эксплуатации за 1909 и 1910 гг.; составлено по анкете Пост. бюро Всерос. водопр. и санитарно-техн. съезда въ 1912 г. Вып. 2. — М., 1913.
2. Блинкова Е. В. Гражданско-правовое регулирование водоснабжения в России: фрагменты истории // История государства и права. — 2004. — № 4.
3. Марков В. К. Договор газоснабжения в системе вещных гражданско-правовых договоров // Цивилистические записки / Под науч. ред. В. А. Рыбакова. — М., 2001. — Вып. 1.
4. Бернштейн И. В. Правовое регулирование водоснабжения и водоотведения в Российской Федерации: Автореф. дис... канд. юрид. наук. — М., 2006.

УДК 347.463(477)

О. С. Кужко

СПІВВІДНОШЕННЯ ДОГОВОРУ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ ТА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Необхідність відокремлення одного договору від іншого, з'ясування специфічних рис та правового регулювання того чи іншого різновиду договірного зобов'язання обумовлені не тільки теоретичною, але і певною практичною необхідністю.

Співвідношення договору транспортного експедирування саме з договором перевезення має свою глибоку історичну традицію. Відповідно до правової дійсності радянського та ще більш раннього дореволюційного періодів, договір транспортного експедирування відокремився від договору перевезення, є допоміжним зобов'язанням по відношенню до договору перевезення та перебуває в юридичному та фактичному зв'язку з договором перевезення.

Підставою для відокремлення договору транспортного експедирування в особливий договірний тип є та обставина, згідно з якою він спрямований на надання таких послуг, які за своєю значимістю та їхніми індивідуалізуючими властивостями достали необхідного ступеня самостійності та відповідно вимагають самостійного регулювання на законодавчому рівні.

Раніш транспортно-експедиторське обслуговування розглядалося законодавством як певний набір додаткових до перевезення вантажу операцій та послуг, що виконуються для вантажовідправника чи вантажоотримувача транспортною або іншою спеціалізованою організацією. Регулювалися вказані відносини в мінімальному ступені транспортними статутами та кодексами та правилами перевезення вантажу, що видавалися відповідно до цих статутів та кодексів. Наприклад, сьогодні і досі діє Статут автомобільного транспорту УРСР, затверджений Постановою Ради Міністрів УРСР 27.06.1969 року за № 401 [1].

Питання про співвідношення договору перевезення та договору транспортного експедирування має не тільки теоретичне, але і важливе практичне значення. Залежно від його вирішення застосовуються ті чи інші норми, що регулюють відповідальність транспортного експедитора за невиконання зобов'язань за договором.

© О. С. Кужко, 2008

Перш за все необхідно відзначити, що відповідно до цивільного законодавства України, за договором транспортного експедирування виконується або організується виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу. Правова природа вказаного зв'язку транспортного експедирування з перевезенням вантажу за загальним правилом визначається тим, що договір перевезення вантажу визнається основним, а договір транспортного експедирування — додатковим, допоміжним, таким, що призваний обслуговувати основний договір [2, 70]. О. С. Йоффе вважав, що єдність різноманітних дій експедитора цементує допоміжний характер діяльності експедитора по відношенню до перевізника [3, 544].

З цими позиціями не можна погодитись. Насправді, без зобов'язання щодо перевезення вантажу договір транспортного експедирування існувати не може, будь-то виконання чи організовування виконання визначених договором послуг.

Але неможливо на сьогоднішньому етапі розвитку зобов'язання з транспортного експедирування говорити про його допоміжний характер. Можна навести приклад, коли в рамках повного транспортно-експедиторського обслуговування — «від двері до двері» — зобов'язання з транспортного експедирування виходить на перший план, в рамках якого можуть укладатися не один та не два договори перевезення вантажу.

Щодо співвідношення двох договірних зобов'язань, необхідно відзначити таке.

У відповідності до ч. 2 ст. 929 Цивільного кодексу України (далі — ЦК України), правила гл. 65, що присвячені договору транспортного експедирування, поширюються також на випадки, коли у відповідності до договору обов'язки транспортного експедитора виконує перевізник. У даному випадку можливі дві ситуації.

Перший випадок, це коли перевізник виконує функції транспортного експедитора, пов'язані з перевезенням вантажу, яке він здійснює самостійно. У чинній правовій доктрині склалася думка, згідно з якою до таких відносин, залежно від їхнього характеру, належить застосовувати норми чи про договір транспортного експедирування, чи про договір перевезення, оскільки самі експедиторські функції виконуються при здійсненні процесу перевезення [4, 414].

Друга ситуація можлива у тому випадку, коли перевізник виступає експедитором по відношенню до іншої особи (наприклад, іншого перевізника) та правила про експедирування застосовуються без будь-яких виключень. Ця позиція є менш визначеною і викликає ряд дорікань з боку таких цивілістів, як В. В. Вітрянський, який стверджує, що експедитор залишається експедитором тільки для свого клієнта та не може виступати експедитором по відношенню до іншого перевізника [2, 58–59].

Здається, що експедитор, який діє в інтересах клієнта, може вступати у правовідносини з іншими особами, в тому числі і з перевізниками. При цьому при змішаному перевезенні вантажів перевізник може прийняти на себе зобов'язання не тільки з перевезення вантажів власними засобами, але і організувати подальше перевезення вантажів, виконуючи при цьому обов'язки транспортного експедитора перед особами, які здійснюють подальше перевезення. Такий перевізник виступає у ролі експедитора вантажовідправників.

