

Київський національний торговельно-економічний університет

Кафедра міжнародного, цивільного та комерційного права

ВИПУСКНА КВАЛІФІКАЦІЙНА РОБОТА

на тему:

**ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ ТРАНСПОРТНОГО
ЕКСПЕДИРУВАННЯ**

студентки 2 курсу 6 м групи ФМТП
заочної форми навчання
спеціальності 081 «Право»,
спеціалізації
«Цивільне право і процес»

_____ Сакун Оксани Миколаївни

Науковий керівник
к.ю.н., доц.

_____ Микитенко Людмила Андріївна

Гарант освітньої програми,
д.ю.н.

_____ Примак Володимир Дмитрович

Київ 2020

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ДОГОВІР ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ В ЗАГАЛЬНІЙ СИСТЕМІ ТРАНСПОРТНИХ ДОГОВОРІВ	
1.1.Правова природа та умови договору транспортного експедирування.....	6
1.2.Співвідношення договору транспортного експедирування із іншими видами транспортних договорів.....	16
1.3. Проблеми правового забезпечення транспортно-експедиторської діяльності.....	23
РОЗДІЛ 2. НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ	
2.1. Особливості страхування під час транспортно-експедиторської діяльності.....	31
2.2. Судова практика у спорах щодо договорів транспортного експедирування.....	40
ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ	50
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	55

ВСТУП

Актуальність теми дослідження. Стрімкі глобалізаційні процеси, характерні для сучасного суспільства, відобразились майже на всіх сферах людської діяльності. В першу чергу, це інтенсифікувало міграційні процеси не лише по відношенню до туризму, реалізації трудового потенціалу за рамками своєї держави, але й вплинуло на розвиток імпорту та експорту продукції (неспоживчої та споживчої). У зв'язку з цим, виникла об'єктивна потреба у відокремленні принципово нового напрямку надання послуг, що іменується як транспортне експедирування. Розвиток вказаного сегменту та його популяризація потребує існування належної нормативно-правової бази, котра б слугувала потужним регулятором, визначала правові й організаційні засади надання таких послуг, мінімізувала кількість зловживань чи порушень зі сторони суб'єктів договірних відносин тощо. Особливої уваги, на нашу думку, потребує вивчення підстав виокремлення вказаного договору з-поміж цивільних правочинів, що має реалізовуватись з позиції системного підходу.

Враховуючи те, що договір транспортного експедирування досить часто ототожнюють із іншими видами транспортних договорів, виникає об'єктивна потреба в правовій диференціації вказаних правочинів, характеристиці істотних умов договору транспортного експедирування та дослідженні судової практики в даному напрямку. Наведеними чинниками обумовлюється актуальність теми випускної кваліфікаційної роботи.

Теоретичну основу дослідження склали праці відомих вчених-юристів як: В.В. Вітрянский [39], І. Є. Даниліна [42], М.П. Довгуша [45], Н. С. Золотнікова [48], О.С. Кужко [39; 54; 55; 56], В.В. Луць [59; 60], Л.М. Луцик [58].

Мета і завдання дослідження. Метою дослідження є визначення особливостей правового регулювання суспільних відносин, пов'язаних з укладенням, виконанням і припиненням договору транспортного експедирування.

Досягнення даної мети потребує вирішення таких завдань:

- визначити правову природу та умови договору транспортного експедирування;
- дослідити питання співвідношення договору транспортного експедирування із іншими видами транспортних договорів;
- виокремити ключові проблеми правового забезпечення транспортно-експедиторської діяльності;
- проаналізувати судову практику у спорах щодо договорів транспортного експедирування.

Об'єктом дослідження є правовідносини, що виникають із договору транспортного експедирування.

Предмет роботи дослідження є правове регулювання договору транспортного експедирування.

Методологія дослідження ґрунтується на використанні ряду загальнонаукових та спеціальних методів дослідження, з-поміж яких слід виокремити: системно-функціональний метод (п. 1.1, 1.2. та 2.1. при окресленні концептуальних понять та розкритті ключових положень нормативно-правових актів відносно окресленої теми), порівняльний (п. 1.2. та п. 1.3 при аналізі особливостей договору транспортного експедирування та інших видів транспортних договорів), формально-логічний (в ході формування загальних висновків), статистичний (п. 1.1. при висвітленні питомої ваги транспорту, на який припадає найбільша кількість перевезень).

Наукова новизна одержаних результатів полягає у здійсненні комплексного аналізу специфіки правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності та договірних відносин, що формуються на їх основі на даному етапі розвитку законодавства, комплексно висвітлюючи базові юридичні тенденції, властиві як різним видам транспортних договорів, так і договору транспортного експедирування як самостійному правочину.

Окремі положення випускної кваліфікаційної роботи викладено у науковій статті «Правова суть договору транспортного експедирування», що опублікована у збірнику «Правове забезпечення підприємницької діяльності» Частина 1.-К.: Київ.нац.-торг.економ.ун-т.-2020 р.

Практичне значення одержаних результатів полягає у можливості використання отриманих результатів, передусім, практичної частини роботи на курсах, лекціях, семінарах із курсу цивільного та цивільно-процесуального права.

Структура роботи. Робота складається із вступу, двох розділів, п'яти підрозділів, висновків та пропозицій, списку використаних джерел (72 найменування). Загальний обсяг роботи становить – 62 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ДОГОВІР ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ В ЗАГАЛЬНІЙ СИСТЕМІ ТРАНСПОРТНИХ ДОГОВОРІВ

1.1. Правова природа та умови договору транспортного експедирування

Серед допоміжних договорів, що пов'язані з перевезенням вантажів, у сучасній цивілістичній літературі виділяють також договори транспортного експедирування. За вказаним договором одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів [14]. Поняття вказаного правочину міститься як у відповідному Законі «Про транспортно-експедиторську діяльність» (ст.9), у ЦК України (ст.929) так і в ГК України (ст. 316), що породжує правовий плюралізм по відношення до того: до якої ж категорії правочинів доречно відносити договорів транспортного експедирування?!

Договір транспортного експедирування має представницький характер, проте застосування окремих правил про договори доручення та комісії можливе лише виходячи з положень статей 4, 8, ч. 2 ст. 9 ЦК України, відповідно до яких до правовідносин, що виникають із договору транспортного експедирування, можливо застосовувати правила інших договорів, елементи яких містяться в ньому, лише тоді, коли ці правовідносини не врегульовано ЦК України, іншими нормативно-правовими актами, укладеним договором транспортного експедирування та звичаєм ділового обороту при їх безперечній схожості з відносинами доручення та комісії.

Окрім зазначеного, логічно відносити договір транспортного експедирування до категорій правочинів що стосуються перевезення, адже експедиторські послуги супроводжують транспортування певних об'єктів та є взаємопов'язаними категоріями. На підтвердження цієї тези наводимо факт наявності глави 32 ГК України «Правове регулювання перевезення вантажів»,

що підкреслює, з одного боку, його самостійність; з іншого – похідний характер від договору перевезення. Разом з цим, враховуючи відсутність результату у вигляді речі, товару, придатного до продажу дає змогу дійти висновку про віднесення договору транспортного експедирування до договорів із надання послуг.

Комплексне дослідження правової природи договору транспортного експедирування апріорі неможливе без розкриття сутнісного значення послуг, які надаються на його умовах. Так, у науковій літературі під транспортно-експедиторською діяльністю розуміють один із видів підприємницької діяльності, основу якого складають послуги з організації та забезпечення перевезень вантажу, що відноситься до категорії імпортного, транзитного, експортного на умовах відповідного договору [41, с. 5; 45; 54]. Суб'єктний склад, який долучаються до транспортно-експедиторської діяльності, що функціонує на засадах «від дверей до дверей», досить різноманітний: експедитори, клієнти, перевізники, митні брокери, порти, об'єднання/представництва чи безпосередньо підприємства авіаційного, річкового, залізничного, морського, автомобільного транспорту та інші особи, які надають допомогу при перевезенні вантажів. Можливість залучення такої кількості осіб обумовлена не лише організаційними причинами, але й широким спектром норм, що регулює відносини, котрі виникають із надання транспортно-експедиторських послуг. Так, мова йде не лише про цивільне та господарське законодавство, адже транспортне експедирування включає в себе профільні Закони України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [14], «Про зовнішньоекономічну діяльність» [9], «Про автомобільний транспорт» [7], «Про транзит вантажів» [12], «Про транспорт» [13], «Про захист прав споживачів» [8]; постанови Кабінету Міністрів України «Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» від 14.10.1997 № 363 [15] тощо.

У науковій літературі, присвяченій питанням вантажоперевезень і логістиці, існує значна кількість класифікаційних підходів відносно поділу таких послуг на категорії. До прикладу, в основі критерію «транспортно-

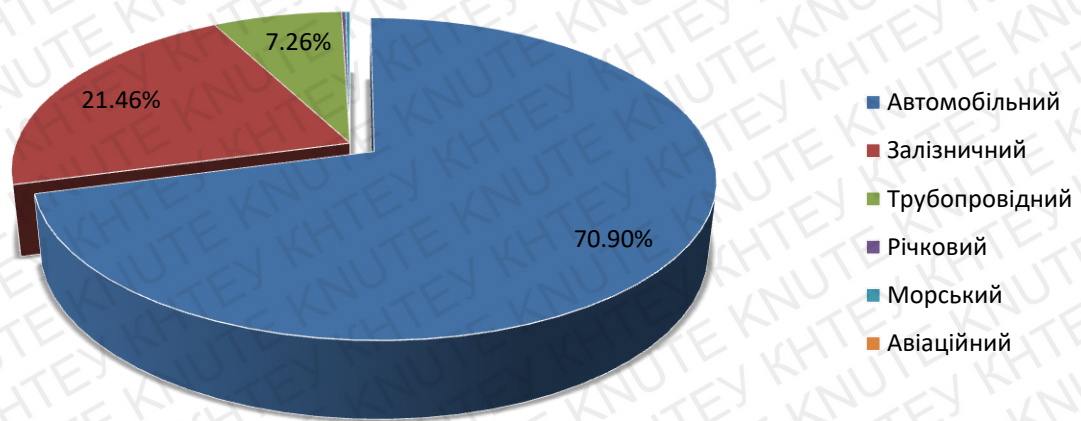
експедиторські операції та характер робіт» виокремлюють наступні чотири блоки:

- транспортні (включають в себе переміщення товару із одного пункту в інший);
- вантажні та розвантажувальні роботи (включає в себе завантаження, кріплення, комплектація партій, маркування, розвантаження товару, його перевалка і т. і.);
- допоміжні роботи;
- експедиторські послуги, що в свою чергу диференціюються на комплексні та локальні.

Що стосується останніх: концепт «комплексні» розуміє під собою організацію охорони об'єкту, який транспортується; підготовка до перевезення; прийом та безпосереднє переміщення; збір та оформлення документації; підготовка та, за необхідності, проведення розрахунків; звітування перед клієнтом тощо. У випадку із локальними, мова йде про обмежений перелік послуг, зокрема, відправка вантажу, його супровід та доставка до місця призначення.

Ключовим завданням транспортно-експедиторської діяльності, на нашу думку, слід вважати забезпечення оптимального транспортування об'єкту із урахуванням економії часових та фінансових ресурсів, дотримання організаційно-правових вимог, збереження вигляду (в т. ч. товарного), комплектності, комплектації тощо.

