

УДК 347.763



**Довгуша Микола Петрович,**  
здобувач кафедри цивільного права  
(Київський національний університет  
імені Тараса Шевченка)

## ЩОДО САМОСТІЙНОСТІ ДОГОВОРУ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ

*В умовах української сучасності проблема правового регулювання договору транспортного експедирування стає все більш та більш актуальною, і це незважаючи на те, що вона є досить дослідженою з точки зору науки. Обумовлюється така ситуація декількома факторами, серед яких вдале географічне положення нашої країни та її розміри. Завдяки існуванню такого зобов'язання, як договір транспортного експедирування суб'єкти господарювання або суб'єкти цивільно-правових відносин звільняються від зайвих проблем, пов'язаних з перевезенням вантажу.*

*Договір транспортного експедирування є найбільш вдалою юридичною конструкцією, завдяки якій здійснюється найбільш ефективно перевезення вантажу не тільки з точки зору клієнта – суб'єкта господарювання або учасника цивільно-правових відносин, але й з точки зору виконавця – експедитора. Адже цей правовий дозволє оптимізувати їхні затрати – як фінансові, так і трудові.*

*1 липня 2004 р. набрав сили спеціальний нормативно-правовий акт, що регулює діяльність у сфері транспортного експедирування – Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність». У ньому встановлюється порядок здійснення транспортно-експедиторської діяльності. Частина 1 ст. 8 та п. 2 ст. 16 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» ввели у систему правовідносин експедитора та вантажовласника поняття «правила транспортно-експедиторської діяльності». Але ці правила повинні були бути затвердженими урядом України, і по теперішній час цього не відбулося.*

*Незважаючи на законодавче визнання договору транспортного експедирування, а також на існування чисельних наукових праць, присвячених дослідженню цього зобов'язання, проблеми із застосуванням, реалізацією та регулюванням цієї юридичної конструкції все ж таки існують. Запропонована стаття присвячена дослідженню встановлення законодавцем самостійності такої договірної конструкції, як договір транспортного експедирування.*

**Ключові слова:** договір транспортного експедирування, транспортна експедиція, транспортно-експедиційна діяльність, договір, юридична характеристика договору.

**Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими та практичними завданнями.** Незважаючи на досить велику кількість наукових праць, прис-

вячених договорам про надання послуг взагалі та договору транспортного експедирування зокрема, серед науковців і на сьогодні немає єдиної думки щодо визначення правової природи договору транспортного експедирування.

Правове положення транспортної експедиції закріплено в главі 65 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України), Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність», що свідчить про самостійність цього договору [7, с. 43; 10, с. 28; 2, с. 4]. Але в Господарському кодексі України (далі – ГК України) договору транспортного експедирування присвячено лише одну статтю 316, що міститься в главі 32 «Правове регулювання перевезень вантажів», а це свідчить не про самостійність, а про допоміжну роль договору транспортного експедирування до договорів перевезення. Як допоміжний договір транспортну експедицію розглядав і В. В. Луць [25, с. 276].

На нашу думку, аналіз правової природи договору транспортної експедиції та договору перевезення вантажів дозволить уникнути проблем у ході захисту у суді порушених, оспорюваних, невизнаних прав або інтересів, що охороняються законом.

**Аналіз останніх досліджень та публікацій.** Проблема дослідження договору транспортного експедирування присвячені роботи І. А. Діковської [5], Н. С. Золотникової [7], В. В. Луця [25], О. С. Кужко [10] та ін.

Але і досі залишається невирішеною низка питань щодо співвідношення договору транспортного експедирування, його сутності і місця в системі договірних зобов'язань, співвідношення з іншими договорами про надання послуг та співвідношення з договором перевезення вантажу.

Метою статті є дослідження загальної характеристики договору транспортного експедирування.

**Виклад основного матеріалу.** За радянських часів існувала думка, що договір транспортної експедиції є різновидом: договору комісії [11, с. 168], договору доручення [4, с. 278], договору експедиції [3; 6; 23]; багато вчених тих часів не визнавали самостійність досліджуваного нами зобов'язання.

І на сьогодні інколи зустрічається думка щодо несамоостійності договору транспортної експедиції. Так, Ю. В. Романець указує, що транспортна експедиція є «перевізний» вид кожного з договірних типів, який нею конкретизується. Наприклад, якщо за договором транспортної експедиції виявляються комісійні послуги, то можна сказати, що він є «перевізним» видом договору комісії і т.д. Встановлення спрямованості конкретного договору транспортної експедиції має нормотворче значення. Спрямованість служить основою для застосування до послуги, що надається в рамках транспортної експедиції норм, що відображають спрямованість цієї послуги. Наприклад, якщо на експедитора покладено обов'язок по наданню від свого імені юридичних послуг, пов'язаних з перевезенням, до таких правовідносин повинні застосовуватися норми інституту комісії [21, с. 438–439].

