



М. Л. Луцик*

ПРАВА СТОРІН ДОГОВОРУ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ

Транспортно-експедиторська діяльність відіграє важливу роль в організації внутрішнього і міжнародного товарообігу, сприяє оптимізації використання транспортних засобів і розробці найбільш раціональних схем перевезення вантажу. Розвиток торгівлі, поява нових способів перевезення зумовлює розширення обсягу послуг, що надаються експедиторами, посилення їхньої ролі в транспортному процесі. Аналіз прав експедиторів і їхніх клієнтів дозволить з більшою повнотою охарактеризувати їх правовий статус, а також внести пропозиції щодо посилення механізму захисту прав цих суб'єктів.

Дане питання було предметом досліджень В. К. Андреева, Г. Є. Брухіса, В. В. Вітрянського, Є. М. Ворожейкіна, Н. В. Морозової, С. Ю. Морозова, Г. П. Савичева, А. І. Хаснутдінова та ін. Водночас не всі права сторін договору транспортно-експедитування були детально проаналізовані, крім того, в сучасних умовах господарювання виникає потреба переосмислення даного інституту в контексті нових економічних реалій.

Метою статті є характеристика прав сторін договору транспортно-експедитування, що дозволить виявити існуючі недоліки і прогалини в правовому регулюванні даного питання, а також виробити рекомендації щодо вдосконалення чинного законодавства.

Права експедиторів і їхніх клієнтів визначаються законодавством і підписаним між ними договором. Окремі права передбачені в Цивільному кодексі України (далі — ЦК України), зокрема такі права експедитора, як право залучати до виконання своїх обов'язків третіх осіб, право відкласти виконання своїх обов'язків за договором до надання клієнтом документів та інформації про вантаж в повному обсязі, право експедитора і клієнта відмовитися від договору, попередивши про це другу сторону в розумний строк. Більш детальний перелік закріплений у Законі України "Про транспортно-експедиторську діяльність"¹ (далі — Закон). Обсяг однієї публікації не дозволяє детально проаналізувати всі права сторін договору транспортно-експедитування, тому в даній статті зупинимось на найбільш цікавих і проблемних питаннях.

З аналізу положень ЦК України і Закону випливає, що як клієнт, так і експедитор мають право визначати маршрут перевезення вантажу і вид транспорту. Так, згідно із ч. 2 п. 1 ст. 929 ЦК України договором транспортно-експедитування може бути встановлено обов'язок експедитора організувати перевезення вантажу транспортом і за маршрутом, вибраним експедитором або клієнтом. Згідно із ч. 1 ст. 10 Закону експедитор має право обирати або змінювати вид транспорту та маршрут перевезення. Водночас, ч. 2 цієї статті передбачає, що клієнт має право визначати маршрут прямування вантажу та вид транспорту. На перший погляд ці два положення суперечать одне одному, оскільки право визначати маршрут перевезення і вид транспорту може належати лише одній із сторін: або експедитору, або клієнту. З цього приводу А. Г. Калпін вважає, що оскільки договір транспортно-експедитування є похідним стосовно договору перевезення і в

© Луцик М. Л., 2007

* аспірант Львівського національного університету імені Івана Франка

¹ Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 01.07.2004 р. // ВВР. — 2004. — № 52. — Ст. 562.



більшості випадків вантажовідправник є стороною договору перевезення, то “вибір маршруту слідування вантажу і виду транспорту є правом клієнта”².

Згідно з п. III “Загальних умов транспортного експедирування Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ)”, затверджених Загальними зборами АМЕУ 20.04.2000 р., якщо інше не передбачено договором і інструкціями клієнта, експедитор має право на власний розсуд вибирати субпідрядників, транспортні засоби і маршрут³. Ми погоджуємося з наведеним вище положенням і вважаємо, що первинно право обирати маршрут перевезення і вид транспортного засобу належить клієнту, проте якщо він не скористався цим правом, то визначити маршрут перевезення і вид транспортного засобу повинен експедитор. У багатьох випадках клієнт вказує лише пункт відправки і доставки вантажу, отже, в такому разі експедитор, який володіє необхідними для цього знаннями, повинен розробити і запропонувати клієнту найбільш доцільний і оптимальний маршрут.