Про те, що транспортно-експедиторські організації досягли свого апогею поширення говорить статистика. Так, на початок 2019 року в Україні зареєстровано 56,2 тис. організацій, що здійснюють свою підприємницьку діяльність та спеціалізуються на наданні транспортно-експедиторських послуг. Наразі, в даному процесі залучено більше 154 тис. од. техніки [63]. До цього всього, законодавець не обмежує коло осіб, яким надається право займатись транспортно-експедиторською діяльністю, адже йдеться як про організації та спеціалізовані підприємства, так і про інші суб'єкти господарювання.



Зрозуміло, що за вказаних умов належне надання послуг, добросовісне виконання обов'язків та функціонування практичного механізму відшкодування збитків у разі невиконання договірних умов не можливе, без наявності відповідного правочину між сторонами. Не дивлячись на те, що договір транспортного експедирування у загальній системі транспортних правочинів займає другорядне місце (так як до основних, до прикладу, В.В. Луць та Ю.В. Романець відносять договори про перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, договори буксирування), його роль все ж важко недооцінити, адже сутнісне значення спрямоване на нормалізацію перевізного процесу [60, с. 276; 67, с. 438–439].

В ст. 929 Цивільного кодексу України чітко ідентифіковано, що договір транспортного експедирування являє собою договір, згідно якого експедитор бере на себе зобов'язання по виконанню чи організації виконання послуг, що пов'язані із перевезенням вантажу [3]. Розглянемо більш детально його істотні умови.

В першу чергу необхідно відмітити, що хоча й глава 63 Цивільного кодексу України, яка регламентує вимоги до договору про надання послуг не встановлює обов'язковості письмової форми як факт підтвердження дійсності правочину, проте на практиці та з урахуванням ч. 1 ст. 930 ЦК України приходимо до висновку про істотність вказаної вимоги, недотримання якої тягне за собою наслідки, визначені ст. 207 Цивільного кодексу України [3]. Договір транспортного експедирування є консенсуальним та двостороннім.

Разом з цим, особливий акцент зі сторони законодавця робиться на предметі договору. В даному контексті думки фахівців-правознавців частково відрізняються. Якщо взяти за основу позицію І.Є. Даниліна, то можна зрозуміти, що науковець ідентифікує предмет вказаного договору як будь-яку послугу, що передбачена вказаним правочином і пов'язана із транспортуванням вантажу [42, с.17]. Інші акценти у дефініції розставляє А.В. Ребріков фіксуючи, що до предмету договору слід відносити сам вантаж та послуги, що надаються в рамках його переміщення. Юрист вносить ряд застережень відносно даного питання, зокрема, якщо в договорі міститься вказівка лише на матеріальне благо або виключно на дії сторін – це унеможливує класифікацію останнього [66, с.58]. Вказану думку не підтримують деякі інші вчені, так як: а) договір транспортного експедирування відноситься до правочинів із надання послуг в зв'язку з чим, саме дії зобов'язаної сторони є предметом угоди; б) встановлення зв'язку із об'єктом перевезення часто може бути опосередкованим (втрачатися), особливо у випадках, коли функції експедитора за умовами договору носять обмежений характер. Якщо в першій частині ми, загалом, солідарні із авторами, то кінцева теза видається хибною, адже слідування їй унеможливує розмежування договору комісії від договору транспортного експедирування. Саме тому, вважаємо за доцільне під предметом договору транспортного експедирування розуміти роботу або перелік робіт, котрі мають прямий зв'язок із організацією та забезпеченням перевезень імпортного, транзитного, експортного чи іншого вантажу за вказаним договором.

Деталізації потребують відомості про сторін договору, вимоги до яких висувають залежно від їх правового статусу: юридичні особи-нерезиденти (найменування, місцезнаходження та вказівку на державу, в якій пройшла реєстрацію юридична особа); юридичних осіб-резидентів (аналогічні відомості, окрім останньої позиції (на її заміну надається код з Єдиного державного реєстру юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців та громадських формувань); фізичні особи громадяни України (ПІБ, місце проживання, реєстраційний номер облікової картки платника податків (РНОКПП)); іноземці або особи без громадянства (ПІБ та адреса проживання за межами України). В

умовах договору його сторони іменуються як клієнт та експедитор. Важливо розмежовувати учасників договору від суб'єктів транспортно-експедиторської діяльності, так як коло останніх не зводиться лише до клієнта і експедитора, а є значно ширшим (вище згадувані нами митні брокери, перевізники, порти, залізничні станції тощо).

До істотних умов договору також відносять вид / найменування вантажу та послуги експедитора, що надаються на умовах правочину. З переліком останніх можна ознайомитись у ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [14]. Загалом, об'єм та видова різноманітність послуг за цим договором не лімітована і ключовим правилом, що висуваються є законність їх надання. Увагу необхідно приділити правам, обов'язкам та відповідальності сторін. Так, до обов'язків експедитора відносять: а) надання послуг згідно умов договору; б) інформування клієнта про недоліки / неповноту отриманих від нього відомостей та даних. Перелік прав значно ширший, та включає в себе:

- залучення до виконання обов'язків інших осіб. За умови систематичного надання послуг дозволяється укладення довгострокових угод. Ч. 1 ст. 932 ЦК України надає право експедитору залучати до виконання своїх обов'язків інших фахівців, проте відповідальність за якість та своєчасність надання послуг несе сам експедитор [3];
- керуючись інтересами клієнта, експедитор в праві змінювати логістичний маршрут або вид транспорту, порядок надання послуг, передбачених договором;
- відступати від вказівок клієнта у випадку обґрунтованої необхідності.

Специфіка правовідносин між клієнтом та експедитором особлива тим, що в ряді випадків експедитор діє на власний розсуд. До прикладу, за умов виникнення ситуації в якій існує загроза довкіллю, пошкодження вантажу, безпеці людей – перевізник зобов'язаний довести до відома клієнту інформацію про форс-мажорні обставини і погодити план подальших дій за умови, якщо така можливість об'єктивно існує. У

іншому випадку, – експедитор самостійно вживає найбільш раціональний захід для мінімізації / запобігання негативних наслідків;

- відшкодування додаткових витрат (в обсязі, погодженому з клієнтом);
- притримувати вантаж до моменту оплати послуг чи відшкодування витрат клієнтом, якщо інші умови не передбачені договором;
- відкласти виконання зобов'язань на умовах договору до моменту отримання всієї необхідної документації (відтермінування не свідчить про припинення договірних відносин).

Обов'язки клієнта, як правило, зводяться до фінансових – сплати коштів/ відшкодування витрат, понесених експедитором в інтересах клієнта; організаційних – надання експедитору повної, точної, достовірної інформації про вантаж та супровідної документації, що необхідна для митного, санітарного та інших видів контролю. Перевезення вантажів супроводжується товарно-транспортними документами, складеними мовою міжнародного спілкування залежно від обраного виду транспорту або державною мовою, якщо вантажі перевозяться в Україні. Такими документами, згідно ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» можуть бути: авіаційна вантажна накладна (Air Waybill); міжнародна автомобільна накладна (CMR); накладна СМГС (накладна УМВС); коносамент (Bill of Lading); накладна ЦІМ (CIM); вантажна відомість (Cargo Manifest); інші документи, передбачені законами України [14]. Визначений на законодавчому рівні перелік базується на основі того, що наведений у Типових правилах транспортно-експедиторської діяльності, створений у 1998 р. Міжнародною федерацією експедиторських асоціацій.

Якщо мова йде про автомобільні перевезення, то в даному випадку експедитору не обійтись без товарно-транспортної накладної – єдиного документу для всіх юридичних осіб, які є учасниками транспортного процесу, призначений для списання, обліку та проведення розрахунків. Форма накладної передбачена додатком 7 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту

України від 14.10.1997 № 363 [15]. Разом з цим, з 18.03.2016 р. набули чинності зміни, внесені наказом № 26 Міністерства інфраструктури України, що дозволили застосовувати довільну форму товарно-транспортної накладної у випадку її затвердження наказом керівника суб'єкта господарювання та наявності у змісті такої інформації: найменування, дата та місце складання, вид і кількість вантажу, пункти завантаження та розвантаження тощо [16]. Цікаво відмітити, що в Україні великими автомобільними перевізниками вважаються компанії, які володіють більш ніж 100 транспортними засобами, а топ-компанії перевізники мають в розпорядженні 300 і більше автомобілів. Одним із факторів, що підтверджує статус топ-перевізника є кількість виданих Міністерством інфраструктури України дозволів ЄКМТ для здійснення вантажних перевезень в міжнародному сполученні [61, с. 160].

В свою чергу, клієнт має право самостійно визначати вид та маршрут, за яким прямуватиме транспорт; вимагати від експедитора надання інформації про хід виконання договірних зобов'язань; надавати, в межах закону та договірних засад, вказівки експедитору; змінювати маршрут / місце призначення вантажу за умови відшкодування збитків, які несе експедитор у даному випадку.

Піддавши ґрунтовному аналізу ст. 934 ЦК України приходимо до висновку про загальні принципи відповідальності сторін, що виходять із невиконання цивільно-правових договорів. Особливості відповідальності сторін, окрім Законів та інших нормативно-правових актів можуть встановлюватися транспортними кодексами та статутами. Аналогічна ситуація і з припиненням дії договору – на загальних умовах, в тому числі, і в односторонньому порядку із будь-яких причин, якщо попередження про припинення праводносин здійснено завчасно (в розумний строк) та відшкодовано збитки, завдані стороні (с. 935 ЦК України) [3].

Сам строк дії договору, як правило, рівноцінний та збігається із датою завершення виконання експедитором зобов'язань перед клієнтом. Отже, він встановлюється сторонами самостійно. Якщо ціна не зафіксована у договорі та не встановлена законом, виплату клієнт проводить в розумному розмірі, виходячи із загально ринкових цін. Ст. 9 Закону України «Про транспортно-

експедиторську діяльність» вказано, що в суму оплати експедиторських послуг не включаються видатки за послуги / роботи, що проводились іншими особами в рамках виконання умов транспортно-експедиторського договору, на оплату зборів та обов'язкових платежів [14].

Істотними, проте цілком індивідуальними в кожному окремому випадку є умови, щодо пунктів відправлення і призначення вантажу; порядку досягнення згоди з питань зміни маршруту і решти ситуативних моментів, з яких хоча б одна зі сторін наполягає на необхідності досягнення згоди.

Окремої уваги заслуговує питання оподаткування транспортно-експедиторської діяльності. Так, операції із надання експедиторських послуг являються об'єктом обкладення податком на додану вартість (далі – ПДВ), у відповідності із п. п. «б» п. 181.1 Податкового кодексу України, за умови, якщо місце постачання знаходиться в межах України [6]. Правила обкладення ПДВ залежать від виду послуг, що надаються на умовах транспортно-експедиторського договору. Для коректного встановлення суми прийнято розділяти:

- послуги із перевезення (внутрішні, транзитні, зовнішні);
- послуги допоміжного характеру, які пов'язані із перевезеннями (завантаження / розвантаження, кріплення, маркування і т. і.);
- експедиторська винагорода.

З точки зору податкового права необхідно окремо виокремлювати експедирування внутрішніх та зовнішніх перевезень. Місце постачання вказаних послуг, у першому випадку, є територія, на ній зареєстрований постачальник транспортно-експедиторських послуг (п. 186.4 ПК України). У зв'язку із зазначеним виходить, що надання послуг експедитором замовнику-резиденту має наслідком сплату ПДВ на загальних підставах у розмірі 20% [6]. Якщо мова йде про замовника як особу, що немає постійного представництва на території України та не являється її резидентом – у такому випадку операції з постачання не підлягають оподаткуванню.

