

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ НА АВТОМОБІЛЬНОМУ ТРАНСПОРТІ

Автомобільний транспорт є однією з найважливіших галузей народного господарства України. Немає практично жодного підприємства, яке б не користувалося послугами автомобільного транспорту. Саме тому сучасний правовий механізм перевезення вантажів автомобільним транспортом потребує теоретичного аналізу і стимулювання засадами господарського права. До того ж, зростання обсягів автомобільних перевезень вантажів вимагає й удосконалення правових аспектів з цієї сфери економіки України.

Процес здійснення транспортної діяльності не обмежується лише безпосереднім переміщенням вантажу. Він постійно супроводжується виконанням додаткових операцій, що передують процесу перевезення, пов'язані безпосередньо з самим перевезенням або виконуються після завершення перевезення. Так, щоб доправити вантаж до пункту призначення, необхідно підготувати вантаж до перевезення (затарити, упакувати, замаркувати тощо), тимчасово зберігати його до прибуття автомобіля, завантажити вантаж на автомобіль, супроводжувати маршрутом прямування і здати отримувачеві, оформити накладну на вантаж тощо. Операції такого роду, пов'язані з перевезенням, іменуються транспортно-експедиційними.

Виконання вказаних вище операцій покладається на вантажовідправників та вантажоотримувачів. Але для них в умовах процесу суспільного розподілу праці виконання згаданих функцій економічно не вигідне і перешкоджає подальшому розвитку виробничих сил, спеціалізації виробництва. Враховуючи це, законодавство передбачає можливість виконання подібних функцій транспортними підприємствами або спеціалізованими транспортно-експедиційними підприємствами.

Такий вид господарської діяльності, як надання експедиторських послуг, в Україні існує досить давно. Але, на жаль, тривалий час спеціального закону, яким би було регламентовано таку діяльність, у нашому законодавстві не було.

Цивільний кодекс УРСР, прийнятий 18 червня 1963 р., не містить ніяких правових норм щодо договору експедиції, через що вважалося, що до цього договору слід застосовувати положення про договір комісії – якщо договір перевезення укладався експедитором від свого імені, або про договір доручення – якщо договір укладався від імені клієнта [1, с.15].

Основними нормативно-правовими актами, якими керувалися у своїй діяльності суб'єкти господарювання в сучасній Украї-

ні, були передусім Цивільний та Господарський кодекси, Закон України «Про транзит вантажів» від 20.10.99 р. № 1172-XIV, Закон України «Про транспорт» від 10.11.94 р. № 232/94-ВР, Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16.04.91 р. № 959-XII та постановою КМУ «Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних та транзитних вантажів» від 21.09.93 р. № 770.

Нарешті 30 липня 2004 р. набрав чинності спеціальний закон, яким урегульовано основні положення щодо діяльності експедиторських підприємств, – Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» (далі – Закон про транспортно-експедиторську діяльність) від 01.07.2004 р. № 1955-IV [2].

Транспортно-експедиційна діяльність на автомобільному транспорті практично не ставала предметом спеціальних досліджень вчених-юристів, щоправда, окремі її аспекти були розглянуті у роботах М. Наапєтяна та А. Бикова.

Це й зумовило наш науковий інтерес та мету дослідження: на основі досягнень юридичної науки, аналізу чинного законодавства вивчити особливості та ступінь правового регулювання транспортно-експедиційної діяльності на автомобільному транспорті України.

Очевидно, що основна мета транспортно-експедиційної діяльності – звільнити суб'єктів господарювання від обов'язків, пов'язаних з відправленням і отриманням вантажів, які не властиві їх основній діяльності. Вантажовідправники (вантажоотримувачі) звільнюються від необхідності укладання договорів перевезення з підприємствами інших видів транспорту.

Для автотранспортних підприємств і організацій одночасне прийняття на себе функцій по перевезенню і наданню транспортно-експедиційних послуг дає можливість підвищити ефективність використання рухомого складу, розвивати контейнерні і пакетні перевезення вантажів і перевезення вантажів малими відправленнями. Покращується координація діяльності автотранспортного підприємства з підприємствами інших видів транспорту, скорочуються простої рухомого складу як автотранспортних підприємств, так і залізниць, пароплавств при доставці вантажів зі станцій залізниць, пристаней, портів і аеропортів.

