

УДК 347.763

Кужко Олександра Сергіївна,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільного та господарського права і процесу Інституту національного та міжнародного права Міжнародного гуманітарного університету

СТОРОНИ У ДОГОВОРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

Сучасний стан цивільного законодавства у сфері перевезення характеризується наявністю цілого ряду договорів, що регулюють відношення щодо перевезення вантажу, пасажирів, багажу, інші договори, що відрізняються один від одного за різними ознаками, але не містять загального визначення договору перевезення вантажу. Договір перевезення вантажу, як самий поширений у системі договорів перевезення, з огляду на загальноприйнятту радянську концепцію щодо реальності цього договору, характеризується невизначеністю статусу суб'єктів, що приймають участь у його укладенні та наступної реалізації його положень. В договірних відношеннях з перевезення вантажу крім перевізника та відправника приймає участь й одержувач вантажу, що має не тільки права але й обов'язки, та який як правило й приймає на себе всі наслідки укладеного договору.

Питанням сторін у договорі перевезення вантажу в юридичній літературі приділена певна увага. Його досліджували В. В. Вітрянський, В. О. Єгізаров, О. С. Іоффе, Н. С. Ковалевська, В. В. Луць, С. С. Алексєєв, Г. П. Савічев, К. К. Яічков та деякі інші. Але проблема щодо визначення цього договору як договору на користь третьої особи, особливого різновиду двостороннього договору чи багатостороннього договору, в тому числі з'ясування правового становища вантажоодержувача ще на знайшла свого остаточного вирішення, та як наслідок призводить до неправильного застосування існуючих норм права.

Досліджуючи сферу правовідношень, пов'язаних з перевезенням вантажів неможливо обійти увагою учасників цих правовідношень. Відповідно до ст. 909 Цивільного кодексу України (далі за текстом статті – ЦК України) [1] за 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. Аналогічне визначення перед-

бачене й у ст. 307 Господарського кодексу України (далі за текстом – ГК України) [2].

Таким чином, з легального визначення договору, що досліджується, випливає висновок, що сторонами договору перевезення вантажу є перевізник та відправник вантажу. Наступні статті ЦК України дають більш поширену картину вищезазначеного, визначаючи сторонами договору перевезення вантажу, укладеного на довгостроковий строк – перевізника та власника (володільця) вантажу (ст. 914 ЦК України). Отже, при буквальному тлумаченні двох статей одного нормативно-правового акту ми знаходимо мов би певні нестыковки. Власник вантажу не завжди співпадає з вантажовідправником. Можливість використовувати спеціалізовані транспортні або транспортно-експедиторські компанії значно розширили надання посередницьких послуг у сфері перевезення, що з одного боку надає можливість розвиватися ринку транспортних послуг, а з іншого забезпечує можливість надання швидкого та якісного сервісу. Поняття «володілець», що застосовується в контексті ст. 914 ЦК України, як тотожне до поняття «власник», передбачає саме титульного володільця, тобто особу володіння якої вантажем підтверджено певними документами. На практиці, поняття «власник (володілець)» на пряму може бути застосовано тільки у рамках договору морського перевезення вантажу, що підтверджений видачею оригіналів коносаменту/ів. У такому випадку держатель всіх оригіналів коносаментів і є володільцем вантажу, а у країнах Великої Британії та Німеччини – власником вантажу, що зазначений у коносаменті.

Це питання може бути та потрібно вивчати більш детально. З нашої точки зору таке законодавче визначення може бути лише продуктом існування як мінімум двох різновидів договору перевезення вантажу у діючому ЦК України. Перший вид, а саме передбачений у ст. 909 ЦК України представляє собою реальний договір перевезення конкретного вантажу, укладення якого підтверджується складенням транспортної накладної (коносаменту або іншого документу, встановленого транспортними кодексами (статутами).

До певного часу договірні правовідношення з перевезення вантажу вичерпувалися реальними договорами перевезення. Ця схема правового регулювання була повністю реалізована під час кодифікації радянського цивільного законодавства у 1961 – 1964 рр., хоча й у той час у практичній діяльності транспортних організацій вже активно використовувалися різноманітні договірні форми, що опосередковували відношення з перевезення вантажів.