Згідно із абз. 5 ч. 2 ст. 10 Закону клієнт має право змінювати маршрут доставки вантажу і кінцевого вантажоотримувача, завчасно повідомивши про це експедитора, з відшкодуванням витрат на зміну маршруту відповідно до договору транспортного експедирування. Поняття “завчасне повідомлення” має оціночний характер, тому в кожному випадку при вирішенні питання про те, чи виконав клієнт вимогу про завчасне повідомлення, необхідно враховувати достатність часу для того, щоб експедитор встиг належно відкоригувати вказівки безпосереднім виконавцям перевезення, внести необхідні зміни в документацію. Зміна маршруту може викликати додаткові витрати, зокрема необхідність доплати перевізникам за додатковий пробіг транспортного засобу. Згідно з наведеним вище законодавчим положенням такі витрати підлягають відшкодуванню відповідно до договору транспортного експедирування. Проте договір може і не передбачати порядку відшкодування таких витрат. Як бути експедитору в такому випадку? Ми вважаємо, що навіть за відсутності в договорі відповідних положень експедитор все одно матиме право на відшкодування цих витрат на підставі норми ст. 10 Закону, згідно з якою експедитор має право на відшкодування додаткових витрат, що виникли в нього при виконанні договору транспортного експедирування. Звичайно, ці витрати підлягають відшкодуванню за умови їх документального підтвердження. Отже, для того щоб гарантувати експедиторам можливість захисту своїх прав у випадках, коли договір транспортного експедирування містить певні прогалини, пропонуємо викласти абз. 5 ч. 2 ст. 10 Закону в наступній редакції: “Клієнт має право змінювати маршрут доставки вантажу і кінцевого вантажоотримувача, завчасно повідомивши про це експедитора, з відшкодуванням витрат на зміну маршруту, якщо такі витрати документально підтверджені”.

За надання послуг згідно з договором експедитор отримує плату, яка є винагородою за надані ним послуги. Експедитори здійснюють свою діяльність з метою отримання прибутку, тому дивно, що ст. 10 Закону, яка закріплює права експедитора, не передбачає такого права як право на винагороду за надані послуги. В ній лише передбачено (абз. 4 ч. 1), що експедитор має право на відшкодування в погоджених з клієнтом обсягах додаткових витрат, що виникли в нього при виконанні договору транспортного експедирування, якщо такі витрати здійснювалися в інтересах клієнта. Однак в результаті відшкодування клієнтом

² Калпин А. Г. Договор транспортной экспедиции и новое гражданское законодательство // Государство и право. — 2004. — № 5. — С. 26.

³ Загальні умови транспортного експедирування Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ) від 20.04.2000 р. // www.ameu.org.ua/links/ib.htm#II.13.



понесених експедитором витрат експедитору лише будуть повернені витрачені ним кошти, тоді як йому важливо не лише повернути витрачене, а й отримати плату за свої послуги.

З тексту абз. 4 ч. 1 ст. 10 Закону випливає висновок про те, що експедитор має право на відшкодування додаткових витрат лише в обсягах, погоджених з клієнтом. Звичайно, експедитор, який надає послуги на професійному рівні, повинен прогнозувати ймовірність виникнення додаткових витрат і їхній можливий обсяг. Однак іноді можуть мати місце непередбачувані витрати чи витрати, розмір яких неможливо заздалегідь визначити, тоді розмір запланованих витрат може збільшитися. В подібних випадках необхідно виходити насамперед з того, що експедитор завжди діє за рахунок клієнта. Отже, навіть якщо обсяг додаткових витрат не був узгоджений з клієнтом, проте вони здійснювалися при виконанні договору і в інтересах клієнта, ми вважаємо, що клієнт зобов'язаний відшкодувати експедитору ці витрати. Крім того, варто зауважити, що клієнт зобов'язаний відшкодувати експедитору всі документально підтверджені витрати, понесені експедитором в інтересах клієнта в цілях виконання договору, зокрема ті витрати, які були попередньо узгоджені з клієнтом, а не лише додаткові витрати (тобто ті витрати, які виникли непередбачувано і не були заздалегідь узгоджені з клієнтом), як йдеться в коментованому абзаці. Враховуючи наведені вище міркування, пропонуємо внести зміни в абз. 4 ч. 1 ст. 10 Закону, виклавши його в наступній редакції: "Експедитор має право на плату за надані послуги і на відшкодування документально підтверджених витрат, понесених експедитором в інтересах клієнта при виконанні договору транспортного експедирування".