Базою для обкладання ПДВ у експедитора є цілісна сума, що складається із вартості послуг та винагороди експедитора за умови, що суб'єкт являється

платником ПДВ. Дані щодо вартості послуг із перевезення, допоміжних послуг та сума винагороди фіксується спеціалістом у податковій накладній.

Певні особливості прослідковуються при встановленні ставки оподаткування при міжнародних перевезеннях. П. п. 195.1.3 та п. п. «е» п.185.1 ПК України визначає нульову ставку за всім маршрутом перевезення, при цьому, не поділяючи рух об'єкту перевезення на періоди «до» та «після» перетину кордону України. Вказане правило застосовується виключно за умов, коли рух транспортну, що перевозить об'єкт договору, здійснюється за єдиним міжнародним перевізним документом. За умови надання послуг транзитного перевезення вантажу виключно експедитором без участі інших осіб, у відповідності із п. 197.8 ПК України, від ПДВ-обкладення звільняється суми як самих транспортно-експедиторських послуг, так і вартість наданих послуг у межах договору [6].

З юридичної точки зору, особливістю транспортних та транспортно-експедиторських послуг, що розглядаються через призму об'єктів цивільних прав, слід вважати те, що вони надаються у сфері предметно-практичної діяльності при відсутності результату у формі товару чи певної речі, яка є придатною для продажу. В даному випадку необхідно врахувати позицію В.О. Лапач, де зафіксовано: дані послуги не модифікують і не продукують нові об'єкти, але вносять зміни у речово-предметний світ, так як пошта, багаж, пасажери, вантажі змінюють свою локацію в просторі. При цьому, споживача вартість послуги прямо пропорційно залежить від її реальної вартості та значення для відправника; на загальну ціну послуги впливає кількість затрат суспільно-необхідної праці, спрямованої на експедирування [57, с. 448].

З нашої позиції, ще однією специфічною властивістю транспортно-експедиторської послуги доречно вважати синхронність надання та отримання. Іншими словами, на відміну від договорів про виконання робіт (де предмет договору інша сторона отримує лише по завершенню певних дій), – договори про надання послуг характеризують процес надання одночасно із їх здійсненням.

Таким чином, істотні умови договору транспортного експедирування – це перший крок до ідентифікації його юридичної самостійності. Задля більш детального підтвердження, вважаємо за доцільне порівняти його із іншими транспортними договорами, вказавши на принципові відмінності та тотожні елементи.

1.2. Співвідношення договору транспортного експедирування із іншими видами транспортних договорів

Не зважаючи на те, що договір транспортного експедирування в нормативно-правовій площині позиціонується як самостійний вид правочину – серед науковців і по цей час відсутній консолідований підхід до ідентифікації даного договору як самостійного. Певною мірою – це логічно, адже транспортно-експедиторський договір має тривалу історію розвитку, тривалий час перебувавши у юридичній та фактичній залежності від транспортного договору.

Якщо взяти за основу дефініцію транспортного експедирування, то черговий раз наголосимо: на умовах такого правочину «експедитор виконує або організовує виконання послуг, визначених договором...» [14]; в свою чергу, ст. 909 Цивільного кодексу України та ч. 1 ст.307 Господарського кодексу України (договір перевезення вантажу) покладає на перевізника безпосереднє зобов'язання транспортування об'єкту, довіреного йому вантажовідправником, видавши його отримувачеві [3;4]. Іншими словами, юридичний зв'язок між цими правочинами визначається наступним чином: договір транспортного експедирування є допоміжним, комплементарним по відношенню до договору перевезення вантажу як основного. Транспортно-експедиторські договори можуть укладатися за умови попереднього встановлення договірних правовідносин між перевізником і вантажовідправником. Але в сучасних реаліях такий перебіг подій радше «класична» схема, а не визначена догма. Останнім часом поширеними стали ситуації, за яких обов'язки експедитора транслюються на перевізника: -самостійне виконання функцій транспортного

експедитора перевізником. При цьому, на думку вчених [43; 48; 59], застосування положень того чи іншого договору визначається питомою вагою та характером правовідносин між сторонами; експедитор позиціонується як перевізник до іншої особи. За таких умов правила, згідно умов транспортного експедирування, застосовуються без виключення. В свою чергу ряд вчених вважають таку тезу необґрунтованою, бо експедитор залишається у цьому статусі виключно для свого клієнта, проте не являється таким відносно перевізника [38, с. 58-59].

Дискусійним залишається питання щодо можливості експедитора виступати в ролі перевізника.

Міжнародні угоди і право більшості держав ЄС, зазвичай, класифікують експедитора на договірного перевізника (принципала) та посередника (агента). Саме тому, відповідальність агента суттєво відрізняється від експедитора-перевізника, що дає можливість усвідомити вагомість практичної необхідності такого розподілу. Це важливо і з іншої позиції: надаючи послуги з прямого договору (виступаючи як перевізник без залучення третіх осіб), експедитор повинен мати необхідні дозвільні документи. Зокрема, якщо експедитор є безпосереднім перевізником пасажирів або небезпечного вантажу автотранспортом, за ним закріплюється обов'язок отримати відповідну ліцензію (п. 24 ч. 1 ст. 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності») [10]. Сама ж транспортно-експедиторська діяльність ліцензування не вимагає.

В свою чергу, відповідно до Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р.:

- 1) договір фактичного перевезення — це договір, що передбачає перевезення вантажу перевізником, якому це доручено (п. 2 ст. 1 Конвенції);
- 2) договір наскрізного перевезення — це договір, в якому передбачається, що конкретна частина перевезення за договором повинна здійснюватися не перевізником, а іншою визначеною особою (ст. 11 Конвенції) [2].

Відкликаючись на цю міжнародну норму права, виконання договору транспортного експедирування експедитором, який не є перевізником вантажу,

може бути здійснено лише шляхом залучення третіх осіб (транспортних організацій).

Не рідко, при захисті своїх прав у судовому порядку підприємці, посилаючись на умови договору перевезення, намагаються стягнути відшкодування збитків із експедитора, котрий не зобов'язаний виконувати функції перевізника. Ключовою відмінністю договорів перевезення і транспортного експедирування є те, що істотними умовами останнього є надання додаткових послуг експедитором щодо виконання або організації виконання послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу. Враховуючи судову практику можемо додати, що саме перелічені допоміжні умови відносно організації перевезення вантажу є основними для суду у разі виникнення проблеми відмежування договорів, наприклад, у справі № 11/324, що розглядалася в Господарському суді Луганської області 02.03.10 та справі № 925/990/16, що розглядалась Господарським судом Черкаської області 27.09.2016 [27; 29].

Отже, із вищевказаного можна відмітити, що договір транспортного експедирування як цивільно-правова конструкція не поглинається договором перевезення. Трансформація експедитора у перевізника практично можлива на окремому етапі виконання договору. З цього моменту в силу вступає договір перевезення, умови якого розповсюджуються на вантажовідправника та перевізника. З нашої позиції, доречно доповнити законодавство нормою, згідно якої самостійне виконання експедитором функцій перевізника матиме наслідком поширення на нього норм (визначення відповідальності) за умовами договору перевезення.

Для порівняння, транспортно-експедиторський договір можна співставити із договором чартеру (фрахтування), де договірні відносини встановлюються між особливим суб'єктом складом – фрахтівником, який бере на себе зобов'язання за окрему плату надати фрахтувальнику всю або частину місткості в одному або кількох транспортних засобах на один чи кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам. Не дивлячись

на те, що вказаний вид правочину відноситься до транспортних договорів, вже із трактування визначення можна прослідкувати наявність ознак найму (оренди), зокрема, транспортного засобу. До його ознак відносять, аналогічно договору транспортного експедирування, двосторонність і консенсуальність, але, на відміну від останнього (що може реалізовуватись на умовах безоплатності) – він є обов'язково оплатним. Відрізняються правочини і специфікою транспорту, котрий застосовується для виконання умов договору, адже чартер (фрахтування) передбачає застосування водного чи повітряного судна. З цього логічно виходить, що, як правило, мова йде про нерегулярні перевезення досить габаритних вантажів по типу руди, нафти, вугілля, автомобілів тощо, котрі займають площу якщо не всього транспортного засобу – то його значну частину. У свою чергу, фрахтувальником на умовах договору може виступати і одержувач, і відправник вантажу.

Залежно від того, що являється предметом такого договору – визначають його класифікаційну приналежність до окремих груп правочинів. Так, до прикладу, Є.Д. Стрельцова вказує на право користування судном (його частиною) як на предмет договору [69, с.51], тим самим відносячи договір чартеру (фрахтування) до договорів з передачею майна у користування. Подібної позиції притримується Е.В. Вакулович, при цьому відмічаючи, що у разі використання фрахтувальником без екіпажу – мова йде про договір найму (оренди) транспортного засобу [36, с.94]. А.Д. Кейлін, враховуючи економічний та юридичний зміст договору, схильний ідентифікувати договір чартеру (фрахтування) як такий, що належить до договорів про переміщення вантажу морським шляхом [51, с.8]. З нашої позиції, при визначенні місця договору чартеру (фрахтування) доречно відштовхуватись від його мети – доставки об'єкту у вказане місце.

З іншого боку, не можемо не відмітити останню вагому різницю між правочинами, які підлягають порівнянню: договір транспортного експедирування не має своїх підвидів, в той час як чартер (фрахтування) поділяється ще на три інших. Надане фрахтувальнику судно може бути споряджене та укомплектоване екіпажем (тайм-чартер (англ. Time charter)) або

не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер (англ. Bareboat charter)). Димайз-чартером (англ. Demise Charter Party) є чартер, згідно з яким фрахтівнику передається весь обсяг прав з управління судном та контроль над його екіпажем, члени якого становляться протягом чартерного рейсу службовці фрахтівника. Цікавим моментом також є те, що згідно з умовами димайз-чартеру фрахтівник вправі розпоряджатися судном. Окремі види договору чартеру, а саме бербоут-чартер, за своєю юридичною природою не відповідають загальній концепції договору чартеру-фрахтування, а є ближчими до договорів найму (оренди). Однак, на нашу думку, їх все одно слід відносити до договорів перевезення, адже такі відносини мають чітке спрямування на надання послуг. До того ж, за договорами передання майна у користування ризик пошкодження або випадкового знищення переходить до наймача, а у випадку договору чартеру такий ризик залишається у власника транспортного засобу [64, с. 155]. Враховуючи зазначене, ми вбачаємо принципову різницю між вказаними договорами.

В окремих наукових виданнях із цивільного права можна віднайти тезу щодо доцільності юридичної приналежності транспортно-експедиторського договору до договору доручення. Як визначає Е.А. Суханов, спільними характеристиками обох правочинів слід вважати те, що в обох випадках дії експедитора / повіреного координуються іншим суб'єктом – клієнтом / довірительом [40]. При цьому, що експедитор, що повірений в праві самостійно обирати коло контрагентів, які будуть діяти в інтересах клієнта / довірителя або ж сприятимуть їм у виконанні поставлених завдань на користь клієнта / довірителя.

Відмінність у обох ситуаціях прослідковується в наступному: договору доручення, на відміну від транспортно-експедиторського, притаманний фідучіарний характер відносин, заснований на особистій довірі одного суб'єкта до іншого. Не зважаючи на те, що експедитор досить часто може виконувати певні функції (пов'язані із вантажем) на основі доручення клієнта, все ж вказані відносини далекі від довірливих, дружніх. Вони радше засновані

на вимушеній необхідності; обставинах, пов'язаних із здійсненням підприємницької діяльності, а ніж на фидуціарності.