Необхідно також мати на увазі, що автомобільний транспорт при здійсненні транспортно-експедиційної діяльності має ряд переваг у порівнянні з іншими видами транспорту. Рухомим складом автомобільного транспорту перевозяться, як правило, невеликі за обсягом вантажі. Водію вантажівки можна доручити безпосереднє надання транспортно-експедиційних послуг і без залучення для цього додаткових працівників. За своїми техніко-економічними особливостями автомобільний транспорт є мобіль-

ним і пов'язує всі види транспорту, вантажовідправників і вантажоотримувачів. Ця особливість автомобільного транспорту дозволяє створити комплексне транспортно-експедиційне обслуговування як при перевезенні вантажів у прямому автомобільному сполученні, так і при отриманні і відправленні вантажів всіма іншими видами транспорту.

Також при транспортно-експедиційному обслуговуванні автомобільний транспорт не потребує будь-яких послуг підприємств інших видів транспорту. Навпаки, залізниці змушені удаватися до послуг автомобільного транспорту для завезення (вивезення) вантажів на склади вантажовідправників (вантажоодержувачів), оскільки не мають власних автомобілів.

Відповідно до ст.1 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» транспортно-експедиторською діяльністю є підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنих, транзитних або інших вантажів [2]. Транспортно-експедиторська послуга – робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування. Займатися наданням послуг з транспортного експедирування можуть суб'єкти господарювання різних форм власності, як юридичні особи, так і фізичні особи – підприємці. Суб'єкти господарювання, що займаються цим видом діяльності, іменуються експедиторами.

Ст.1 Закону «Про транспортно-експедиційну діяльність» встановлює, що *експедитор (транспортний експедитор)* – суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування. Якщо для виконання своїх обов'язків за таким договором експедитор залучає інших осіб, то у відносинах з ними він може виступати або від свого імені, або від імені клієнта.

Клієнт – споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати або забезпечити виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору.

Клієнтом у договорі транспортного експедирування може бути як відправник, так і одержувач вантажу, а також інші особи: власник вантажу, перевізник і інші суб'єкти, інтереси яких пов'язані з перевезенням внаслідок наявності договірних відносин з відправником чи одержувачем вантажу.

Перевізник – юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за *доставку* до місця призначення дорученого їй вантажу, перевезення вантажів та їх *видачу (передачу)* вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником.

На практиці досить часто перевізники одночасно виконують обов'язки експедиторів. У зв'язку з тим, що при цьому розмежувати обов'язки перевізника та експедитора буває дуже складно, Закон «Про транспортно-експедиторську діяльність» чітко зазначив, що якщо перевізник виконує обов'язки експедитора, то він повинен керуватися нормами цього Закону.

При виконанні обов'язків експедитора перевізником виникає складне і практично важливе питання про розмежування зобов'язань сторін, що випливають з договорів перевезення й експедиції. Можливі два варіанти. По-перше, відносини експедиції і перевезення відокремлені, і перевізник виступає експедитором відносно іншої особи (наприклад, перевідправлення вантажу за новим транспортним документом). По-друге, перевізник виконує функції експедитора в рамках укладеного ним договору перевезення, що буває частіше.

Договор експедиції може покласти на експедитора обов'язок укласти договір перевезення від імені клієнта чи від свого імені. На практиці функції експедитора найчастіше здійснює транспортна організація, що не є перевізником даного вантажу. Так, організації автомобільного транспорту забезпечують клієнту відправлення (одержання) вантажу залізничним, повітряним чи водним транспортом. Оскільки у такій ситуації експедитор не є перевізником, відносини між ним і клієнтом регулюються тільки договором експедиції.

До вступу в силу Закону «Про транспортно-експедиторську діяльність» не існувало законодавчо визначеного виду договору, який би регулював відносини між експедитором та перевізником. У вказаному законі це – «документ, що регулює відносини між експедитором і перевізником» [2]. Таким чином, зазначений Закон надає експедитору і перевізнику право на свободу договору відповідно до ст.627 ЦК України.

Вважаємо, що в цих умовах між перевізником та експедитором відповідно до п.2 ст.628 ЦК має укладатися змішаний договір, який містить елементи договору доручення і договору перевезення вантажу, і який може мати загальне найменування «договір перевезення вантажу». Деякі автори допускають можливість у окремих випадках інший варіант. Враховуючи те, що Закон «Про транспортно-експедиторську діяльність» визначає експедитора як суб'єкта господарювання, який діє за дорученням

клієнта і за його рахунок, то експедитор може укласти договори з перевізниками у вигляді передоручення [3, с.32–34].

Транспортно-експедиторська діяльність не ліцензується, однак якщо експедитор самостійно надає послуги з перевезення вантажу, він повинен отримати на це ліцензію.

Учасниками транспортно-експедиторської діяльності можуть виступати не тільки експедитор, перевізник і клієнти (замовники), але й інші особи, що виконують роботи (надають послуги) при перевезенні вантажів, такі як митні брокери, транспортні агенти тощо.