На наш погляд, другий договір перевезення вантажу, так званий довгостроковий договір перевезення вантажу, передбачає ст. 914 ЦК України, згідно до якої за довгостроковим договором перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажу – передавати для перевезення вантаж у встановленому обсязі. У довгостроковому договорі перевезення вантажу встановлюються обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення. Російські цивілісти, а серед них Г. П. Савічев, називаючи цей договір договором про організацію перевезення зазначає, що за своєю правовою природою цей договір має ознаки попереднього договору, так як укладення такого договору не звільняє, а навпаки, передбачає необхідність укладення відповідного договору перевезення вантажу, так як тільки такий договір забезпечує реальне переміщення вантажу від пункту відправки до місця призначення. Договори про організацію перевезення вантажів відносяться до групи консенсуальних цивільно-правових договорів, що визначають не умови товарообігу сторін, а організацію їхніх взаємовідношень на час майбутнього перевезення вантажів [3, с. 35 – 36].

Сучасні договори перевезення вантажів, відповідно до ст. 914 ЦК України дійсно носять довгостроковий характер та починаються з подачі транспортних засобів під навантаження та пред'явлення вантажу до перевезення. Вже на цій, мов би доперевізній стадії виникають певні зобов'язання як на стороні перевізника, так й на стороні відправника вантажу. У реальному майновому обігу ці відношення оформлюються довгостроковими договорами перевезення вантажу, що укладаються між перевізником та відправником / одержувачем вантажу або їхніми представниками, роль яких виконують транспортні або транспортно-експедиторські організації. Частіше за все ці перевезення здійснюються на підставі так званої транспортної заявки на перевезення конкретної партії вантажу або перевезення відбувається на підставі єдиного транспортного документу. Та обставина, що довгостроковий договір перевезення вантажу

укладається з метою наступного перевезення конкретних партій вантажу, що оформляються транспортними заявками, та у багатьох випадках обумовлює сам процес та умови перевезення, не дає підстави вважати його попереднім договором.

Вже на цій стадії розгляду перевізних відношень з'ясовується, що крім перевізника та відправника учасником перевезення є також одержувач вантажу. Взагалі, відокремлення реального договору перевезення конкретного вантажу та довгострокового договору перевезення вантажу, що має консенсуальну основу, дає нам можливість під іншим кутом розглядати позицію вантажоодержувача у договірній конструкції, що досліджується.

Пануюча точка зору, щодо існування тільки реального договору перевезення вантажу, характеризується тим, що у якості безпосередніх сторін договору перевезення визнавалися тільки вантажовідправник та перевізник, вантажоодержувач, за думкою більшості правознавців виконує тільки роль третьої особи, на користь якої укладався договір перевезення.

Сучасна юридична література й сьогодні виходить з традиційної позиції на склад учасників договору перевезення. Наприклад, В. В. Луць зазначає, що «крім перевізника та відправника учасником перевезення є також одержувач вантажу. Вантажоодержувач, як правило, перебуває у договірних відносинах з вантажовідправником (з поставки, контрактації, купівлі-продажу тощо) і вже на основі цих договорів повинен прийняти доставлений йому перевізником вантаж... договір перевезення вантажу можна розглядати як договір на користь третьої особи (одержувача), для якої виникають не лише права (наприклад, вимагати від перевізника видачі вантажу), а й передбачені транспортними правилами обов'язки (прийняти вантаж, здійснити доплату за перевезення тощо)» [4, с. 489].

Деякі російські цивілісти, такі як Н. С. Ковалевська та Г. П. Савічев теж підтримують цю точку зору, визначаючи, що у випадку неспівпадання відправника та одержувача в одній особі найбільш відповідає природі відношень, що виникли, кваліфікація договору перевезення вантажу у якості договору на користь третьої особи [5, с. 309; 3, с. 40].