Транспортно-експедиторські норми не обмежують особу, що надає послуги у залученні третіх осіб до виконання зобов'язань, а навпаки, ніби сприяють цьому (ч. 1 ст. 932 ЦК України) в той час як укладення договору доручення навпаки може містити застереження, за якого повірений не в праві делегувати (передоручити) свої повноваження іншій особі (до прикладу: якщо особа не наділена таким правом за договором чи законом; у випадку, коли сторона бажає передоручити виконання своїх повноважень довірителю тощо) [3]. У транспортно-експедиторських договорах ймовірність універсального та сингулярного правонаступництва виключається лише тоді, коли клієнт фіксує у договорі вимогу про транспортування вантажу особисто експедитором.

Не можна оминати увагою підстави припинення одного й іншого договору. Договір між повіреним та довірителем може бути розірваний за бажанням однієї зі сторін, у випадку смерті когось із суб'єктів цих правовідносин визнання хоча б однієї особи безвісно відсутнім / недієздатним / обмежено дієздатним. Одностороння відмова передбачена і для сторін транспортно-експедиторського договору, але у такому випадку сторона, яка відмовляється від виконання зобов'язань має відшкодувати збитки, завдані контрагенту.

Враховуючи зазначене підсумуємо, що головний момент, котрий визначає параметри співвідношення договору транспортного експедирування і доручення зводиться до того, що самостійність договору транспортного експедирування в деяких випадках (приклад: за дорученням та від імені клієнта в обов'язки експедитора входить укладення договорів перевезення) може включати в себе окремі елементи зобов'язання, які виходять із договору доручення.

До цього всього, з нашої позиції, варто звернути увагу на іноземну практику в частині встановлення самостійності договору транспортного експедирування. До прикладу, у Скандинавських країнах діяльність

перевізника та правові відносини, що виникають між ним та клієнтом – не являються об'єктом правового регулювання. Торгівельні звичаї у цих державах мають настільки потужну правову вагу, що законодавець умисно оминає увагою необхідність закріплення правового статусу та діяльність перевізників / експедиторів тощо. Англо-американська система права чітко диференціює експедитора (позиціонується в якості агента, до повноважень якого відноситься організація перевезень) та перевізника (забезпечує доставку товару в належному стані).

Відсутній чіткий розподіл між договором транспортної комісії (аналогічне до транспортного експедирування) та договором перевезення у французькому праві. Це обумовлюється особливістю законодавства Франції, адже воно окремо виділяє цивільне та торгове уложення, у зв'язку з чим, комісіонеру окремо присвячені ст. ст. 96-102, а перевізнику – ст. ст. 103-108 Торговельного кодексу Франції. За Німецьким Торговим Уложенням (далі – НТУ), експедиційні правочини регламентується §§ 408-415 § 408 НТУ визначає експедитором того, хто від особистого імені в порядку промислу приймає на себе доставку вантажу за рахунок іншого (відправника), використовуючи перевізників чи фрахтівників морських суден.

Враховуючи той факт, що в Україні звичаєве право не є офіційним джерелом, – цілком логічно, що регулювання транспортно-експедиторської діяльності та договірних засад здійснюється в рамках спеціального Закону та допоміжних нормативно-правових актів, а також, кодифікованими актами: Цивільним та Господарським.

Із вищевикладеного можна дійти наступного висновку: роль транспортного експедирування репрезентується у вигляді інтернаціонального аутсорсингу на ринку транспортних послуг. Продавці та постачальники товарів в міжнародній і національній торгівлі, як правило, не хочуть і не вміють професійно організувати складні ланцюги доставки товарів по всьому світу, використовуючи при цьому різні види транспорту. Як мінімум, вони недостатньо обізнані в економічних та правових аспектах формування взаємовідносин із суб'єктами транспортної системи, не знайомі з ціноюю

кон'юнктурую транспортних ринків. Досвідчені зовнішньоторговельні організації переконані, що працювати через експедиторів вигідніше, ніж безпосередньо з перевізниками. Сьогодні всі міжнародні транспортні потоки контролюються саме світовою експедиторською спільнотою, що формує потужне організаційне підґрунтя для розвитку останнього та черговий раз підтверджує потребу у формуванні потужної нормативно-правової бази у сфері транспортного експедирування.

1.3. Проблеми правового забезпечення транспортно-експедиторської діяльності

Досконалість правового врегулювання будь-якої сфери послуг, як правило, пропорційно відображається на якісному показнику в контексті їх надання громадськості. Цілком логічно, що в період стрімкого науково-технічного розвитку транспортна галузь оперативного адаптувалась до вимог ринку, зумовивши популяризацію транспортно-експедиторських послуг. При цьому, вказаний сегмент, а разом з цим і договірні відносини, що виходять з нього, з юридичної точки зору не позбавлені окремих проблемних моментів, які потребують більш детального вивчення та подальшого усунення / врегулювання. Певною мірою, це пов'язано із відсутністю ґрунтовної методичної бази, що породжує невідповідність сервісу світовим стандартам. Більшість європейських держав своїм прикладом показують, що транспортно – експедиційне обслуговування оцінюється не вартісним чи кількісним, а якісним показником.

В першу чергу, звернемо увагу на рамковий Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», який покликаний врегулювати взаємовідносини двох суб'єктів – експедитора і клієнта [14], оминаючи увагою ряд інших потенційних учасників, які можуть бути залученими до виконання договірних умов (до прикладу, транспортні агенти). Доповнення Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» рядом норм, що врегулюватимуть права і обов'язки інших осіб транспортно-

експедиторського процесу – безперечно позитивно відобразиться на побудові безпечних, юридично та економічно-коректних правовідносин. Певною мірою, з нашої позиції, проблема криється в преамбулі та початкових статтях Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», адже законодавець не деталізує, що транспортно-експедиторський правочин належить до категорії змішаних договорів, адже містить елементи договорів комісії, доручення тощо.

У транспортній експедиції при використанні різних видів договірних відносин експедитора і клієнта, різні види послуг реалізуються на окремих стадіях виконання зобов'язань:

стадія, що передує процесу транспортування (участь в переговорах; оформлення, прийом, видача документів; платіжно-фінансові послуги, страхування вантажів, митне оформлення);

стадія безпосереднього транспортування (вантажно-розвантажувальні послуги; інформаційні послуги: повідомлення про рух вантажу, про порожні і навантажені транспортні засоби, про прибуття вантажу до місця доставки);

завершальна стадія (зберігання вантажу, його видача).

Правильне визначення стадій істотно впливає на класифікацію договорів, що укладаються між експедитором і клієнтом. Ця обставина дозволить виявити особливості правового регулювання експедиції на кожній окремо взятій стадії.

Цікавою, з точки зору організації транспортно-експедиторської діяльності являється норма, передбачена ч. 3 ст. 10 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [14], котра вказує на інформування клієнта про хід перевезення вантажу: графік руху транспортних засобів; час доставки в пункт призначення; маршрут і т. д. Проте, якщо ми звернемося до ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», то побачимо, що такий вид послуг як «інформаційний» при реалізації зазначеного виду діяльності – не передбачений, а отже, на практиці обов'язок надавати інформацію про транспортування вантажу виникає у організації лише за умови наявності відповідного застереження в договорі [14].

В епоху інформаційно-комунікаційних технологій, більшість організацій, що надають аналогічні послуги з транспортування вантажу, пропонують своїм клієнтам за допомогою он-лайн додатку відслідковувати максимально точну локацію при його переміщенні, а, разом з цим, мають змогу комунікувати із представниками транспортно-експедиторської діяльності через вказану платформу. Функціонування цих ІТ-продуктів виправдовується тоді, коли мова йде про великі підприємства (у світі: Kuehne + Nagel, CEVA Logistics, Sinotrans Ltd., Agility, Geodis, Logwin AG тощо; в Україні: ПП «ГрандЛогістика», ТОВ «ГлобалОушенЛінк», ТОВ «Фундамент Транс», ПП «Броктранссервіс», ТОВ «ТЕК Плюс» і т.д.).

Як відмічають провідні юристи, доволі часто сторонами договору транспортного експедирування ігноруються положення ЦК України та ГК України. Особливо це стосується випадків, коли при підписанні угод, що за своїм змістом мають містити відсилку до договору доручення, - не фіксується таке положення та не передбачається його видача. Зрозуміло, що цим самим порушуються вимоги ст. 1007 ЦК України. У зв'язку із зазначеним, вважаємо за доцільне продублювати у Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність» вимогу щодо наявності в експедитора доручення від клієнта і максимально широко розтлумачити / обґрунтувати дану вимогу за текстом нової редакції.

Попередньо ми розкривали питання оплати послуг експедитора згідно вимог чинного законодавства. Наразі пропонуємо проаналізувати іноземний досвід в контексті вказаного питання. Так, згідно із ст. 40 «Правил експедиторів Бельгії», виставлені експедиторами рахунки повинні бути оплачені негайно і в повному обсязі. Будь-які претензії щодо виставлених рахунків повинні бути подані протягом 8 днів. Відповідно до ст. 29 «Загальних умов діяльності експедиторів Австрії», рахунки експедитора мають бути оплачені негайно, але не пізніше 5 днів з дня виставлення. Ст. 456 Торгового кодексу Німеччини визначено, що така проплата послуг проводиться одразу після передачі вантажу перевізнику. У Швейцарії дане питання врегульовано ст. 27 Умов діяльності експедиторів, оплата проводиться одразу після

пред'явлення рахунку. Якщо оплата була прострочена, то стягнення неустойки здійснюється в розмірі 1,2 % від простроченої суми за місяць. Таким чином вбачаємо, що обов'язок проплати рахунків експедитора, у європейській юридичній практиці, здійснюється у найкоротший термін з моменту виставлення [58, с. 160 - 161].

Як правило, у випадку доведення факту невиконання договірних умов, зокрема, в частині оплати експедиторських послуг, суд стає на сторону надавача таких послуг, задовольняючи вимогу по відшкодуванню не лише фіксованої оплати, але й штрафних санкцій у вигляді пені, штрафу, індексу інфляції. На такий випадок, цивільне законодавство містить чітко визначену норму (ст. 625 ЦК України), згідно якої боржник, який прострочив виконання грошового зобов'язання, на вимогу кредитора зобов'язаний сплатити суму боргу з урахуванням встановленого індексу інфляції за весь час прострочення, а також три проценти річних від простроченої суми, якщо інший розмір процентів не встановлений договором або законом [3]. Прикладом цього може слугувати рішення Господарського суду міста Києва за 910/5399/20 від 03.08.2020 [32] та рішення Господарського суду Харківської області по справі № 922/667/20 від 28.04.2020 [34].

Право на отримання авансу до початку виконання робіт із переміщення вантажу передбачено у чинному законодавстві Швейцарії, Польщі, Данії, Нідерландів тощо. В рамках надання транспортно-експедиторських послуг та виконання супровідних робіт, великого розповсюдження набув інститут кредитування, особливо, коли йдеться про перевезення на регулярній основі, або про разові переміщення великих партій вантажів.

Коректив потребують ст. ст. 14 – 15 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», адже фіксація в новій редакції правового статусу, прав і обов'язків ймовірного кола потенційних учасників – обґрунтовує потребу у визначенні рівня їх відповідальності [14].