Ми не можемо погодитись з означеною точкою зору. Метою договору транспортного експедирування є організація перевезення вантажу та забезпечення перевезення вантажу. Зрозуміло, що цей договір тісно пов'язаний з перевезенням вантажу та без перевезення вантажу він не матиме сенсу. Але основною відмінністю цих двох договорів є те, що істотними умовами договору транспортного експедирування є надання додаткових послуг експедитором щодо виконання або організації виконання послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу. І як свідчить судова практика, саме ці додаткові умови щодо організації перевезення вантажу є основними для суду у разі виникнення проблеми відмежування договорів перевезення та транспортного експедирування, наприклад, у справі № 11/324, що розглядалася в Господарському суді Луганської області 02.03.10 р. та справі № 925/990/16, що розглядалася Господарським судом Черкаської області 27.09.2016 р. [18; 19].

Глава 65 ЦК України вперше в історії цивільного права України визначила самостійність договору транспортного експедирування, чого натомість не відбулось у ГК України, де досліджуваний договір розглядається серед договорів перевезення. І за наявності двох кодексів і неоднакового розуміння юридичної природи договору транспортного експедирування стає незрозумілим – чи можна застосовувати норми інших договорів до досліджуваного договору?

Суперечка щодо співвідношення ЦК України та ГК України існує з самого початку одночасного прийняття обох кодексів. За словами О. П. Подцерковного, на жаль, у вирішенні співвідношення норм ЦК і ГК України не діє визнаний у світі принцип «Спеціальний закон скасовує дію загального закону» («*Lex specialis derogat generali*»), спір щодо його використання існував як при розробці цих кодексів, так існує і сьогодні, й досі не з'ясовані напрями гармонізації спеціального та загального законодавства [14, с. 34]. Це відповідно позначається на якості правозастосування у всіх питаннях договірних відносин, у тому числі в питанні регулювання договору транспортного експедирування.

Відповідаючи на питання, чи співвідносяться ЦК України та ГК України як загальний та спеціальний закони і норми якого кодексу підлягають переважному застосуванню, Вищий господарський суд у своєму листі «Про деякі питання практики застосування норм Цивільного та Господарського кодексів України» встановив, що, вирішуючи дане питання, слід виходити з того, що при правозастосуванні застосовується не в цілому закон як нормативно-правовий акт, а відповідна правова норма чи її частина, за змістом якої і визначається, чи є ця норма (її частина) спеціальною чи загальною [15].

Виходячи з цієї тези, при вирішенні спору щодо договору транспортного експедирування суди повинні застосовувати лише ст. 316 ГК України і норми глави 65 ЦК України.

Але в ГК України договір транспортного експедирування не є самостійним договором, а є різновидом договорів перевезення вантажів. І в ч. 4 ст. 306 ГК України встановлюється, що транспортна експедиція є допоміжним видом діяльності, пов'язаним із перевезенням вантажу.

ГК України, як і ЦК України, побудований за пандектною системою, у ньому є норми загальні, які поширюють свою дію на всі інститути та підінститути господарського права, і норми спеціальні, що «зумовлюють внутрішню структурну диференціацію... права» [12, с. 226]. Подібна структурна побудова властива і внутрішнім різнорівневим складовим частинам ГК України. Подібним чином побудована і глава 32 ГК України «Правове регулювання перевезення вантажів».

Отже, у такому випадку, якщо сторонами договору транспортного експедирування є учасники відносин у сфері господарювання, то, за логікою законодавця, суд при розгляді справ щодо застосування норм, що регулюють договір транспортного експедирування, повинен виходити з того, що означений договір є допоміжним договором до договорів перевезення вантажу і застосовувати відповідні норми ГК України, а також норми транспортних кодексів, транспортних статутів інших нормативно-правових актів, що регулюють перевезення вантажів. Наприклад, відповідно до ч. 1 ст. 388 Кодексу торговельного мореплавства України, до вимог, що виникають із договору морського перевезення вантажу, застосовується річний строк позовної давності незалежно від того, здійснюється перевезення у каботажному чи закордонному сполученнях. У ч. 1 ст. 32 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Женева, 19.05.1956) встановлено, що термін позовної давності для вимог, що впливають з перевезення, на яке поширюється Конвенція, встановлюється в один рік; однак у випадку навмисного правопорушення або такого неналежного виконання обов'язків, яке згідно із законодавством, що застосовується судом або арбітражем, який розглядає справу, прирівнюється до навмисного правопорушення, і термін позовної давності встановлюється в три роки.

Відповідно ж до загальних положень ЦК України, за неналежне виконання або невиконання умов договору за договором транспортного експедирування застосовується загальна позовна давність у три роки (адже ЦК України встановлює самостійність договору транспортного експедирування та глава 65 не містить спеціальних норм щодо позовної давності за невиконання або неналежне виконання означеного договору). І в разі виникнення спору щодо неналежного виконання або невиконання досліджуваного нами договору, сторони якого є учасниками відносин у сфері господарювання, суд повинен виходити з постулату «допоміжності» договору транспортного експедирування і застосовувати норми відповідних транспортних кодексів або статутів, або інших нормативно-правових актів.