Відповідальність експедитора та клієнта за договорами надання експедиторських послуг встановлено ст.14 Закону «Про транспортно-експедиторську діяльність» та ЦК України.

Експедитор відповідає перед клієнтом за кількість місць, вагу, якщо проводилося контрольне зважування в присутності представника перевізника, що зафіксовано його підписом, відповідність пакування даним товарно-транспортних документів, які завірені підписом представника перевізника, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування.

За невиконання чи недобросовісне виконання обов'язків, що передбачені договором транспортного експедирування та Законом, експедитор та клієнт несуть відповідальність відповідно до законодавства України та договору транспортного експедирування.

За дії та недогляд третіх осіб, залучених ним до виконання договору транспортного експедирування, експедитор несе відповідальність у тому ж порядку, що й за власні дії.

Відповідно до ст.934 ЦК за порушення зобов'язань за договором транспортного експедирування експедитор відповідає перед клієнтом відповідно до гл.51 ЦК України. Разом з цим, ч.2 ст.932 ЦК України визначає відповідальність експедитора у разі залучення останнім для виконання своїх обов'язків за договором транспортного експедирування інших осіб.

Ще до вступу в силу Закону «Про транспортно-експедиторську діяльність» підприємства, що надають експедиторські послуги, називали цю норму Кодексу «економічно вбивчою» для професії експедитора [3]. Закон пішов ще далі, фактично зобов'язавши експедиторів одноособово відповідати перед клієнтом за будь-який так званий «недогляд третіх осіб». До речі, термін «недогляд» не роз'яснюється ніяким нормативним актом. У зв'язку з вищезгаданим, було б доречно і обґрунтовано ввести норму про відповідальність експедитора тільки у разі доведення в судовому порядку вини експедитора або перевізника у пошкодженні або втраті вантажу.

Проведений аналіз дозволив вказати на недоліки у правовому регулюванні транспортно-експедиційної діяльності, такі як невідношеність між експедитором та перевізником, нечітка і неповна урегульованість відповідальності експедитора. Це свідчить про необхідність подальших наукових розвідок у цьому напрямі з метою вдосконалення господарського законодавства, що регулює цю важливу сферу економіки України.

Список літератури: 1. Наапетян М. Правове регулювання експедиторської діяльності // Юридична газета. 2005. 30 грудня 2005. 2. Про транспортно-експедиційну діяльність: закон України від 01.07.04 р. № 1955-IV // Офіційний вісник України, 2004, №30 (13.08.2004)(частина 1). Ст. 1996. 3. Чуев А. Президент Украины подписал Закон «О транспортно-экспедиторской деятельности». Что ж маємо? // Автотранспорт и перевозки. 2004. № 16.

Надійшла до редакції 22.08.06

І. М. Лукіна

ЗАХОДИ ПРИМУСУ В ЦИВІЛЬНОМУ ПРОЦЕСУАЛЬНОМУ ПРАВІ

Одним із найважливіших критеріїв змін, які відбуваються в нашій державі, був і залишається стан судової влади.

Автори Цивільного процесуального кодексу України (далі ЦПК) неодноразово зазначали, що він, порівняно з ЦПК 1963 р., істотно відрізняється передусім своєю спрямованістю, оскільки основне його завдання – вирішення приватних спорів, що виникають відповідно до норм нового цивільного законодавства.

Сучасний законодавець значно посилив змагальне начало у цивільному судочинстві, виходячи з принципового положення – відповідно до чинного законодавства кожен громадянин і юридична особа самостійно вирішує питання про здійснення своїх прав.

Дослідження заходів процесуального примусу почалося ще з 80-х рр. минулого століття. Однак достатньої розробки в науці цивільного процесуального права воно не отримало, хоча цим предметом займаються такі відомі вчені-юристи, як Бутнев В.В., Новіков А. Г., Вікут М. А., Зайцев І. М, Курильов С. В., Кузнецов М. В., Недбайло П. Є., Штефан М. Й. , Фурса С. Я. та ін.

Мета нашого дослідження – розкриття особливостей та реалізації засобів процесуального примусу у цивільному процесуальному праві.

Однією з підстав настання цивільної процесуальної відповідальності є правопорушення. Традиційно всі правопорушення поділяють на злочини та провини. У нашому випадку говоримо тільки про правопорушення – провини. Провини становлять собою винні протиправні дії, які спричиняють застосування засобів примусового впливу. Залежно від сфери суспільних відносин, яким протиправною поведінкою заподіюється шкода, і від характеру застосовуваного при цьому стягнення, провини завжди поділяли на адміністративні, дисциплінарні та цивільно-правові (делікти).