Разом з тим, неможливо не звертати уваги на постійний розвиток і ускладнення існуючих процесів перевезення вантажу. Поява самостійних комерційних організацій, що раніше представляли собою структурні підрозділи транспортних організацій, що виконували роль перевізника; певне подібнення ланцюга транспортної системи на більшу кількість ділянок – транспортні експедито-

ри, суднові агенти, морські агенти, страхові агенти, митні брокери та інші; стрімкий перехід до електронних засобів передачі інформації та інше, викликає необхідність перегляду існуючих поглядів та концепцій до договору, що розглядається.

Необхідно погодитися з точкою зору М. І. Брагинського та В. В. Вітрянського, які зазначають що у сучасних умовах, питання про суб'єктний склад договору перевезення повинний розглядатися з урахуванням значного розширення сфери дії договору перевезення, який тепер не може бути зведеним до моделі реального договору перевезення конкретного вантажу та охоплює всі договори, опосередковуючи відношення, пов'язанні з перевезеннями вантажу, пасажирів та багажу [6, с. 273].

Розглядаючи вищезазначені концепції побудови договору перевезення вантажу, хотілось би звернути увагу на поняття договору на користь третьої особи, згідно до якого це є договір, в якому боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена у договорі (ст. 636 ЦК України). У реальному договорі перевезення конкретного вантажу перевізник / його представник повинний видати вантаж особі, що вказана в транспортній накладній. Крім цього, вже згадана ст. 636 ЦК України передбачає, що з моменту вираження третьою особою наміру скористатися своїм правом сторони не можуть розірвати або змінити договір без згоди третьої особи, якщо інше не встановлено договором або законом. Начебто всі вищезазначені положення повністю вписуються в конструкцію договору на користь третьої особи та співпадають з загальними правилами побудови договору перевезення вантажу. Дійсно, сторонами встановлюється зміст договору під час його укладення. Як правило при визначенні змісту та тим самим вибору договору, який укладають сторони вони повинні визначити предмет та ціну договору. Предмет – послуги з перевезення вантажу у конкретному напрямку, за відповідним маршрутом та видом транспорту. Це питання дійсно залишається на розсуд перевізника та вантажовідправника. Але, залишається ще питання ціни, як однієї з істотних умов договору перевезення вантажу. За перевезення вантажу стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати не визначений, стягується розумна плата (ст. 916 ЦК України). При цьому, ст. 909 ЦК України, передбачає, що відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Яким же чином необхідно розглядати договір морського

перевезення вантажу, у якому фрахт (винагорода (компенсація), що сплачується за договорами перевезення, найму або піднайму судна або транспортного засобу (їх частин) для перевезення вантажів – п. п. 14.1.260 п. 14.1 ст. 14 Податкового кодексу України [7]) сплачений вантажоодержувачем, що є загальноприйнятою практикою у сфері перевезення вантажу як такого. Тобто, сплачуючи морський фрахт, а у більшості випадків і приймаючи участь у його визначенні, вантажоодержувач має можливість визнаватися стороною договору перевезення вантажу.

В. О. Єгізаров зазначає, що, аналізуючи положення вантажоодержувача, що регулюється транспортним законодавством, можливого зробити висновок, що одержувач має, крім прав, масу обов'язків (по виконанню робіт з вивантаження, сплаті провізних платежів за вантажовідправника та інше), основний з котрих – обов'язок прийняти вантаж, що поступив на його ім'я незалежно замовляв він його чи ні [8, с. 52 – 53].

З одного боку, ст. 310 ГК України дійсно передбачає обов'язок одержувача прийняти вантаж, який прибув на його адресу. Він має право відмовитися від прийняття пошкодженого або зіпсованого вантажу, якщо буде встановлено, що внаслідок зміни якості виключається можливість повного або часткового використання його за первісним призначенням. З іншого боку, договір є обов'язковим для виконання сторонами (ст. 629 ЦК України). Тобто, зобов'язання породжуються тільки для тих осіб, що брали участь у його укладанні, в той час як одержувач вантажу стороною за договором законодавцем не визнається.