Проаналізувавши судову практику (наприклад, Рішення Київського апеляційного господарського суду від 10.06.2008 р. [20], рішення Господарського суду Луганської області від 02.03.10 р. [18], рішення Господарського суду Черкаської області від 27.09.2016 р. [19], рішення Вищого господарського суду від 10.05.2012 р. [16], рішення Господарського суду Запорізької області від 16.02.2015 р. [17]), ми можемо зробити висновок, що у ході винесення рішення судді дійсно розглядають договір транспортного експедирування як допоміжний договір до договорів перевезення вантажу.

Так, рішенням Господарського суду міста Києва від 02.04.2008 р. у справі № 9/39 відмовлено повністю у позові А до Б про стягнення 3777,78 грн. (у т.ч. 3197,66 грн. – основного боргу та 580,00 грн. – пені).

Позивач, не погодившись із рішенням, звернувся з апеляційною скаргою до Київського апеляційного господарського суду, у якій просить оскаржене рішення скасувати та прийняти нове рішення про стягнення з відповідача на користь позивача 3777,78 грн. – заборгованості за надані послуги з транспортного експедирування, посиляючись на неповне з'ясування обставин, що мають значення для справи, порушення норм матеріального права.

Зокрема, апелянт звертає увагу на те, що судом першої інстанції не досліджено в повному обсязі та не надано належної правової оцінки тому факту, що спірні правовідносини між А та Б виникли не на підставі договору перевезення, а з приводу зобов'язань з транспортного експедирування, а отже, нормами чинного законодавства не встановлено скорочених строків позовної давності до вимог, що виникли із зобов'язань за договором транспортного експедирування, а тому в силу ст. 257 ЦК України, до позовних вимог застосовується загальна давність у три роки.

У відзиві на апеляційну скаргу відповідач просить залишити без змін рішення місцевого господарського суду, а апеляційну скаргу – без задоволення, стверджуючи, що обидві сторони є суб'єктами господарської діяльності, які працюють у транспортній галузі та виключно над виконанням зобов'язань по перевезенню вантажу, отже правовідносини між сторонами виникли саме на підставі договору перевезення.

Розглянувши у судовому засіданні апеляційну скаргу, дослідивши матеріали справи, оцінивши зібрані в ній докази та заслухавши пояснення представників сторін, колегія суддів не погодилась з висновком суду першої інстанції і вважає його помилковим стосовно того, що між сторонами виникли спірні правовідносини саме на підставі договору перевезення (а не транспортного експедирування), унаслідок чого відмовив у задоволенні позову у зв'язку із пропуском спеціальної позовної давності в один рік, посиляючись при цьому на п. 6 ч. 2 ст. 258 ЦК України, якою передбачено спеціальну позовну давність в один рік, що застосовується до вимог у зв'язку з перевезенням вантажу, пошти, з огляду на наступне:

Як видно з матеріалів справи, згідно Заявки відповідача № а343 від 06.07.2006 р., позивач надав відповідачу послуги з транспортного експедирування по перевезенню вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні за маршрутом Італія – Україна в складі збірного вантажу.

Оскільки відповідач та позивач є експедиторськими підприємствами, між ними був підписаний Договір № а343 від 06.07.06 р. з транспортного експедирування, як між Експедитором-1 (відповідач) та Експедитором-2 (позивач).

Вартість перевезення згідно заявки становить 5006 Євро, що за курсом НБУ на день розвантаження становило 3197,66 грн., які згідно з умовами Заявки (п. 6) підлягали сплаті протягом п'яти банківських днів після одержання відповідачем оригіналів рахунку, акту виконаних робіт, накладних СМР, заявки та договору.

Позивач, як транспортний експедитор, розмістив заявку у Перевізника. Перевезення вантажу згідно Заявки № а343 від 06.07.2006 р. було виконано належним чином та без зауважень відповідно до накладної – СМР № 0103026. Виставлений відповідачу рахунок № 18 від 07.08.2006 р. на суму 3197,66 грн. за надані послуги з транспортного експедирування останнім не був сплачений.

Позивач 07.08.2006 р. направив відповідачу для проведення розрахунків оригінали наступних документів: рахунок № 18 від 07.08.2006 р., акт виконаних робіт – два примірники, накладну СМР № 0103026, що підтверджується наданим відповідачем копією поштового повідомлення № 364559 про одержання документів 08.08.2006р.

Надіслана позивачем на адресу відповідача претензія № 14 від 01.09.2006р., факт одержання якої підтверджується повідомленням про вручення поштового відправлення № 423997 від 04.09.2006р., залишена відповідачем без відповіді і задоволення, тому позивач правомірно звернувся до суду першої інстанції за примусовим стягненням заборгованості.

Як вбачається з відзиву на позовну заяву, відповідач не оспорує розмір заборгованості, а звертає увагу лише на позовну давність в один рік, про застосування якої ним було подано заяву і з чим погодився суд першої інстанції, однак позовна давність не може бути застосована господарським судом, оскільки спірні правовідносини сторін за даним позовом виникли не з договору перевезення, оскільки відповідач не є власником вантажу, а взяв його на експедирування у ДП «Колві Сервіс», а Позивач для виконання даного перевезення залучив перевізника – ТОВ «Сатор ЛТД».