Клієнт зобов'язаний у порядку, передбаченому договором транспортного експедирування, сплатити належну плату експедитору, а також відшкодувати документально підтверджені витрати, понесені експедитором в інтересах клієнта в цілях виконання договору транспортного експедирування. Зазвичай, сторони обумовлюють термін і порядок оплати в договорі. Якщо ж термін оплати договором не встановлений, то, на наш погляд, слід керуватися ч. 2 ст. 530 ЦК України, згідно з якою, якщо строк (термін) виконання боржником обов'язку не встановлений або визначений моментом пред'явлення вимоги, кредитор має право вимагати його виконання у будь-який час. Боржник повинен виконати такий обов'язок у семиденний строк від дня пред'явлення вимоги, якщо обов'язок негайного виконання не впливає із договору або актів цивільного законодавства. В цьому контексті необхідно з'ясувати, чи впливає з актів цивільного законодавства обов'язок клієнта негайно виконати вимогу експедитора про оплату.

Відповідно до українського законодавства експедитор діє за рахунок клієнта, проте в жодному нормативному акті не закріплено обов'язок клієнта негайно оплатити послуги експедитора. Отже, якщо сторони в договорі не визначили термін оплати, клієнт згідно із ч. 2 ст. 530 ЦК України повинен оплатити рахунок експедитора в семиденний строк.

Варто зазначити, що в багатьох країнах терміни оплати послуг експедитора закріплені правилами, що регулюють транспортно-експедиторську діяльність. Згідно із ст. 40 "Правил експедиторів Бельгії" виставлені експедитором рахунки повинні бути оплачені негайно в повному обсязі. Будь-які претензії щодо виставлених рахунків повинні бути подані протягом 8 днів⁴. Відповідно до ст. 29 "Загальних умов діяльності експедиторів Австрії" рахунки експедитора мають бути оплачені негайно, але не пізніше 5 днів з дня виставлення⁵. Згідно із ст. 456

⁴ Правила Бельгійських Експедиторів // <http://www.ascologic.com/ru/content/sitemap>.

⁵ General Austrian Forwarder's Terms and Conditions // www.schenker.co.at/impressum/aoesp-e.pdf.



Торгового кодексу Німеччини, оплата експедитору має бути проведена після передачі вантажу перевізнику⁶. Відповідно до ст. 27 “Умов діяльності експедиторів Швейцарії” оплата експедитору проводиться після виставлення рахунку. У випадку прострочення оплати стягується неустойка в розмірі 1,2 % простроченої суми в місяць⁷. Отже, в світовій практиці передбачено обов’язок клієнта оплатити рахунки експедитора протягом невеликої кількості днів після їх виставлення.

У зв’язку з тим, що експедитори діють за рахунок клієнтів, правила транспортного експедирування в багатьох країнах передбачають, що на вимогу експедитора клієнт повинен видати йому аванс. Так, відповідно до пар. 9 “Загальних правил Союзу експедиторів Північних країн” при відсутності домовленості про інше клієнт зобов’язаний на вимогу експедитора видати йому аванс на покриття видатків, які можуть виникнути у зв’язку з виконанням договору⁸. Відповідно до “Умов діяльності експедиторів Швейцарії” (ст. 28) експедитор може вимагати в клієнта передоплату, яка включає поряд з витратами також суму його винагороди⁹. Згідно із пар. 14 “Загальних польських експедиторських правил” експедитор має право вимагати попередню оплату до початку виконання заявки. Експедитор також має право вимагати негайного відшкодування понесених витрат перед тим, як продовжувати виконувати заявку¹⁰.