Відповідно до власної позиції В. О. Єгізарова, він вважає договір перевезення вантажів не дво-, а багатостороннім договором, у якому вантажоодержувач, так же як вантажовідправник та перевізник, виступає у якості повноправної сторони цього договору [8, с. 52 – 54].

Повністю погодиться з цією позицією можливо тільки під час розгляду договору морського перевезення вантажу, що оформлюється коносаментом, який можливо розглядати як іменну цінний папір або цінний папір на пред'явника.

Перш за все, необхідно зазначити, що згідно з умовами ст. 135 Кодексу торговельного мореплавства України (далі за текстом статті – КТМ України) [9] правовідносини між перевізником та одержувачем вантажу визначаються коносаментом. Тобто коносамент крім функції товаротранспортної накладної виконує функцію договору. Практично всі проформи коносаментів міжнародних перевізників (судноплавна лінія Harag-Lloyd, ARKAS line, MSC, Maersk та інші) передбачають збірне поняття

тя Торговець (Merchant), що обов'язково включає в себе вантажовідправника, володільця, вантажоодержувача, одержувача Товарів, що перевозяться, або особу, яка має право на отримання Товарами чи Коносаментом [10; 11; 12; 13]. Тобто перевізник, приймає на себе обов'язок не перед вантажовідправником, а перед володільцем відповідного цінного паперу. Ст. 162 КТМ України підтримуючи цю традицію надає коносаменту режим цінного паперу зазначаючи, що вантаж видається в порту призначення:

1) за іменним коносаментом одержувачу, вказаному в коносаменті, або особі, якій коносамент було передано за іменним передаточним написом або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги;

2) за ордерним коносаментом – відправнику або одержувачу залежно від того, складений коносамент «наказу відправника» або «наказу одержувача», а в разі наявності у коносаменті передаточних написів – особі, зазначеній в останньому з неперервного ряду передаточних написів, або пред'явникові коносаменту з останнім бланковим написом;

3) за коносаментом на пред'явника – пред'явнику коносаменту.

Таким чином, з моменту фактичного пред'явлення коносаменту перевізнику / його агенту ван-

тажоодержувач може визнаватися стороною договору морського перевезення вантажу, тим самим приймаючи на себе не тільки права але й обов'язки зазначені у відповідній проформі коносаменту.

У зв'язку з різницею сфер застосування договору перевезення вантажу – морська, річна, автомобільна, залізнична, повітряна, та відповідно різноманітних засобів оформлення перевезення, в тому числі з застосуванням товаророзпорядчих цінних паперів (коносаменту) надати загальну характеристику для договору перевезення вантажу, а тим самим визначити статус його сторін не має остаточної можливості. З огляду на сучасні тенденції перевізного процесу, можливо зробити висновки щодо можливості наділення одержувача вантажу статусом сторони за договором. Діюче законодавство України у транспортній сфері надає таку можливість тільки договору морського перевезення вантажу, підтверженого видачею коносаменту, що має силу товаророзпорядчого цінного паперу. В цьому випадку договір морського перевезення вантажу необхідно розглядати як особливий різновид договору перевезення вантажу, і таким чином, наділення вантажоодержувача статусом повноправної сторони у договорі, що вступає у правовідношення з перевезення з моменту фактичного пред'явлення коносаменту перевізнику його агенту.