Оскільки необхідною умовою для вирішення господарського спору є визначення правової природи відносин, що склалися між сторонами, тому, дослідивши правовідносини сторін у даному спорі, колегія суддів дійшла висновку, що спірні правовідносини сторін виникли з договору транспортного експедирування, а не з договору перевезення, з таких підстав:

Відповідно до ч. 6 ст. 315 ГК України щодо спорів, пов'язаних із міждержавними перевезеннями вантажів, порядок пред'явлення позовів та строки позовної давності встановлюються транспортними кодексами чи статутами або міждержавними договорами, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України.

Відповідно до ст. 926 ЦК України, позовна давність, порядок пред'явлення позовів у спорах, пов'язаних із перевезеннями у закордонному сполученні, встановлюються міжнародними договорами України, транспортними кодексами ( статутами).

Згідно п. 11 Статуту автомобільного транспорту УРСР, який є чинним на даний час на території України відповідно до Постанови Верховної Ради України «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР» № 1545-ХП від 12.09.1991 р., міжнародні перевезення вантажів, пасажирів і багажу автомобільним транспортом здійснюються у порядку, встановленому законодавством Союзу РСР.

Відповідно до Закону України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів», Верховна Рада України постановила приєднатися до Конвенції про договір міжнародного перевезення вантажів, вчиненої 19.05.1956 р. у м. Женеві, а 16.05.2007 р. МЗС України листом № 72/14-612/1-1559 проінформувало, що зазначена Конвенція набирає чинності для України лише 17.05.2007 р.

Отже, на момент виникнення між сторонами спірних правовідносин законодавством України не були встановлені норми регулювання з міжнародного перевезення.

Відповідно до ст. 8 ЦК України, якщо цивільні відносини не врегульовані цим Кодексом, іншими актами цивільного законодавства або договором, вони регулюються тими правовими нормами цього Кодексу, іншими актами цивільного законодавства, що регулюють подібні за змістом цивільні відносини (аналогія закону). У разі неможливості використати аналогію закону для регулювання цивільних відносин вони регулюються відповідно до загальних засад цивільного законодавства (аналогія права).

Відповідно до ст. 316 ГК України та відповідної статті ЦК України (ст. 929 ЦК), за договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу.

Згідно п. 45 Статуту автомобільного транспорту УРСР, за договором перевезення вантажів автотранспортне підприємство чи організація зобов'язується доставити ввірений їм вантажовідправником вантаж в пункт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажоодержувач зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Відповідно до ч. 2 ст. 306 ГК України суб'єктами відносин перевезення вантажів є перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі.

Отже, між сторонами виникли спірні правовідносини за договором транспортного експедирування, а тому, в силу ст. 257 ЦК України, до вимог за даним позовом встановлюється загальна позовна давність тривалістю у три роки, у межах якої позивач і звернувся до суду першої інстанції за захистом свого порушено права.

Відповідно до вимог ст. 526 ЦК України, зобов'язання має виконуватись належним чином відповідно до умов договору та вимог цього Кодексу, інших актів цивільного законодавства, а за відсутності таких умов та вимог – відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно ставляться.

Приймаючи до уваги визначення позивачем термінів виконання зобов'язань, зважаючи на те, що відповідач після їхнього спливу не розрахувався з позивачем у добровільному порядку, тому позовні вимоги в частині стягнення з відповідача 3197,66 грн. – боргу є правомірними, доведеними матеріалами справи і підлягають задоволенню [20].

Ми не можемо не погодитись із правильністю наведеного рішення, але подібне двояке становище договору транспортної експедиції, на нашу думку, не є правильним. Адже в такому випадку, він втрачає свою самостійність, прописану в ЦК України і не відрізняється від договору перевезення вантажу у випадку, коли експедитором і перевізником є один і той самий учасник відносин у сфері господарювання.

Так, Л. Я. Свистун зробила висновок, що, відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» та Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, істотними умовами кожного з договорів, на підставі яких здійснюється перевезення вантажів автомобільним транспортом, є: у випадку укладання річного договору – обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, права та обов'язки, пов'язані: а) з наданням транспортних засобів; б) пред'явленням вантажу до перевезення; в) завантаженням (розвантаженням) вантажу; у випадку укладання договору перевезення конкретного вантажу автомобільним транспортом, укладеного на підставі річного договору – відомості про конкретний вантаж із зазначенням його індивідуалізуючих ознак; умови та строк перевезення; місце та час навантаження і розвантаження; вартість перевезення; права та обов'язки, пов'язані з транспортуванням та видачею вантажу одержувачу [22, с. 9].