Загалом, надання такого виду послуг може здійснюватися або ж самим експедитором, або як виконавцем можуть виступати інші перевізники, кваліфікація яких надає їм право реалізовувати власний трудовий потенціал у

даному напрямку. Ці та інші умови прописуються або в прямому, або в посередницькому транспортно-експедиторському договорі. Прямий договір не передбачає наявності посередників у системі «клієнт – експедитор», а отже, надання послуг замовнику безпосередньо експедитором або третьою особою, при цьому відповідальність перед замовником за виконання договору повною мірою покладається на експедитора. Відповідно за економічною сутністю вказаний договір транспортного експедирування є договором надання послуг. Зазвичай укладення договору надання послуг є можливим за наявності у експедитора транспортних засобів, контейнерів, складських приміщень, що дозволяє надати транспортно-експедиційні послуги та передбачає надання послуг безпосередньо експедитором або третьою особою, при цьому відповідальність перед замовником за виконання договору повною мірою покладається на експедитора.

Детальний аналіз Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» дає змогу стверджувати про його певну правову обмеженість, адже чинна редакція не містить положень відносно питань конкуренції; правового статусу майна, яке перебуває в обігу у процесі транспортно-експедиторської діяльності зі сторони як одного, так і іншого суб'єкта; етики ділових відносин тощо. Ми підтримуємо позицію, згідно якої варто законодавчо закріпити за експедитором функції оператора транспортування вантажу, зміст яких має бути відображено в Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність» і включати період його відповідальності за все перевезення в цілому (з моменту укладення договору) з правом прийняття рішень, обов'язкових для всіх учасників транспортного процесу (відправника, одержувача, перевізника, клієнта). Регламентація діяльності експедитора має обов'язково узгоджуватися із діяльністю митних органів, які здійснюють пропуск вантажів через митний кордон. Оператором перевезення слід розглядати експедитора, який від власного імені уклав з клієнтом договір транспортної експедиції, видав від свого імені транспортний документ, є основним розпорядником процесу транспортування вантажу по відношенню до його учасників (відправника,

перевізника, одержувача) і прийняв на себе відповідальність за доставку вантажу, за узгодженим в договорі, маршрутом.

Враховуючи те, що в якості окремої проблематики нами було окреслено питання відносно розмежування транспортно-експедиторського договору від суміжних видів договорів, – доцільно по аналогії розкрити правовий статус експедитора, відділивши його від інших суб'єктів, котрі також беруть участь в організації перевезень вантажів.

Все ж, найбільш поширеним і складним слід вважати процес коректного обчислення митної вартості вантажу у випадку, коли експедитор залучається в процес міжнародного перевезення. За умов виникнення між сторонами розбіжностей, на практиці, як правило, беруть до уваги статті, що регламентують винагороду транспортно-експедиторських організацій. В окремих випадках, відповідні суми включаються до митної вартості імпортованих товарів, хоча не повинні мати ніякого відношення до розрахунку митної вартості, оскільки обчислюються і підлягають оплаті на території України, тобто, по суті, після перетину товаром митного кордону. Нагадаємо, що відповідно до Митного кодексу України, у разі застосування методу визначення митної вартості за ціною договору (контракту) митною вартістю товарів, що ввозяться на митну територію України є ціна, що була фактично сплачена або підлягає сплаті за товари, якщо вони продаються на експорт в Україну, скоригована в разі потреби з урахуванням витрат на додаткові потреби (ч. 4 ст.58 МКУ) [5].

До таких додаткових витрат відносяться і витрати на транспортування оцінюваних товарів до аеропорту, порту або іншого місця ввезення на митну територію України, а також пов'язані з таким транспортуванням до митної території України витрати на навантаження, вивантаження або обробку оцінюваних товарів.

Таким чином, на перший погляд очевидно, що витрати на транспортування, до яких відносяться і витрати на експедирування, понесені суб'єктом господарської діяльності на території України, до митної вартості включатися не повинні. Разом з тим, непоодинокими є випадки, коли органи

фіскальної служби висувають вимогу про включення даних витрат до митної вартості, мотивуючи це тим, що експедирування як процес реалізується не тільки по території України, а й в рамках всього маршруту транспортування товару. Іншими словами, оскільки експедитор надає свої послуги і до моменту ввезення товару на митну територію України, отже, відповідно до положень ст.58 МКУ, дані витрати є однією зі складових митної вартості імпортованих товарів [5].

У подібних випадках, перш за все, необхідно звертати увагу на передбачені зовнішньоекономічним договором умови поставки відповідно до Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів (ІНКОТЕРМС) [49], а також на їх відповідність умовам договору між імпортером та експедитором на транспортно-експедиторське обслуговування. У разі використання певних умов Інкотермс відповідні витрати, в т. ч. і до перетину товаром митного кордону України, може нести нерезидент, тому говорити в даному випадку про включення вартості послуг українського експедитора в митну вартість імпортованих товарів щонайменше неправомірно. При цьому, не варто забувати, що умови зовнішньоекономічних договорів не обов'язково повинні строго відповідати визначенням термінів Інкотермс.

Так, у вступі до правил Інкотермс-2010 спеціально зазначається, що сторони при укладенні договору можуть використовувати умови поставки, відмінні від викладених в офіційній редакції правил. Вступ до Інкотермс-2000 також передбачає, що, керуючись положеннями Конвенції ООН 1980 року Про договори міжнародної купівлі-продажу товарів, сторони можуть посилатися на звичай порту або конкретної торгівлі, або практику, яку самі сторони могли встановити в попередніх операціях. Такі спеціальні умови конкретного договору можуть замінити правила Інкотермс. Інкотермс-1990 з вказаного питання ще більш категоричний: «Будь-яке положення, що міститься в цих правилах, не може мати застосування, якщо сторони в контракті передбачили інші умови стосовно предмету правилами» [49].

Таким чином, за умови правомірного використання механізмів, що надаються «конструктором» Інкотермс, можна сформулювати практично будь-яку

схему розподілу транспортно-експедиційних витрат при здійсненні зовнішньоторговельних операцій. Чим, до речі, нерідко і користуються певні комерційні структури при побудові різних контрактних схем в тих випадках, коли необхідно залучити зареєстрованих в офшорних зонах контрагентів або здійснити легальне виведення валютних коштів за кордон.

В якості ще одного аспекту, котрий потребує уваги, варто відокремити питання реалізації Національної транспортної стратегії на період до 2030 року, затвердженої розпорядженням Кабінету Міністрів України від 30.05.2018 № 430-р (далі – стратегія), де експедитори фігурують як окремі суб'єкти [17]. Так, особливий акцент законодавець ставить на мультимодальності, клієнто-орієнтованості, конкурентоспроможності та ефективності транспортної системи. Зокрема, згідно стратегії, окрім розвитку кожного виду транспортної галузі, важливо створювати належні умови для впровадження інтегрованих інформаційних систем, докорінно модернізувати вказаний сегмент. Вважається за доцільне покласти на вантажовласників, державні (в т. ч. контролюючі) органи, експедиторів завдання із формування Єдиної інформаційної системи технологічної взаємодії різних видів транспорту (авіаційного, залізничного, водного, автомобільного). З цією метою, фіксується пропозиція по інтенсифікації транскордонного науково-дослідного партнерства, до прикладу, в рамках Erasmus, OECD, Horizon. Як правило, навіть у випадку відсутності (в якості результату такої взаємодії) напрацювань у формі технологічних рішень, спрямованих на поліпшення роботи в сфері транспортування вантажів, то як мінімум – фахівці працюють над впровадженням тематичних стандартів та удосконаленням (розробкою) методичних рекомендацій, що не менш важливо враховуючи бажання України повною мірою інтегруватися у європейський простір. Цьому також сприяють проекти із залученням технічної допомоги, що надаються з боку ЄС: Twinning, Inogate, IBPP, Tacis, CBC.

РОЗДІЛ 2

НАПРЯМИ ВДОСКОНАЛЕННЯ ТРАНСПОРТНО- ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

2.1. Особливості страхування під час транспортно-експедиторської діяльності

Інститут страхування широко використовується у багатьох сферах суспільної діяльності. Цьому передують ряд причин, з-поміж яких ми виділяємо наступні: пропорційне зростання кількості перевезень, а отже, попиту на страхування; постійне зростання відомостей і статистичних даних, що допомагають більш точно розрахувати розмір страхових виплат; стандартизація транспортних послуг, що мінімізує перелік та необхідність деталізації страхових випадків; циклічність вантажних перевезень, що дозволяє застосовувати так звані «генеральні поліси». З точки зору юриспруденції, його прийнято розглядати в двох аспектах:

- як спосіб виконання зобов'язань;
- в контексті одного із видів самостійних зобов'язань .

Не зважаючи на різні позиції вчених, можемо зазначити, що страхування є певним способом забезпечення зобов'язання. В першу чергу це пояснюється, що транспортний договір та договір транспортного експедирування передбачає значний (по кількості) суб'єктний склад, аналізуючи який, виникає потреба у визначенні особи, що нестиме відповідальність за нанесення матеріальної шкоди. В цьому випадку йдеться про підвищену ступінь відповідальності, що покладається, як правило, на експедитора (зазвичай, не володіючого власними транспортними засобами). Саме тому, страхування форс-мажорних випадків дає змогу останньому суб'єкту мінімізувати ступінь відповідальності та ризик понесення збитків.

З іншого боку, як показує практика, застосування чинних нормативно-правових актів часто призводить до конфліктних ситуацій та непорозумінь,

особливо, коли йдеться про взаємодію державних органів із учасниками договірних відносин.

Можливість страхування власної відповідальності та вантажу передбачена ст. 13 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [14]. Для експедитора це виступає в ролі встановленого законодавством права, а не професійного обов'язку. Проте, не дивлячись на відсутність імперативу у вказаній нормі, страхування у транспортному експедируванні – це досить розповсюджена практика. Особливості страхування під час здійснення експедиторських функцій проявляються у кількох аспектах, засновані на предметі страхового договору та правовідносинах, сформованих між всіма суб'єктами (вантажовласником, перевізником, експедитором, страховою компанією).

Предметом страхування у даному контексті, як згадувалось вище, може бути або вантаж (спрямованим на захист інтересів власника вантажу), що є більш дорожчим видом страхування у порівнянні із страхуванням відповідальності експедитора, що убезпечує його від непередбачуваних збитків. Так чи інакше, в останньому випадку це захищає експедитора і від наслідків недобросовісного виконання зобов'язань іншими контрагентами.

Ст. 4 Закону України «Про страхування» чітко вказує на те, що предметом договору страхування можуть бути майнові інтереси, що не суперечать закону і пов'язані:

- з життям, здоров'ям, працездатністю та пенсійним забезпеченням (особисте страхування);
- з володінням, користуванням і розпорядженням майном (майнове страхування);
- з відшкодуванням страхувальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі (страхування відповідальності) [11].

Практика обов'язкового страхування відповідальності експедитора існує в багатьох провідних західноєвропейських країнах, наприклад, в Німеччині та Швейцарії. Страхування відповідальності експедитора в Україні є правом

експедитора, а, отже, носить факультативний характер. Ст. 6 Закону України «Про страхування» [11] та ст. 13 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [14] дає змогу констатувати добровільність страхування вантажу або відповідальності експедитора. У останньому випадку, на розмір страхової виплати прямо пропорційно впливає той вид вантажу, який підлягав страхуванню. Прийнято розрізняти п'ять ключових видів: генеральні (вантажі, котрі пакуються у стандартну тару та не вимагають по відношенню до себе створення особливих умов для перевезення: автомашини, готова продукція, електротехнічні товари, продовольство); навальні, наливні, насипні, сільськогосподарські. До того ж, при страхуванні майна страхова сума в межах вартості майна за цінами і тарифами, що діють на момент укладання договору. Страхове відшкодування у юридичній літературі розглядається як виплата, що здійснюється страховиком в рамках передбаченої суми, що визначена договором майнового страхування / страхування відповідальності за умови настання страхового випадку. Такий вид відшкодування не перевищує розміру прямого збитку, якого зазнав страхувальник. В свою чергу, непрямыми вважають збитки, які підлягали страхуванню та обумовлювались у договорі.