ЛІТЕРАТУРА

1. Цивільний кодекс України : Кодекс від 16.01.2003 № 435-IV // Офіційний вісник України. — 2003. — № 11. — Ст. 461.
2. Господарський кодекс України : Кодекс від 16.01.2003 № 436-IV // Офіційний вісник України. — 2003. — № 11. — Ст. 462.
3. Гражданское право : учеб. / отв. ред. Е. А. Суханов. — 2-е изд., перераб. и доп. — В 2 т. Т. II. Полутом 2. — М., 2000. — 704 с.
4. Договірне право України. Особлива частина : навч. посіб. / [Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова та ін.] ; за ред. О. В. Дзери. — К. : Юрінком Інтер, 2009. — 1200 с.
5. Коммерческое право : учеб. / под ред. В. Ф. Попандопуло, В. Ф. Яковлевой. — СПб., 1997. — 518 с.
6. Брагинский М. И. Договорное право. / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. — 5-е изд., стер. — М. : Статут, 2011. — Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта — 910 с.
7. Податковий кодекс України : за станом на 19 січня 2013 року / Верховна Рада України. — Офіційний вісник України. — 2010. — № 92 (10.12.2010) (частина 1). — Ст. 3248.
8. Егизаров В. А. Транспортное право : учеб. пособ. / В. А. Егизаров. — М., 1999. — 458 с.
9. Кодекс торговельного мореплавства України : за станом на 5 січня 2013 року // Верховна Рада України. — Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 47 (21.11.1995). — Ст. 349.
10. Офіційний сайт судноплавної лінії Harag-Lloyd Ag [Електронний ресурс]. — Режим доступу до сайту : <http://www.harag-lloyd.com/en/home.html>
11. Офіційний сайт судноплавної лінії ARKAS line [Електронний ресурс]. — Режим доступу до сайту : <http://www.arkas.com.tr/>
12. Офіційний сайт судноплавної лінії Mediterranean Shipping company [Електронний ресурс]. — Режим доступу до сайту : <http://www.msccva.ch/>
13. Офіційний сайт судноплавної лінії MAERSK line [Електронний ресурс]. — Режим доступу до сайту : <http://www.maerskline.com/appmanager/>

АНОТАЦІЯ

Кужко О.С. Сторони у договорі перевезення вантажу. – Стаття.

Стаття присвячена визначенню правового положення сторін у договорі перевезення вантажу та відповідного визначення договору, як договору на користь третьої особи; договору про вручення виконання третій особі; багатостороннім договором; або визначення перевезення вантажу договором особливого роду, у якому вантажоодержувач є самостійним суб'єктом або єдиною стороною з вантажовідправником.

На підставі проведеного аналізу сформульовані загальні висновки щодо необхідності визначення договору перевезення вантажу, договором особливого роду, зі спеціальним статусом його суб'єктів в залежності від сфер застосування договірних відношень перевезення – автомобільна, річна, морська, залізнична, авіа.

Ключові слова: договір перевезення вантажу, договір морського перевезення вантажу, договір на користь третьої особи, сторони договору, цінний папір, коносамент.

АННОТАЦІЯ

Кужко А.С. Сторони в договорі перевезення вантажу. – Стаття.

Стаття присвячена визначенню правового положення сторін в договорі перевезення вантажу, і вивчення правової природи вищезазначеного договору, як договору в інтерес третього особи; договору о виконанні зобов'язання третьою особою; багатостороннім договором, або означення морського перевезення вантажу договором особливого роду, в якому вантажодержатель є самостійним суб'єктом або єдиною стороною з вантажодержателем.

На основі проведеного аналізу сформульовані висновки про необхідність визначення договору перевезення вантажу, договором особливого роду, зі спеціальним статусом його суб'єктів в залежності від сфер застосування договірних відношень перевезення – автомобільна, річна, морська, залізнична, авіа.

Ключевые слова: договір перевезення вантажу, договір морського перевезення вантажу, договір в інтерес третього особи, сторони договору, цінний папір, коносамент.

SUMMARY

Kuzhko A.S. The parties in the contract of carriage of cargo. – Article.

Article is devoted to the definition of the legal status of the parties to the contract of carriage of cargo, and the corresponding definition of the contract as a contract in favor of a third party; contract for service fulfillment to a third party, multilateral agreement, or determination of carriage contract of some kind, in which the consignee is an independent entity or the only party with the shipper.

Based on the analysis set out general conclusions on the need for definition of the contract of carriage by sea freight, contract special kind of special status of its subjects in depending on the application the contractual relationship carriage – by the road, by the river, by the sea, by the rail or by the air.

Keywords: contract carriage, contract of sea carriage, the contract in favor of a third party, parties to the contract, valuable paper, bill of lading.