Істотними умовами договору транспортного експедирування, відповідно до ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», є відомості про сторони

договору: для юридичних осіб – резидентів України: найменування, місцезнаходження та ідентифікаційний код в Єдиному державному реєстрі підприємств та організацій України; для юридичних осіб – нерезидентів України: найменування, місцезнаходження та державу, де зареєстровано особу; для фізичних осіб – громадян України: прізвище, ім'я, по батькові, місце проживання із зазначенням адреси та індивідуальний ідентифікаційний номер у Державному реєстрі фізичних осіб – платників податків та інших обов'язкових платежів; для фізичних осіб – іноземців, осіб без громадянства: прізвище, ім'я, по батькові (за наявності), адресу місця проживання за межами України; 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; а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

Суди, вирішуючи питання юридичної природи договору, виходять з того, які саме права та обов'язки прописані в договорі, укладеного між сторонами, не дивлячись на його назву (деталізована назва договору сприяє чіткому розумінню сторонами виду договору [13, с. 86]).

Так, до Господарського суду Луганської області звернувся позивач з вимогами про стягнення з відповідача 8782 грн. 50 коп. заборгованості за надані згідно із договором № 04/04.08 від 04.04.2008 послуги з перевезення вантажів, а також 4886 грн. 18 коп. неустойки, 610 грн. 77 коп. 3% річних та 3441 грн. 41 коп. інфляційних нарахувань на суму заборгованості.

Відповідач надав відзив на позовну заяву, у якому визнав наявність заборгованості перед позивачем за надані останнім автотранспортні послуги та надав заяву про застосування до позовних вимог позовної давності відповідно до ст. 267 Цивільного кодексу України.

Розглянувши матеріали справи, дослідивши надані сторонами докази та вислухавши представника відповідача, суд встановив такі обставини.

04.04.2008 сторонами у даній справі був укладений договір № 04/04.08 на транспортне обслуговування (далі за текстом – договір), відповідно до умов пункту 1.1 якого Експедиція (відповідач у справі) доручає, а Перевізник (позивач у справі) приймає на себе зобов'язання здійснювати перевезення вантажу, заявленого Експедицією. Конкретні умови завантажень оговорюються у разових договорах-заявках на перевезення, що передаються факсимільним зв'язком. Кількість та тип вантажу, маршрути, вантажовідправники та вантажоотримувачі, графік подання транспорту, строки оплати, суми оплат фрахтіви відзначаються у разових договорах-заявках.

Відповідно до умов пунктів 4.2 та 4.3 договору, оплата здійснюється проти рахунку перевізника.

04.04.2008 сторонами у справі укладено договір-заявку № 04.04-08 на транспортування вантажу автомобільним транспортом, визначено строки оплати послуг перевезення, вартість перевезення – 3282, 50 грн. за одне авто.

04.04.2008 укладено договір-заявку № 04.04-08 від 04.04.2008 на транспортування вантажу автомобільним транспортом, визначено строки оплати послуг перевезення, а також вартість послуг перевезення – 5050 грн. 00 коп. за авто, усього 10100 грн. 00 коп.

07.05.2008 сторонами у справі укладено договір-заявку № 07.05-08 на транспортування вантажу автомобільним транспортом, визначено строки оплати послуг перевезення, а також вартість послуг перевезення – 5050 грн. 00 коп.

07.05.2008 укладено договір-заявку № 07.05-08 на транспортне обслуговування автомобільним транспортом, визначено строки оплати послуг перевезення, а також вартість послуг перевезення – 5050 грн. 00 коп.

07.05.2008 укладено договір-заявку № 07.05-08 на транспортне обслуговування автомобільним транспортом, визначено строки оплати послуг перевезення, а також вартість послуг перевезення – 5050 грн. 00 коп.

На виконання зазначених договорів-заявок позивачем здійснені перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Факт виконання позивачем узятих на себе зобов'язань підтверджений наявними у матеріалах справи міжнародними товарно-транспортними накладними та відповідачем у справі не заперечується.

За результатами надання послуг з перевезення вантажів сторонами у справі складено та підписано акти приймання-передачі виконаних робіт № 170 від 17.04.2008 на суму 5050 грн. 00 коп., № 172 від 17.04.2008 5050 грн. 00 коп., № 206 від 16.05.2008 на суму 5050 грн. 00 коп., № 207 від 16.05.2008 на суму 5050 грн. 00 коп., № 208 від 16.05.2008 на суму 5050 грн. 00 коп.

Оплата наданих позивачем транспортних послуг здійснена відповідачем не в повному обсязі.

До матеріалів справи позивачем надані претензії від 18.07.2008 № 355 та від 17.11.2008 № 682 щодо сплати наданих послуг з перевезення.

До матеріалів справи позивачем надано також лист відповідача щодо наявності заборгованості перед позивачем за надані послуги у розмірі 23482 грн. 50 коп.

Посилання на будь-які укладені з позивачем договори про надання транспортних послуг (*виділено автором*), їхні конкретні реквізити (номер, дата укладення) у листі відповідача відсутні.

Згідно з письмовими поясненнями відповідача від 02.03.2010, рахунки на оплату наданих позивачем автотранспортних послуг за кожним з підписаних актів приймання-передачі робіт, зазначених вище, відповідачем були отримані.