Дискусійним є також питання про можливість дій експедитора у ролі перевізника. Більшість вчених вважають, що договір транспортного експедирування має водночас самостійний характер та допоміжний характер по відношенню до договору перевезення [5, 5–6]. Проте право більшості європейських країн, а також міжнародні угоди передбачають діяльність транспортного експедитора у двох ролях — договірного перевізника (принципала) та посередника (агента). Виходячи з вищезазначеного, це питання має важливе юридичне та практичне значення, оскільки відповідальність експедитора-перевізника дуже відрізняється від відповідальності експедитора-посередника.

Стаття 929 ЦК України містить відкритий перелік транспортно-експедиторських послуг, але всі ці послуги, відповідно до частини першої вже згаданої статті Цивільного кодексу України, пов'язані з перевезенням, тобто є похідними від договору перевезення вантажу. Це правило підтверджується ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», згідно з якою транспортні експедитори можуть лише організовувати перевезення вантажів різними видами транспорту, а інші послуги, які надаються транспортними експедиторами, мають допоміжний та супутній характер по відношенню до перевезення.

Якщо звернутися до мети зобов'язань, що співвідносяться, то метою договору перевезення є надання послуг по переміщенню вантажу у просторі, а метою договору транспортного експедирування є надання послуг зі звільнення вантажовідправника (вантажоотримувача) від невластивих йому функцій з організації та забезпечення перевезення.

На думку В. Вітрянського, у випадку, коли експедитор бере на себе обов'язки доставити власними засобами вантаж від складу відправника до складу отримувача, договір перевезення не має самостійного значення, а є лише елементом договору транспортного експедирування. При такому підході вантажовідправник та перевізник поєднуються в одній особі (експедитор) [2, 74].

Цей висновок приводить до небезпечної грані, відповідно до якої відсутній сам договір перевезення, без якого, у свою чергу, не може існувати договір транспортного експедирування. В цьому випадку в договорі транспортного експедирування буде відсутня сторона, в інтересах якої надаються послуги, а саме — вантажовідправник (вантажоотримувач). Насправді цього не відбувається, оскільки договір перевезення не поглинається у правовому відношенні договором транспортного експедирування. На відповідному етапі виконання договору відбувається трансформація експедитора у перевізника, і з цього моменту діє самостійний договір перевезення, в якому беруть участь дві сторони — вантажовідправник та перевізник. При допущенні зворотної ситуації прийшлось би визнати, що зобов'язання з перевезення вантажу є елементом складного транспортно-експедиторського зобов'язання, спрямованого не на переміщення вантажу у просторі, а на надання послуг, пов'язаних з таким переміщенням. Надання послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу, передбачає наявність самостійного зобов'язання з перевезення. В іншому випадку, послуга з перевезення, як елемент договору транспортного експедирування, буде одночасно послугою, пов'язаною з цим же самим перевезенням, тобто сама з собою.

Основні обов'язки транспортного експедитора, що входять у зміст зобов'язання, яке виникає з договору транспортного експедирування, полягають в організації перевезення вантажу клієнта тим транспортом та за тим маршрутом, які вибрані клієнтом чи експедитором, укладанні для цього експедитором від імені клієнта або від свого імені договорів перевезення вантажів з транспортними організаціями, забезпечення відправки та отримання вантажу клієнта [6, 929; 7, 9]. Згідно з чинними нормативно-правовими актами України експедитор має право обирати або змінювати вид транспорту, на якому здійснюється перевезення.

Відповідно до Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р.:

1) договір фактичного перевезення — це договір, що передбачає перевезення вантажу перевізником, якому це доручено (п. 2 ст. 1 Конвенції);

2) договір наскрізного перевезення — це договір, в якому передбачається, що конкретна частина перевезення за договором повинна здійснюватися не перевізником, а іншою визначеною особою (ст. 11 Конвенції) [8, 85–107].

Відкликаючись на цю міжнародну норму права, виконання договору транспортного експедирування експедитором, який не є перевізником вантажу, може бути здійснено лише шляхом залучення третіх осіб (транспортних організацій).

Для виправлення можливих майбутніх дискусій з питання про можливість дій експедитора у ролі перевізника та недопущення непорозумінь при тлумаченні предмета договору транспортного експедирування у Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність» необхідно було би відобразити таке правило: «Експедитор, який у рамках зобов'язання з транспортно-експедиторського обслуговування виступає у ролі перевізника, має право виконати перевезення вантажів своїми власними засобами (фактичний перевізник) чи від свого імені укласти договір перевезення вантажу з третіми особами (договірний перевізник). До таких відносин застосовується законодавство про перевезення вантажів з урахуванням правил, встановлених цим законом».

Резюмуючи вищезазначене, доходимо висновку про те, що договори перевезення та транспортного експедирування в любому випадку є самостійними однопорядковими зобов'язаннями.

Література

1. Про Статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. № 401, у редакції від 2 липня 1981 р. № 351.
2. Витрянский В. В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. — М.: Статут, 2003.
3. Йоффе О. С. Обязательственное право. — М., 1975.
4. Гражданское право: Учебник / Под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. — М., 1997. — Ч. 2.
5. Андреев В. К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. — М., 1976.
6. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 березня 2003 року // Офіційний вісник України. — 2003. — № 11. — Ст. 461.
7. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004 р. // Офіційний вісник України. — 2004. — № 30. — Ст. 1996.
8. Конвенция ООН о морской перевозке грузов 1978 года // Материалы по морскому праву и международному торговому мореплаванию. — 1979. — Вып. 18. — С. 85–107.