Водночас у сучасних умовах експедитори можуть кредитувати клієнтів. Наприклад, експедитор може за рахунок власних коштів оплатити авансом послуги перевізника, а гроші від клієнта отримати вже після завершення перевезення. Якщо експедитор укладає договори з третіми особами від свого імені, він зобов’язаний провести розрахунки з ними в терміни, передбачені договорами, навіть якщо клієнт ще не сплатив коштів експедитору, оскільки за такими договорами з третіми особами обов’язок провести оплату має експедитор, і цей обов’язок не залежить від того, чи отримав експедитор кошти від клієнта. В даному випадку також йтиме мова про кредитування клієнта експедитором.

На нашу думку, положення про право експедитора на аванс і про право експедитора кредитувати клієнта повинні бути закріплені в Україні на законодавчому рівні, оскільки необхідність і доцільність цього підтверджена світовим досвідом правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності.

Згідно з п. 14 “Модельних правил транспортно-експедиторського обслуговування ФІАТА” всі належні експедитору кошти мають бути сплачені без будь-яких відрахувань чи відстрочок, що впливають з будь-яких претензій, зустрічних претензій чи зарахування вимог¹¹. Подібне положення закріплено також у “Загальних умовах транспортного експедирування АМЕУ”. Таке положення зобов’язує клієнта провести оплату експедитору в повному обсязі, не зважаючи на те, що в клієнта є також певні вимоги до експедитора (наприклад, про відшкодування вартості пошкодженого вантажу, сплату штрафу за прострочення доставки). Отже, клієнт не має права самостійно вираховувати з експедитора будь-які суми, і якщо в нього є претензії до експедитора, він повинен пред’являти їх окремо. Таким чином, дане положення має важливе практичне значення, оскільки воно є додатковою гарантією права експедитора на плату за надані послуги. Однак,

⁶ German Commercial Code // www.transportrecht.org/index1.htm.

⁷ Swiss Forwarder Terms and Conditions // www.dhl.ch/publish/ch/en/information/useful_links.high.html.

⁸ Общие правила Союза экспедиторов Северных стран // www.nordicfreight.org/nsabry.pdf (Правила діють в Швеції, Норвегії, Фінляндії і Данії).

⁹ Swiss Forwarder Terms and Conditions // www.dhl.ch/publish/ch/en/information/useful_links.high.html.

¹⁰ Polish General Forwarding Rules // www.chartwig.com.pl/index.php?dzial=ub&menu=24&lg=en.

¹¹ Fiata Model Rules For Freight Forwarding Services // www.forwarderlaw.com/library/view.php?article_id=180 (ФІАТА — Міжнародна федерація експедиторських асоціацій).



оскільки “Загальні умови експедирування АМЕУ” не є нормативним актом, вважаємо за необхідне закріпити таку норму в Законі. Для цього пропонуємо доповнити ч. 2 ст. 12 Закону наступним положенням: “Клієнт зобов’язаний сплатити експедитору всі належні йому кошти без будь-яких відрахувань чи відстрочок, що випливають з претензій чи зустрічних вимог клієнта”.

Відповідно до абз. 3 ч. 2 ст. 10 Закону клієнт має право вимагати від експедитора надання інформації про хід перевезення вантажу. Так, договір транспортного експедирування може передбачати обов’язок експедитора надавати клієнту інформацію, зокрема про місцезнаходження транспортного засобу, яким виконується перевезення і маршрут перевезення, розклад чи графік руху транспортних засобів, час прибуття вантажу в пункт доставки. Надання експедитором такої інформації має важливе значення для того, щоб клієнт зміг належно і оперативно відреагувати на будь-які ситуації, що виникають у процесі перевезення. Варто зазначити, що ст. 8 Закону, яка закріплює види транспортно-експедиторських послуг, не передбачає таких послуг, як інформаційні. Однак закріплений в статті перелік не є вичерпним, оскільки згідно останнього абзацу даної статті, експедитори за дорученням клієнтів надають інші допоміжні та супутні перевезенням транспортно-експедиторські послуги, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству. Якщо керуватися лише ст. 8 Закону, то виходить, що експедитор зобов’язаний надати клієнту інформаційні послуги тільки в тому випадку, якщо такий обов’язок прямо передбачений договором.