Як показує практика, експедитор самостійно обирає один із кількох варіантів страхування, що можна умовно погрупувати в чотири блоки:

- I. З відповідальністю за всі ризики
- II. З відповідальністю за часткову аварію
- III. Без відповідальності за пошкодження (крім випадків аварії)
- IV. З відповідальністю за названі ризики

Як правило, предметом договору страхування являються збитки, витрати та внески по загальній аварії; усі необхідні і доцільно здійснені витрати по рятуванню вантажу або багажу, а також щодо зменшення чи визначення розміру збитку. Окремим блоком фіксуються збитки від пошкодження, часткової втрати, повної загибелі застрахованого вантажу, що сталися в наслідок: пожежі чи вибуху; розвантаження судна в порту в результаті аварії; землетрусу / виверження вулкану / удару блискавки; перевертання чи сходження з колій в ході наземного транспортування тощо.

Необхідно зауважити, що страховий договір, предметом якого є відповідальність експедитора, можна доповнити низкою ризиків, які не властиві для договорів страхування відповідальності перевізника. Йдеться про відповідальність, пов'язану із помилками у зв'язку з митними процедурами; договірну відповідальність (базується на помилках і упущеннях персоналу). А в договорі страхування відповідальності перевізника вантажу можна передбачити ризик «відповідальності перед власником трейлера/контейнера» — тобто збитки власника трейлера/контейнера в результаті його втрати, знищення чи пошкодження страхувальником.

При укладанні договору страхування необхідно особливу увагу приділити правам та обов'язкам сторін. Наприклад, до прав страхувальника відносять можливість укладання такого договору на користь третьої особи – вигодо набувача; на переукладання договору при наявності згоди страховика; заявити страховику про відмову від своїх прав на все майно і отримати відшкодування в розмірі 100% за умови:

- а) зникнення транспортного засобу безвісти із вантажем;
- б) повної загибелі вантажу;
- в) недоцільності доставки або ліквідації пошкоджень, обумовлені економічним аспектом.

У випадку, якщо це передбачається умовами договору, страхувальник зобов'язується своєчасно вносити страхові премії на умовах договору; протягом трьох робочих днів до початку перевезень надати страховику всю супровідну документацію (включаючи коносамент, накладні тощо); надати можливість представнику страховика у будь-який з моментів оглянути вантаж; сповістити страховика про можливий судовий процес, де відповідачем виступає безпосередньо страхувальник або треті особи не залежно від того, чи мають вони пряме, чи опосередковане відношення до договору і т. і.

Будь-яка страхова виплата здійснюється страховиком за мінусом франшизи, – частини збитків, яка не підлягає відшкодуванню за умовами правочину. Таким чином, доходимо до висновку про можливість непокриття у

повній мірі вартості вантажу (за умови настання страхового випадку), яке експедирується.

У науковій літературі вчені часто апелюють до багаторівневості внутрішніх (між двома суб'єктами: експедитор – клієнт) та зовнішніх (експедитор – треті особи) елементів правовідносин у транспортно-експедиторській діяльності. При визначенні ступеня та міри відповідальності експедитора перед клієнтом, судові органи схильні встановлювати повну відповідальність експедитора за дії третіх осіб, до прикладу, перевізника. Це породжується, в першу чергу, відсутністю необхідних норм у Цивільному кодексі України та Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність», що має наслідком неоднозначне тлумачення існуючих та близьких за змістом положень. Саме тому, ключову роль тут відіграють змістовні положення договору, зокрема, ступінь обмеженості відповідальності експедитора, спосіб залучення перевізника до виконання зобов'язань, підтвердження чи спростування прийняття експедитором зобов'язання по охороні вантажу тощо.

В останні роки, як показує судова практика, поширеним явищем у спорах, що виникають на базі страхових правовідносин (зокрема, у випадку із договором транспортного експедирування) став феномен регресних вимог. Вказаний механізм регулюється ст. 993 ЦК України [3] та ст. 27 Закону України «Про страхування» [11], де фіксується положення наступного змісту: після відшкодування страховиком фактичних витрат страхувальнику в межах, визначених умовами договору, до нього автоматично переходить право вимоги, котре пред'являється особі, яка завдала збитків.

Логічно підсумовує вказані тези більш загальне правило, викладене в ч. 1 ст. 1191 ЦК України: суб'єкт, який покрив збитки за шкоду, завдану іншою особою, наділяється правом зворотної вимоги (регресу) по відношенню до винної особи в межах розміру відшкодування у випадку, якщо інший розмір не встановлений законодавством [3]. Перелік послуг, який пов'язується із договором страхування, як правило, носить допоміжний характер. Їх замовником може бути і вантажовідправник, а не лише експедитор. Багато

перевізників, експедиторів при формуванні типового примірника заяви на перевезення вантажу, який заповняє контрагент окремим пунктом фіксують «необхідність страхування», де замовник дає згоду або відмовляється від цього виду послуг, тим самим частково визначає ступінь власної відповідальності приймаючи або мінімізуючи потенційні ризики. Перед визначенням доцільності страхування вантажу, на нашу думку, важливо дослідити властивості вантажу, який перевозиться (до прикладу, якщо йдеться про перевезення рефрижераторних вантажів).

Для експедиторів у правовій площині передбачається можливість покриття ризиків, що прямо пов'язані із виконанням транспортно-експедиторського договору. Страхування відповідальності експедитора реалізується шляхом видачі клієнту бланків експедиторських документів FIATA (Міжнародна федерація експедиторських асоціацій; дата заснування – 1926 р.) [46]. У випадку, якщо експедитор виступає в ролі володільця чи орендаря транспортного засобу – страхування об'єкту перевезення / обладнання здійснюється ним перед третіми особами в якості володільця.

Так чи інакше, але обов'язковою вимогою, що висувається до емітента експедиторської організації, який випускає коносамент FIATA, є підтвердженням факту страхової відповідальності. Зрозуміло, що без виконання такої умови випуск коносаменту неможливий. Цікаво, що ст. 6 Закону України «Про страхування» даний вид страхування належить до категорії добровільних [11], водночас, практика показує, що без цього страхового покриття випуск коносаменту неможливий. Саме тому можна стверджувати про відсутність узгодженості між нормами права та юридичною практикою.

При укладенні договору страхування транспортно-експедиторської діяльності часто виникає питання відносно необхідності страхування вантажу. Власнику вантажу важливо зрозуміти наступне: думка, що у випадку страхування перевізником або експедитором своєї відповідальності матиме наслідком автоматичний захист інтересів клієнта в разі втрати або пошкодження вантажу, є помилковою. Так, наявність страховки CMR, однозначно виступає на користь обраного перевізника або експедиторської

компанії, говорить про його відповідальності і серйозний підхід до виконання замовлення на вантажоперевезення, але однією страховкою CMR не вирішити всіх ймовірних проблем.

Можна вибрати рекомендовану експедиторську компанію з великим страховим лімітом по полісу страхування відповідальності, або надійного перевізника, що має дійсний страховий поліс відповідальності CMR, але в підсумку залишитися без повної компенсації за втрачений вантаж у разі форс-мажору або інших обставин, що виникли не з вини перевізника. При цьому, «повне» страхування вантажу якраз може покрити ці ризики: обставини, визнані форс-мажорними зі страхування відповідальності перевізника – не завжди такі по відношенню до страхування вантажів.

Оскільки будь-якої «універсальної» страховки, що покриває всі ризики під час перевезення вантажу, не існує в міжнародній практиці, єдине вірне рішення, яке повинен прийняти власник – це застрахувати вантаж самостійно плюс вимагати у перевізників поліс CMR (фр. *Convention relative au contrat de transport international de Marchandise par Route* - Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів) страхування, що в будь-якому випадку буде додатковою перевагою.

Договір поставки вантажу, як базовий правочин, пронизаний рядом необхідних транспортних умов та положень. Розглядаючи типові транспортні договори, які публікують на своїх офіційних сайтах вітчизняні юристи, відмічаємо частоту використання акредитиву як форми розрахунку при зовнішній торгівлі. З боку держателя акредитиву документом, що дає змогу його розблокувати, є транспортний документ як підтвердження доставки, тобто існує страхове покриття. Кожний експедитор, який виписує коносамент FIATA, повинен застрахувати свою відповідальність за умовами цього ж коносаменту. Наприклад, FBL (мультимодальний транспортний коносамент) – транспортний документ, який експедитор видає як перевізник, при цьому приймає на себе відповідальність за всю транспортну операцію від місця отримання вантажу до місця призначення. Але крайня межа відповідальності за вантаж згідно умов FBL – близько 12 доларів США на 1 кг. На законодавчому рівні корисно внести

правило про необхідність суброгації права експедитора на компенсацію збитків щодо вантажу та фрахту вантажоволодільця за договорами перевезення, оформленої експедитором із перевізником, а також організувати вимогу до експедитора щодо виключного страхування ризиків.

Зі свого боку, не можемо оминати увагою припис із розділу VII Загальних умов транспортного експедирування Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ), згідно якого страхування вантажу експедитором можливе виключно за умови письмового доручення вантажовласника. Страхування відбувається на базі чинного вітчизняного законодавства з урахуванням положень, передбачених полісом.

Використання мультимодального коносаменту зобов'язує експедитора застрахувати як мінімум власну відповідальність. Дане застереження має на меті уникнути подвійного страхування. Експедитор не має виступати у ролі страхового брокера, не бути страховим агентом, адже мета його діяльності зводиться до захисту інтересів клієнта, який на умовах даного договору буде однією зі сторін – страхувальником. Представляючи інтереси клієнта, експедитор має детально ознайомитися із умовами угоди та звернути особливу увагу на перелік страхових випадків, які у разі їх настання відшкодовуються, або навпаки не відшкодовуються страховою компанією.

Зазвичай, дія страхового покриття вступає в силу з моменту завершення навантаження об'єкту перевезення на обраний сторонами тип транспортного засобу. Вказана подія не може передувати моменту отримання страховиком премії або ж визначеної її частини. Що стосується моменту припинення дії покриття, то як правило, це відбувається за однієї чи сукупності умов:

- прибуття вантажу до пункту призначення на транспортному засобі, передбаченому договором (тобто, фактичне виконання умов початкового транспортного договору, після чого відпадає потреба у страхуванні);
- по завершенню 30 днів з моменту розвантаження у порту об'єкту судна;
- завершення терміну дії договору (24 година визначеної дати);
- доставка вантажу в інше місце, попередньо обумовлене сторонами.

Вищевказаний перелік не є вичерпним, адже сторони самостійно можуть визначати договором інші випадки, котрі диференціюють початок і припинення дії страхового покриття.

