходи щодо України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною [2].

ЦК України не містить якихось спеціальних правил щодо укладання договору транспортного експедирування, крім обов'язкового застосування письмової форми договору. Це обумовлено складністю прав та обов'язків сторін за договором транспортного експедирування, можливістю внесення до нього додаткових умов з виконання цілого ряду фактичних дій.

На підставі вищезазначеного, відповідно до ст. 207 ЦК України, договір транспортного експедирування бути вважатися таким, що вчинений у письмовій формі, якщо його зміст зафіксований в одному або кількох документах, у листах, телеграмах, якими обмінялися сторони. Але існує друга частина вже згаданої ст. 207 ЦК України, яка містить правило, щодо якого правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо він підписаний його стороною (сторонами). Правочин, який вчиняє юридична особа, підписується особами, уповноваженими на це її установчими документами, довіреністю, законом або іншими актами цивільного законодавства, та скріплюється печаткою. Тобто існують неоднозначні правила щодо вчинення правочина в письмовій формі. І якщо підпис сторін можливо відтворити у факсимільному вигляді за допомогою засобів механічного або іншого копіювання, електронно-числового або іншого аналога власноручного підпису, вимога про наявність «мокрої» печатки, навпаки, гальмує договірний процес у сфері транспортно-експедиторської діяльності.

Визнання договорів недійсними за такою обставиною тягне за собою дуже важкі наслідки, і сторонам залишається лише користуватися положеннями ст. 218 ЦК України, згідно з якими заперечення однією із сторін факту вчинення правочину або оспорювання його частин може доводитися письмовими доказами, засобами аудіо-, відеозапису та іншими доказами, але рішення суду не може ґрунтуватися на свідченнях свідків.

Договір – найзвичайніший засіб виникнення зобов'язання [10]. Загальний порядок укладення договорів визначений главою 53 ЦК України. Договір укладається шляхом пропозиції однієї сторони укласти договір (оферти) і прийняття пропозиції (акцепту) іншою стороною і вважається укладеним, якщо сторони в належній формі досягли згоди з усіх істотних умов договору [1].

Українська цивільно-правова доктрина виходить з того, що договірні умови поділяються на істотні та інші (неістотні). Але хотілося би навести точку зору В. В. Вітрянського та М. І. Брагинського, згідно з якою «ніяких інших умов, крім істотних, у договорі не може бути. Вся річ у тім, що одні умови стають істотними внаслідок зобов'язальної для сторін імперативної норми, інші – внаслідок того, що сторона скористалась наданою диспозитивною нормою можливістю, треті – внаслідок самого характеру відповідної договірної моделі, а четверті – завдяки визнаній однією із сторін необхідності включення їх у договір». Це теоретичне припущення підтвержене ч. 1 ст. 638 ЦК України і гарно ілюструється нормою Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», у якій перелічені істотні умови договору транспортного експедирування та міститься положення, згідно з яким істотними є «всі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди [2]».

Стаття 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» передбачає цілий ряд істотних умов договору транспортного експедирування, а саме: відомості про сторони договору; вид послуги експедитора; вид та найменування вантажу; права, обов'язки сторін; відповідальність сторін, у тому числі в разі завдання шкоди внаслідок дії непереборної сили; розмір плати експедитору; порядок розрахунків; пункти відправлення та призначення вантажу; порядок погодження змін маршруту, виду транспорту, вказівок клієнта; строк (термін) виконання договору.

Насправді такий великий перелік істотних умов договору транспортного експедирування був викликаний не насущною необхідністю, а найпевніше узагальнив та закріпив на законодавчому рівні умови, які обговорювалися і вносилися до договору в практичній діяльності транспортно-експедиторських підприємств.

Відповідно до вищезазначених підстав, рекомендується укладати договір транспортного експедирування з дотриманням всіх формальних правил щодо оформлення письмового документа, з досягненням згоди за всіх істотних умов та скріпленням договору підписами уповноважених представників сторін і печаткою підприємства.

Саме в порядку укладання договору транспортного експедирування виявляються його відмінні риси, відповідно до яких сторони за договором не перебувають у відносинах влади – підпорядкування одна щодо іншої, рівноправно і

вільно встановлюють свої права й обов'язки у відносинах, що виникають з їхньої ініціативи. Згідно з приватноправовим характером норм про порядок укладання договору транспортно-експедиторського характеру основним завданням державного регулювання транспортно-експедиторської діяльності є захист економічних інтересів України, подальше становлення, розвиток та формування ринку транспортно-експедиторських послуг [2].

Література

1. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 березня 2003 року // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.
2. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004 року // Відомості Верховної Ради. – 2004. – № 52. – Ст. 562.
3. Статут автомобільного транспорту УРСР: Затв. Постановою Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 р. № 401 // Нормативні акти України: Інформ.-пошукова система. – К.: АТ інформтехнології, 2007.
4. Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів: Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 року за № 770 // Нормативні акти України: Інформ.-пошукова система. – К.: АТ інформтехнології, 2007.
5. Агарков М.М. Обязательства по советскому гражданскому праву // Учен. тр. ВИЮН. – М., 1940. – Вып. III. – 191 с.
6. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4: Договоры о перевозке, буксировке, транспортном экспедировании и иных услугах в сфере транспорта. – Изд. доп., испр. (2-й завод). – М.: Статут, 2004. – 910 с.
7. Витрянский В.В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2003. – 320 с.
8. Гражданское право: В 2 т. Т.2 / Под ред. Е.А. Суханова. – М.: БЕК, 1994. – 620 с.
9. Иоффе О.С. Обязательственное право. – М.: Госюриздат, 1975. – 466 с.
10. Победоносцев К.П. Курс гражданского права. Ч. 3: Договоры и обязательства. – М.: Статут, 2003. – 622 с.
11. Плужников К.И. Транспортное экспедирование. – М., 1999. – 256 с.

УДК 374.75/76:338.46

М. О. Герасимчук

ПРОБЛЕМНІ ПИТАННЯ ДОГОВОРІВ ПРО НАДАННЯ ПОСЛУГ

Договір про надання послуг – інститут для Цивільного кодексу новий. ЦК УРСР 1963 року регулював лише окремі види послуг – комісію, доручення, перевезення, зберігання тощо, які, зрозуміло, не охоплювали всю сферу послуг, унаслідок чого деякі послуги виявилися за межами ЦК і регулювалися або відомчими нормативними актами, або взагалі не піддавалися нормативно-правовому регулюванню.

Крім цього, ст. 178 ЦК розглядає послуги як самостійний об'єкт цивільного права, що є вагомим аргументом, який підтверджує право договору на надання послуг на існування.

Якщо звернутись до етимології слова «послуга», то під ним розуміється