За доводами позивача відповідачем після підписання актів виконаних робіт здійснено часткову оплату наданих за вказаними вище договорами-заявками послуг, (*тобто відповідач здійснював оплату транспортно-експедиційних послуг – адже саме цей договір був укладений між сторонами – зауваження автора*). Згідно позовної заяви останні часткові оплати наданих транспортних послуг здійснені відповідачем 08.10.2008, 23.12.2008, 13.01.2009, 18.06.2009. Позивачем до матеріалів справи надані банківські виписки за 13.01.2009, 18.06.2009 із відомостями про перерахування на користь позивача грошових коштів.

У рядках «призначення платежу» вказаних банківських виписок посилання на укладений сторонами у справі договір № 04/04.08 від 04.04.2008 або зазначені вище разові договори-заявки відсутні (*можна припустити, що відповідач здійснював розрахунки за договором транспортної експедиції – зауваження автора*).

Дослідивши обставини справи, надані матеріали й оцінивши надані сторонами докази у їхній сукупності, суд дійшов висновку щодо необґрунтованості позовних вимог та необхідності відмови у їхньому задоволенні з таких підстав.

Відповідно до приписів ст. 908 ЦК України перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення.

Відповідно до ст. 909 ЦК України договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Згідно з пунктом 1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених Наказом Міністерства транспорту України № 363 від 14.10.1997, зареєстрованими у Міністерстві юстиції України 20.02.1998 за № 1268/2568 (далі за текс-



том – Правила) договір про перевезення вантажів – двостороння угода між перевізником, вантажовідправником чи вантажоодержувачем, що є юридичним документом, яким регламентуються обсяг, термін та умови перевезення вантажів, права, обов'язки та відповідальність сторін щодо їхнього додержання.

Відповідно до приписів пунктів 3.1, 3.8, 3.9 Правил, договори про перевезення вантажів автомобільним транспортом укладаються між фізичними та юридичними особами, які здійснюють автомобільні перевезення вантажів на комерційній основі (надалі – Перевізники), та вантажовідправниками або вантажоодержувачами (надалі – Замовники). Заявка подається Перевізнику у строк, визначений Договором. За погодженням із Перевізником Замовник може передати заявку на перевезення вантажів телефонограмою, телеграмом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим шляхом. У цьому випадку в такій заявці мають бути необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси вантаження та розвантаження, відстані перевезення та рід упаковки. Перевізники можуть перевозити вантажі за разовим Договором.

Сторонами у даній справі укладено договір № 04/04-08 на транспортне обслуговування, при цьому відповідач за даним договором є Експедицією. Перевезення вантажів здійснювалося позивачем за разовими договорами-заявками.

Виходячи з правової природи договору перевезення та договору транспортного експедирування, суд доходить висновку про те, що сторонами у даній справі укладено саме договір перевезення вантажу, а не договір транспортного експедирування.

Так, відповідно до ст. 929 Цивільного кодексу України, за договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу.

Як зрозуміло з умов укладеного сторонами у справі договору та визначених договором прав та обов'язків його сторін, позивач у справі не є Клієнтом, за рахунок якого відповідач як Експедитор зобов'язується виконати або організувати послуги з перевезення вантажів (*що є істотними умовами договору транспортного експедирування – зауваження автора*). Крім того, у підставу позову позивачем покладені разові договори-заявки, укладені з відповідачем, саме за якими здійснювалися перевезення. Указані договори-заявки також не мають ознак договору транспортного експедирування.

Таким чином, за своєю правовою природою договір між сторонами не є договором транспортного експедирування у розумінні ст. 929 ЦК України, а є договором перевезення у розумінні ст. 909 ЦК України.

Матеріалами справи, її фактичними обставинами доведено факт виконання позивачем взятих на себе за договором та разовими договорами-заявками зобов'язань, що не заперечується відповідачем у справі.

Відповідач також не заперечує факт отримання рахунків на оплату наданих позивачем послуг. Указані рахунки позивачем до матеріалів справи не надані.

Таким чином, позовна вимога щодо стягнення з відповідача заборгованості за надані транспортні послуги є обґрунтованою.

З урахуванням умов договору, а також договорів-заявок стосовно строків оплати послуг перевезення позовна давність за позовними вимогами про стягнення з відповідача заборгованості за надані транспортні послуги та, відповідно, неустойки та нарахувань на суму заборгованості, спливла, що стало підставою для відмови у задоволенні позовних вимог відповідно до ст. 267 ЦК України [18].

Ми можемо зробити висновок, відповідно до якого, при встановленні юридичної природи укладеного між учасниками відносин у сфері господарювання суди виходять з того, що договір транспортного експедирування відрізняється від договору перевезення вантажу наявністю в ньому інших (додаткових) умов (послуг). С. А. Загородній до таких