Додатково вважаємо за доцільне відмітити характерну рису спорів, що виникають із договорів транспортного експедирування. Так, з процесуальної точки зору вони є медиабельними, а отже, можуть вирішуватись у позасудовому форматі, до прикладу, в процесі медіації чи третейського судочинства. Такі думки у нас виникли після аналізу судової практики. До прикладу, Західний апеляційний суд розглядав справу № 870/87/20 від 04.08.2020 про видачу наказу на примусове виконання рішення Постійно діючого третейського суду [30], з чого виходить, що практика альтернативного (позасудового) врегулювання комерційних спорів в Україні стає більш поширеною. Тривалість розгляду справи, не дивлячись на значний розмір позовних вимог, досить часто спонукає суб'єктів договірних відносин шукати інших способів досягнення консенсусу, про що свідчить, до прикладу, справа яка перебувала на розгляді у Господарського суду Дніпропетровської області № 904/484/20 від 04.08.2020[31]. ТОВ «С.Л.Г.» звернулось до суду з вимогою стягнути із контрагента ТОВ «Колос» компенсацію за втрачений товар в сумі 38 029, 52 євро, посилаючись на порушення відповідачем вимог договору транспортного експедирування. По спливу часу позивачем самостійно було відкликано позов, що логічно наштовхує на висновок про здатність сторін врегулювати спір у позасудовому форматі. Разом з цим, найпоширенішим способом вирішення правового спору, що виходить із договору транспортного експедирування до початку розгляду справи по суті або до винесення судом відповідного рішення є мирова угода, що відображається у відповідній ухвалі Господарського суду м. Києва від 18.06.2020 № 910/18964/19 [33].

Із вказаного виходить, що у випадку попередньої фіксації медіаційного або арбітражного застереження у початкових договорах між суб'єктами – це може позитивно вплинути на якісний показник роботи суду, розвантажити їхній графік, і щонайважливіше – зекономити час і фінансові ресурси сторін спору та зберегти їх партнерські відносини/репутацію.

2.2 Судова практика у спорах щодо договорів транспортного експедирування

Слід відзначити, що договір транспортного експедирування є досить врегульованим, адже основні аспекти зазначеної діяльності регулюються не лише Цивільним та Господарським кодексами України, а й спеціальним законом, який визначає більш конкретні правові норми.

Судова практика із зазначеного питання є порівняно великою. Так, відповідно до пошукового запиту до реєстру судових рішень можна знайти 55 постанов суду касаційної інстанції за останній рік. Переважна більшість спорів мають господарсько-правовий характер, лише 5 – вирішувались у цивільній юрисдикції.

Так, предметом аналізу стали як «свіжі» постанови касаційного суду, так і рішення суддів та постанови касаційного суду минулих років, огляд яких мав місце на сторінках різноманітних аналітичних видань.

1. КГС/ВС 21.05.2019 виніс постанову по справі № 910/6930/18 щодо неналежного виконання стороною умов договору транспортного експедирування № 03102016-01Л від 03.10.2016, за яким позивач набув права вимоги за договором відступлення права вимоги від 08.11.2017 №1 [22].

Як вбачається з матеріалів справи, позивач в особі Товариства з обмеженою відповідальністю «Фортуна-МС» відповідно до Договору про відступлення права вимоги набув права вимоги за договором транспортного експедирування, укладеним між Товариством з обмеженою відповідальністю «Сав-Дистрибьюшн» та Дочірнім підприємством «Легіон Логістик» Товариства з обмеженою відповідальністю «Легіон».

Відповідно до умов даного договору, Сав-Дистрибьюшн як Замовник мало забезпечити оплату в повному розмірі та у встановлені строки, а Легіон Логістик – здійснити транспортно-експедиторські послуги шляхом забезпечення перевезення та доставки вантажу.

В подальшому Експедитором були виконані умови договору й передане право вимоги третій особі – «Фортуна-МС». Новий кредитор виставив «Сав-

Дістрибьюшн» претензію по сплаті заборгованості за Договором транспортного експедирування. Однак, останній відмовив у сплаті заборгованості, посилаючись, що заявлена сума боргу ніколи не узгоджувалась Замовником за договором з Експедитором, тому, на думку відповідача в особі «Сав-Дістрибьюшн», матеріали справи не містять доказів дійсності вимог на момент укладення Договору відступлення.

Суд, дослідивши обставини справи, визнав необґрунтованими твердження відповідача та встановив правомірність договору відступлення права вимоги та наявність такого права у позивача, а відтак і законність вимоги щодо сплати боргу.

Таким чином, при укладенні договору відступлення права вимоги згода експедитора в частині зміни умов договору не є обов'язковою, достатньо повідомлення про зміну кредитора у зобов'язанні.

2. В рамках цивільного судочинства було розглянуто справу №824/207/2018. Позивач в особі ПЛАСКЕ СА звернувся до суду із заявою про скасування рішення Міжнародного комерційного арбітражу при Торгово-промисловій палаті України від 17 травня 2018 року у справі за позовом публічного акціонерного товариства «Українська залізниця» до компанії ПЛАСКЕ СА (PLASKE SA) (Швейцарія) про стягнення вартості наданих послуг [23].

З матеріалів провадження вбачається, що між сторонами був укладений Договір транспортного експедирування, однак Замовником було прострочене виконання зобов'язання по сплаті за послуги. Договором було передбачено розгляд спорів комерційним арбітражем.

У суді Замовник посилався на те, що спір виник у зв'язку із виконанням ПАТ «Українська залізниця» публічно-владних управлінських функцій у сфері організації перевезень транзитних вантажів залізничним транспортом України у міжнародному залізничному вантажному сполученні, у тому числі формування тарифів на транзитні вантажі перевезення залізничним транспортом.

Суд, дослідивши обставини справи, встановив необґрунтованість зазначених тверджень Заявника. Оскільки предметом договору є саме надання

відповідних послуг, відсутні підстави вважати, що АТ «Українська залізниця» є виконавцем публічно-владних управлінських функцій на виконання делегованих державою повноважень. Отже, у зазначених відносинах АТ «Українська залізниця» виступає не в якості виконавця публічно-владної функції, а саме суб'єкта господарювання, адже договір має господарсько-правовий характер.

Зазначена практика матиме значення в подальшому при виникненні подібних спорів. У разі наявності сумнівів щодо правової природи спору визначальним є договір. Навіть якщо суб'єктом за договором транспортного експедирування є державне чи комунальне підприємство, у разі господарсько-правового змісту договору такий спір може бути вирішений комерційним арбітражем.

Водночас, якщо такий договір укладається в рамках державних закупівель, то згідно закону «Про міжнародний комерційний арбітраж» такий спір має підлягати розгляду у державних судах.

3. В рамках господарського провадження по справі № 907/746/17 досліджувався спір між приватним підприємством «Солві-Україна» та ФОП-ом Запасненка О.О. щодо стягнення збитків у зв'язку з пошкодженням вантажу під час надання транспортно-експедиторських послуг [24].

Вбачається, що ПП «Солві-Україна» відповідно до Договору транспортного експедирування взяла на себе зобов'язання із надання транспортно-експедиторських послуг третій особі. В подальшому Солві-Україна уклало угоду перевезення з ФОП-ом.

В подальшому Замовником за договором транспортного експедирування було встановлено пошкодження вантажу, внаслідок чого визначений розмір збитків. Замовник звернувся до Солві-України з вимогою про відшкодування збитків, тоді як останній – до перевізника в особі ФОП щодо відшкодування збитків за договором перевезення.

Судом було перевірені рішення судів попередніх інстанцій, скасовано їх та направлено справу на новий розгляд. Суд встановив, що судами попередніх

інстанцій не встановлені всі обставини щодо наявності вини в діях експедитора та перевізника.

Попри делегування частини повноважень за договором транспортного експедирування перевізнику, експедитор мав вжити всіх заходів для належного виконання договору. Так, при нарахуванні штрафних санкцій сторони мають керуватись лімітами, визначеними договором чи законом.

У разі позову про стягнення збитків позивач (в даному випадку – експедитор) має довести факт заподіяння йому збитків, розмір зазначених збитків та докази невиконання зобов'язань та причинно-наслідковий зв'язок між невиконанням зобов'язань та заподіяними збитками. При визначенні розміру збитків, заподіяних порушенням господарських договорів, береться до уваги вид (склад) збитків та наслідки порушення договірних зобов'язань. Тоді як відповідачу потрібно довести відсутність його вини у спричиненні збитків позивачу. Суди мали встановити, чи вжив експедитор всіх належних дій для своєчасної та повної доставки товару. Відповідно, залежно від відповіді на зазначене питання, визначається ступінь вини перевізника, а відтак – розмір штрафних санкцій, які підлягають сплаті. Вбачається, що у разі, коли експедитором не вжито належних дій для своєчасної і повної доставки товару, на перевізника не може покладатись відшкодування збитків в повному обсязі, адже зазначене буде протирічити засадам справедливості та пропорційності.

4. Також предметом дослідження в аналітичних матеріалах були й інші питання. Зокрема, Довгуша М.П. зосереджується на питанні самостійності договору транспортного експедирування. Науковець проаналізував судову практику різних років й на підставі проведеного дослідження прийшов до висновку, що судді при винесенні рішень розглядають договір транспортного експедирування як допоміжний до договорів перевезення вантажу [45, с. 59]. Аналогічна позиція відображається у КВЕД, адже там транспортно-експедиторські послуги фіксуються як допоміжні (клас 52.29).

Зокрема, відповідно до вищенаведеного рішення Господарського суду міста Києва від 02.04.2018 р. у справі № 9/39 відмовлено повністю у позові А до Б про стягнення заборгованості.

Позивач, не погодившись із рішенням, звернувся з апеляційною скаргою до Київського апеляційного господарського суду, у якій просить оскаржуване рішення скасувати та прийняти нове рішення про стягнення з відповідача на користь позивача заборгованості за надані послуги з транспортного експедирування. 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 [3].

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, 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, посилаючись 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 [3].

5. У постанові 911/3786/17 між ПП «Солві-Україна» та ФОП-ом виник спір щодо стягнення заборгованості за договором транспортного експедирування [21]. В рамках справи досліджувався момент припинення обов'язку сторін у договорі. Експедитор посилався на повне виконання договору, оскільки вантаж був доставлений до місця призначення. Водночас,

замовником не доведено факт надсилання повного пакету документів про отримання вантажу експедитору, що є порушенням договору. Як наслідок, суд встановив необґрунтованість відповідних вимог замовника до експедитора щодо несвоєчасності виконання договору, оскільки з боку замовника не надані докази щодо вжиття заходів, визначених договором, для своєчасного прийняття вантажу.

Відповідно, невиконання обов'язку щодо відправлення експедитору документів та ненадання належних доказів суду замовником зменшило можливість останнього на доведення факту неналежного виконання договору з боку експедитора.

6. Говорячи про страхування відповідальності експедитора, то воно охоплює різні ризики, пов'язані із вантажем. Зокрема, відповідальність перед власником вантажу (вантажовідправником чи вантажоодержувачем) у разі втрати, загибелі, пошкодження або псування вантажу, за завдані у зв'язку з цим збитки, за несвоєчасну доставку вантажу, за інші збитки, завдані у разі повної або часткової загибелі чи втрати вантажу, за шкоду, заподіяну вантажем, перед третіми особами у разі заподіяння їм шкоди під час завантаження, перевезення чи вивантаження вантажу.

При вирішенні питання щодо суб'єкта відшкодування, слід встановлювати ряд обставин. Так, сторони договору можуть укласти договір відступлення права вимоги, що не звільняє іншу сторону (зокрема, експедитора) від виконання договору.

Окремим питанням виступає питання обов'язку страхової компанії із відшкодування збитків та одночасно поява в неї прав кредитора. Так, питання відповідальності за даною категорією договорів, ускладнених страховими відносинами, мала місце у справах № 910/1978/17 [19] та № 910/2503/17 [20].