Однак ми вважаємо, що абз. 2 ч. 2 ст. 10 Закону є спеціальним щодо ст. 8 Закону, тому навіть якщо договір транспортного експедирування не передбачає жодних обов’язків експедитора надавати клієнту певну інформацію, пов’язану з перевезенням, експедитор все одно зобов’язаний надати клієнту на його вимогу інформацію про хід перевезення, оскільки такий його обов’язок впливає з абз. 2 ч. 2 ст. 10 Закону.

Окремого розгляду заслуговують питання щодо прав та обов’язків експедитора і клієнта у випадку організації перевезень цінностей, небезпечних вантажів та вантажів, які мають особливі властивості. Клієнт зобов’язаний повідомити експедитора, якщо ним подаються до перевезення цінні вантажі, небезпечні вантажі, а також про такі властивості вантажу як підвищену чутливість, схильність до гноіння, випаровування, чутливість до тепла, вологи і ін. для того, щоб експедитор, організовуючи перевезення, зміг дотримати необхідні режими чи спеціальні вимоги щодо перевезення цих вантажів. Відповідно експедитор, організовуючи перевезення таких вантажів, повинен робити це з урахуванням встановлених спеціальних правил, вимог і обмежень.

У світовій практиці експедитор має право розпорядитися вантажем, якому загрожує знищення чи падіння вартості, або який становить небезпеку для людей чи навколишнього середовища. Так, згідно п. 12 (С) “Типових комерційних умов Канадської асоціації міжнародних експедиторів” вантажі, які є або можуть бути джерелом небезпеки чи становлять ризик, можуть бути в будь-який час вивантажені, знищені чи знешкоджені, при цьому експедитор не несе за це відповідальності¹². Згідно пар. 7 “Загальних правил Союзу експедиторів Північних країн” товари, яким загрожує псування чи різке падіння вартості, або які є джерелом безпосередньої небезпеки, можуть бути реалізовані експедитором від імені клієнта без попереднього повідомлення, а також знешкоджені чи знищені.

¹² Standard Trading Conditions of the Canadian International Freight Forwarders Association, Inc // www.ciffa.com/downloads/2005/02/17/EnglishSTC.pdf.



Отримана експедитором у результаті реалізації плата за вирахуванням розумних витратків на реалізацію, має бути негайно перерахована клієнту¹³.

Ми вважаємо, що дане питання з огляду на його важливість має бути врегульовано в Україні на законодавчому рівні. Для цього пропонуємо доповнити ч. 2 ст. 11 Закону наступним положенням: “У випадку загрози псування вантажу чи різкого зменшення його вартості, а також якщо вантаж є джерелом небезпеки для людей чи навколишнього середовища, експедитор зобов’язаний негайно повідомити про це клієнта. Якщо клієнт не дав негайних вказівок, експедитор має право реалізувати вантаж, а вантаж, який є джерелом небезпеки, — знищити або знешкодити. Кошти, отримані внаслідок реалізації вантажу, мають бути перераховані клієнту за вирахуванням витрат на реалізацію і плату за надані експедитором послуги”.

Отже, права сторін договору транспортного експедирування регулюються законодавством та підписаним між ними договором. Законодавчі положення, які регулюють права сторін договору транспортного експедирування, потребують удосконалення. Запропоновані в даній статті зміни і доповнення до Закону України “Про транспортно-експедиторську діяльність” дозволять удосконалити правове регулювання відносин за договором транспортного експедирування, запровадити додаткові гарантії захисту прав та інтересів експедиторів і їхніх клієнтів, а також уніфікувати практику правозастосування.

*Стаття рекомендована до друку кафедрою цивільного права і процесу
Львівського національного університету імені Івана Франка
(протокол № 11 від 21 лютого 2007 року)*



¹³ Общие правила Союза экспедиторов Северных стран // www.nordicfreight.org/nsabry.pdf.