послуг експедиторів відніс забезпечення оптимального транспортного обслуговування, а також організацію перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав відповідно до умов договорів (контрактів); фрахтування національних, іноземних суден та залучення інших транспортних засобів, забезпечення їх подачі в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів; ведення обліку надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об'єктів; організація охорони вантажів під час їхнього перевезення, перевалки та зберігання; організація експертизи вантажів; здійснення оформлення товарно-транспортної документації та розсилання її за належністю; надання у встановленому законом порядку учасникам транспортно-експедиторської діяльності заявки на відправлення вантажів та наряду на відвантаження; здійснення страхування вантажів та своєї відповідальності; забезпечення підготовки та додаткового обладнання транспортних засобів і вантажів відповідно до вимог нормативно-правових актів щодо діяльності відповідного виду транспорту; забезпечення оптимізації руху матеріальних потоків від вантажовідправника до вантажоодержувача з метою досягнення мінімального рівня витрат; здійснення розрахунків з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів; оформлення документів та організація роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог; надання підготовленого транспорту, який має додаткове обладнання згідно з вимогами, передбаченими законодавством; надання інших допоміжних та супутніх транспортно-експедиторських послуг, що передбачені договором та не суперечать законодавству [24, с. 507–508].

Ми підтримуємо точку зору, відповідно до якої, навіть якщо зобов'язання експедитора, що випливає з конкретного договору транспортної експедиції, вичерпується певним набором обов'язків, характерних для інших типів договорів, то поєднання елементів різних зобов'язань, безумовно, дає нову якість, а саме зобов'язання транспортної експедиції набуває самостійного характеру [1, с. 50].

Отже, на нашу думку, законодавець, встановлюючи «допоміжність» договору транспортного експедирування до договору, не є правим. Ми вважаємо, що існує потреба закріплення його самостійності в ГК України задля того, по-перше, щоб уникнути можливості застосування правових норм про інші договори до договору транспортного експедирування; а по-друге, щоб уникнути юридичних непорозумінь та отримання чіткого уявлення про юридичні наслідки укладання договору транспортного експедирування або договору перевезення вантажу, особливо у випадку співпадіння експедитора та перевізника в одній особі.

### Список використаних джерел

1. Витрянский В. В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2003. 320 с.
2. Вишняков О. В. Співвідношення Господарського кодексу з новим Цивільним кодексом. *Україна – проблема ідентичності: людина, економіка, суспільство*: матер. конференції українських випускників програм наукового стажування у США (Львів, 18-21 вересня 2003 р.). Київ: СтилоС. 2003. С. 237-243.
3. Ворожейкин Е. М. Обязательства по транспортно-экспедиционному обслуживанию. Москва: Юрид. лит., 1957. 107 с.
4. Грибанов В. П., Каравайкин А. А. Отдельные виды обязательств. *Курс советского гражданского права* / под ред. К. А. Граве, И. Б. Новицкого. Москва: Госюриздат, 1954. С. 81-84.
5. Діковська І. А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: дис. ... канд. юрид. наук. Київ, 2002. 203 с.
6. Жуков В. И. Правовое регулирование экспедиционной деятельности на транспорте: автореф. ... канд. юрид. наук. Кишинев, 1967. 20 с.

7. Золотнікова Н. С. Місце договору транспортного експедирування серед інших договорів про надання послуг. *Митна справа*. 2004. № 3. С. 42–47.
8. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47. Ст. 349.
9. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ): міжнародний документ від 19.05.1956 р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34. Ст. 20.
10. Кужко О. С. Договір транспортного експедирування: дис. ... канд. наук. Одеса, 2008. 208 с.
11. Лекции по советскому гражданскому праву: учебное пособие / отв. ред.: Вильнянский С. И. Харьков: Изд-во Харьк. ун-та, 1960. Ч. 2. 346 с.
12. Майданик Р. А. Цивільне право: загальна частина. Вступ у цивільне право. Київ: Алерта, 2012. Т. 1. 472 с.
13. Мічурін Є. О. Техніка складання договорів: науково-практичний посібник. Харків: Юрsvіт, 2006. 536 с.
14. Подцерковний О. П. Загальні та спеціальні норми: проблеми виявлення та вирішення конкуренції. *Вісник господарського судочинства України*. 2009. № 6. С. 34–43.
15. Про деякі питання практики застосування норм Цивільного та Господарського кодексів України: лист Вищого господарського суду від 07.04.2008 р. № 01-8/211. URL: [http://zakon5.rada.gov.ua/rada/show/v\\_211600-08](http://zakon5.rada.gov.ua/rada/show/v_211600-08) (дата звернення 16.03.2018)
16. Рішення Вищого господарського суду від 10.05.2012 р. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/24023262> (дата звернення 16.03.2018)
17. Рішення Господарського суду Запорізької області від 16.02.2015 URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/42806500> (дата звернення 16.03.2018)
18. Рішення Господарського суду Луганської області від 02.03.10 р. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/8250682> (дата звернення 16.03.2018).
19. Рішення Господарського суду Черкаської області від 27.09.2016 р. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/61683821> (дата звернення 16.03.2018).
20. Рішення Київського апеляційного господарського суду від 10.06.2008 р. URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/2512701> (дата звернення 16.03.2018)
21. Романец Ю. В. Система договоров в гражданском праве России. Москва: Юристь, 2001. 496 с.
22. Свистун Л. Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: дис. ... канд. Наук. Київ, 2005. 190 с.
23. Хаснутдинов А. И. Вспомогательные договоры на транспорте: дис. ... докт. юрид. наук. Иркутск, 1995. 317 с.
24. Цивільне право: підручник / за заг. ред. В. А. Кройтора та Є. О. Мічуріна. Харків: Харк. нац. ун-т внутр. справ, 2013. Ч. 2. 814 с.
25. Цивільне право України: підручник / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. Київ: Юрінком Інтер, 2004. Кн. 2. 640 с.

**Довгуша Николай Петрович,**  
соискатель кафедры гражданского права  
(Киевский национальный университет  
имени Тараса Шевченко)

### **О САМОСТОЯТЕЛЬНОСТИ ДОГОВОРА ТРАНСПОРТНОГО ЭКСПЕДИРОВАНИЯ**

*В условиях украинской современности проблема правового регулирования договора транспортного экспедирувания становится все более и более актуальной и это несмотря на то, что он достаточно исследованным с точки зрения науки. Обуславливается такое положение несколькими факторами, одним из которых является удачное географическое положение нашей страны и ее размеры. Благодаря существованию такого обязательства, как договор транспортного экспедирувания, предприятия или субъекты гражданско-правовых отношений освобождаются от лишних проблем, связанных с перевозкой груза.*

*Договор транспортного экспедирувания является наиболее удачной юридической конструкцией благодаря которой осуществляется наиболее эффективная перевозка груза не только с точки зрения клиента – субъекта хозяйствования или участника гражданско-правовых отношений,*

но и с точки зрения исполнителя – экспедитора. Ведь эта сделка позволяет оптимизировать их затраты – как финансовые, так и трудовые.

1 июля 2004 вступил в силу специальный нормативно-правовой акт, регулирующий деятельность в сфере транспортного экспедирования – Закон Украины «О транспортно-экспедиторской деятельности». В нем устанавливается порядок осуществления транспортно-экспедиторской деятельности. Часть 1 ст. 8 и п. 2 ст. 16 Закона Украины «О транспортно-экспедиторской деятельности» ввели в систему правоотношений экспедитора и грузовладельца понятие «правила транспортно-экспедиторской деятельности». Но эти правила должны были быть утверждены правительством Украины, и по настоящее время этого не произошло.

Несмотря на законодательное признание договора транспортного экспедирования, а также на существование многочисленных научных трудов, посвященных исследованию этого обязательства, но проблемы с применением, реализацией и регулированием этой юридической конструкции все же существуют. Предлагаемая статья посвящена исследованию установления законодателем самостоятельности такой договорной конструкции, как договор транспортного экспедирования.

**Ключевые слова:** Договор транспортного экспедирования, транспортная экспедиция, транспортно-экспедиционная деятельность, договор, юридическая характеристика договора.

**Dovgusha Nikolay Petrovich,**  
Competitor of the Chair of Civil Law  
(Kiev National University name of Taras Shevchenko)

#### **ABOUT THE INDEPENDENCE OF THE VEHICLE FORWARD AGREEMENT**

*In the Ukrainian modern situation, the problem of legal regulation of the transport forwarding contract is becoming more and more relevant, despite the fact that it is sufficiently explored from the point of view of science. This situation is conditioned by several factors, one of which is the successful geographical position of our country and its size. Due to the existence of such an obligation, as the contract of transport forwarding, enterprises or subjects of civil law relations are exempt from unnecessary problems associated with the transportation of cargo.*

*The contract of transport forwarding is the most successful legal construction due to which the most effective cargo transportation is carried out not only from the point of view of the client - a business entity or a participant in civil law relations, but also from the point of view of the freight forwarder. After all, this transaction allows you to optimize their costs - both financial and labor.*

*But for quite a long time the studied contract did not find its legislative fixation, which is explained by its complex nature. But since 2004, since the adoption of the Civil Code of Ukraine, an official legislative "recognition" of the existence of a freight forwarding agreement took place. Thus, Chapter 65 of the Civil Code of Ukraine contains seven articles on the regulation of the said treaty. They establish the concept of the contract of transport forwarding, as well as the requirements for its form. The economic code of Ukraine regulating relations between business entities contains only one article - 316, devoted to regulating the contract of transport forwarding.*

*July 1, 2004 came into force a special regulatory act regulating activities in the field of transport forwarding - the Law of Ukraine "On transport and forwarding activities." It establishes the procedure for carrying out freight forwarding activities. Part 1 of Art. 8 and p. 2 of Art. 16 of the Law of Ukraine "On Freight Forwarding Activity" introduced the concept of "rules of transport and freight forwarding" into the system of legal relations of the freight forwarder and cargo owner. But these rules should have been approved by the government of Ukraine, and to date this has not happened.*

*Despite the legislative recognition of the contract of transport forwarding, as well as the existence of numerous scientific works devoted to the study of this obligation, but problems with the application, implementation and regulation of this legal design still exist. The proposed article is devoted to the study of the establishment by the legislator of the independence of such a contractual construction, as the contract of transport forwarding.*

**Key words:** the agreement of transport forwarding, transport expedition, transport-expedition activity, contract, legal description of the contract.

Надійшла до редколегії 22.03.2018