Власник вантажу уклав договір з експедитором про надання послуг транспортного експедирування. Відповідальність експедитора була застрахована. Експедитор не виконав свої зобов'язання за договором належним чином, оскільки вантаж до місця призначення був доставлений не в повному обсязі. Відтак, власник вантажу звернувся до страхової компанії, що

застрахувала сам вантаж. Страхова компанія, яка застрахувала вантаж, виплатила страхове відшкодування та звернулась зі зворотною вимогою до експедитора.

Суди першої та апеляційної інстанцій задовольнили позов та стягнули кошти з експедитора. Встановивши факт, що ввірений експедитору вантаж не був доставлений до місця призначення у переданій кількості, суди дійшли висновку, що експедитором не доведено жодної із обставин для звільнення його від відповідальності за втрату вантажу, в той час, як наявні всі елементи складу цивільного правопорушення.

Верховний Суд не погодився з такими висновками судів, скасував їхні рішення, та направив справу на новий розгляд до суду першої інстанції, вказавши, що експедитор застрахував свою цивільну відповідальність перед третіми особами під час здійснення ним транспортно-експедиторської діяльності. Відтак, на переконання Суду, під час визначення обсягу відповідальності експедитора за шкоду, завдану втратою вантажу під час перевезення, застосуванню підлягала стаття 1194 Цивільного кодексу України, відповідно до якої страховальник (в даному випадку, експедитор) несе цивільну відповідальність за завдану ним шкоду в межах різниці між фактичним розміром завданої шкоди та страховим відшкодуванням, сплаченим страховиком відповідальності експедитора [3].

Таким чином, Верховний Суд вказав: коли цивільна відповідальність експедитора застрахована, то збитки, що виникли з вини експедитора, підлягають стягненню зі страховика, який застрахував відповідальність експедитора, а експедитор відповідає перед особою, якій завдано збитки (страховиком, який застрахував вантаж) в межах суми, що не покрита страховою виплатою.

7. У справі № 910/1584/19 предметом дослідження було стягнення вже виплаченого позивачем як страховиком страхового відшкодування за договором страхування. Вбачається з умов договору, що замовник за договором транспортного експедирування уклав договір страхування із СК «Інго Україна»

про виплату страхового відшкодування у разі пошкодження чи втрати вантажу[25].

Вбачається з матеріалів справи, що мав місце страховий випадок, а саме частина вантажу була втрачена внаслідок крадіжки. Замовник за договором страхування отримав страхове відшкодування від страховика – СК «Інго Україна». Водночас, до страховика переходять права кредитора за договором транспортного експедирування. Відповідно, останній має право вимагати відшкодування збитків вже з експедитора.

Таким чином, внаслідок виконання зобов'язання із сплати страхового відшкодування замовникові страховику переходять його права вимоги за зобов'язаннями у відносинах із експедитором.

Підсумовуючи вищенаведене, мусимо відзначити, що договір транспортного експедирування тісно пов'язаний з іншими правовідносинами: перевезення (між експедитором та перевізником), страхування (між стороною договору транспортного експедирування та страховиком), публічно-правового характеру (за наявності державного чи комунального підприємства).

З метою ефективного вирішення спору суди визначали:

- правовий характер договору;
- межі відповідальності його сторін;
- доведеність стороною повноти та належності у виконанні зобов'язання;
- співвідношення винуватості сторін за договорами.

Ще одним прикладом в контексті розгляду спорів, зокрема, щодо затримки страхових виплат експедитором, є рішення по справі № 910/12862/19 від 13.02.2020, винесене Господарським судом м. Києва [28]. Так, рішенням Господарського суду міста Києва від 07.05.2018 по справі № 910/22139/17, яке набрало законної сили 20.09.2018, було визначено суму та дедлайн оплати страховою компанією на користь страхувальника виплати. Посилаючись на ч. 5 ст. 261 ЦК України [3] та враховуючи п. 2.5 постанови Пленуму Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики застосування законодавства про відповідальність за порушення грошових зобов'язань» від 17.12.2013 № 14, де вказано, що перебіг строку нарахування штрафних санкцій

за прострочення виконання зобов'язання починається з дня, наступного за останнім днем, у який зобов'язання мало бути виконане, і початок такого перебігу не може бути змінений за згодою сторін [26], - позивач апелює до стягнення із відповідача штрафу, пені та 3 % річних.

Враховуючи обставини справи, суд приходить до висновку про часткове задоволення вимог, викладених у предметі позову в силу пропущення строків позовної давності. Отже, виплаті підлягають лише 3 % річних. За інших умов, суд, як правило, підтримує позицію страховальника.

8. В рамках дослідження вказаного питання доречно звернути увагу на ті ризики, що мають місце при укладенні мирового договору із перевізником, особливо у випадках, коли мова йде про втрату вантажу. Так, бажання досягти оперативного консенсусу із сторонами породжує ланцюгову реакцію: власник вантажу усуває претензії до експедитора, а вже останній суб'єкт – до перевізника, після чого експедитор вживає заходів по отриманню страхових виплат у випадках, якщо вказана ситуація є предметом відшкодування.

Але як показує практика, інколи факт укладення мирової угоди між сторонами коштує експедитору фінансових збитків у формі страхової виплати. Візьмемо за приклад справу, котра розглядалась господарським судом м. Києва № 910/10138/17 від 13.06.2018 [18]. Із фабули справи зрозуміло, що між страховиком та експедитором було укладено договір страхування відповідальності останнього. З метою виконання умов договору, експедитор залучив перевізника до процесу транспортування, з вини якого було втрачено вантаж. При цьому всьому, експедитор, замість покриття збитків власника вантажу коштами, наданими страховиком, - укладає мирову угоду із перевізником та задовольняє вимоги клієнта самостійно. До того ж, із змісту мирової угоди виходить, що сума, яка покриває всі можливі претензії має фіксований характер.

Як наслідок, страховиком було складено акт, але виплату на користь експедитора – не здійснено. Суд першої інстанції своїм рішенням від 16.08.2017р. у позові було відмовлено, посилаючись на невиконання експедитором умов договору, а саме в частині відшкодування страховиком

збитків, що були спричинені виною страхувальника чи залучених до виконання умов договору транспортного експедирування третіх осіб.

В свою чергу, Київський апеляційний господарський суд постановою від 19.10.2017 скасував рішення суду попередньої інстанції, відмовивши в позові. Аргументація носила наступний характер: мирова угода, укладена між сторонами, унеможлиблює здійснення страховиком регресу до винних осіб, через отримання відшкодування експедитором безпосередньо з винної особи. На підтримку такої позиції став і Верховний суд, який своєю постановою залишає рішення апеляційного суду в силі. Іншими словами, укладення експедитором з перевізником мирової угоди, у випадку втрати останнім вантажу, з визначенням повної, кінцевої та безспірної суми, яка покриває усі існуючі та потенційно можливі претензії (матеріального характеру або іншого виду) експедитора до перевізника, несе ризик того, що в подальшому експедитор (страхувальник) може не отримати страхового відшкодування.

Слід відзначити, що практика з цього питання є досить широкою, тож частина справ, оглянута у даному матеріалі, лише частково відображає особливості спорів по договірним відносинам транспортного експедирування.

ВИСНОВКИ ТА ПРОПОЗИЦІЇ

В результаті нашого дослідження, виконаного на основі аналізу чинного законодавства України та практики його застосування, теоретичного осмислення ряду наукових праць в різних галузях знань, нами сформульовано ряд висновків, пропозицій та рекомендацій, спрямованих на удосконалення споживчого законодавства. Основні з них наступні:

1. Встановлено, що правове регулювання транспортно-експедиторської діяльності в Україні базується на завданнях та меті транспортного експедирування як окремої галузі суспільної діяльності. Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» визначено базові правові та організаційні засади такого виду діяльності і далеко не всі питання підлягають юридичній регламентації. З цього виходить, що законодавець робить акцент на договірних засадах із урахуванням диспозитивності права: все, що не заборонено Законом – дозволено. В ході аналізу відповідних норм та наукових джерел, ми дійшли висновку, що під предметом договору транспортного експедирування слід розуміти роботу або перелік робіт, котрі мають прямий зв'язок із організацією та забезпеченням перевезень імпортного, транзитного, експортного чи іншого вантажу за вказаним договором.

2. Виявлено, що договір транспортного експедирування належить до договорів про надання послуг, є двостороннім, оплатним, взаємним та не має публічного характеру. Він може бути сконструйований за моделлю триваючого договору організаційного характеру.

3. Обґрунтовано, що на даному етапі розвитку вітчизняного права транспортно-експедиторське обслуговування розглядається як комплекс, додаткових до перевезення вантажу, операцій і послуг, котрі виконуються для вантажовідправника чи вантажоотримувача транспортною або іншою спеціалізованою організацією. Зміст норм цивільного законодавства, присвячених транспортному експедируванню, вказує на значний перелік послуг основного та додаткового характеру, які самостійно визначаються суб'єктами за умовами договору, а отже, правочин має консенсуальний характер. Враховуючи те, що договірні відносини укладаються між сторонами

(експедитором та клієнтом), які мають відповідні права та обов'язки – констатуємо двосторонність договору. Варто зауважити, що в окремих випадках роль та функції експедитора може переймати на себе перевізник.

Посилаючись на те, що експедиторська діяльність є оплатною, а послуги експедитора надаються за рахунок замовника (клієнта) – автоматично відносимо цей вид договору до комерційних. Договір транспортного експедирування може обмежуватись разовістю послуг, які надаються експедитором або мати триваючий характер.

4. Аргументовано, що за своєю правовою природою договір транспортного експедирування є похідним від договору перевезення. Не дивлячись на низку факторів, які ідентифікують договір як самостійний (а саме, наявність окремих законів та підзаконних актів, що регулюють правовідносини сторін, які виникають із такого договору, визначають їх права та обов'язки, встановлюють організаційні засади та рівень відповідальності суб'єктів; взаємопов'язаний із договором транспортного експедирування – договір страхування експедиторської діяльності, як правило, містить ряд позицій, не притаманних іншим видам транспортних договорів, до прикладу: страховий договір, предметом якого є відповідальність експедитора, можна доповнити низкою ризиків, які не властиві для договорів страхування відповідальності перевізника, йдеться про відповідальність, пов'язану із помилками у зв'язку з митними процедурами; договірну відповідальність тощо), все ж його наявність можлива лише у випадку, якщо попередньо заключений договір перевезення. Нами був розглянутий випадок, за якого експедитор може виступати перевізником вантажу і логічним було б виокремити цю ситуацію, за якої договір транспортного експедирування розглядається як цілком самостійний, проте уособлення в суб'єкті (експедиторі) функцій вантажоперевізника не виключає необхідності у встановленні транспортних договірних відносин між сторонами.

5. Визначено, що з-поміж проблем правового регулювання у сфері транспортного експедирування наявний цілий ряд правових питань, що мають принципово важливе значення в контексті обраної тематики:

- обмежено коло правового регулювання прав та обов'язків суб'єктів (потенційних учасників), які можуть бути залученими до виконання договірних умов (до прикладу, транспортні агенти);

- колізії норм, що врегульовують транспортно-експедиторські правовідносини (до прикладу, ч. 3 ст. 10 та ст. 8 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», що визначають обов'язок експедитора інформувати клієнта про переміщення товару);

- коректність обчислення митної вартості вантажу у випадку, коли експедитор залучається в процес міжнародного перевезення та доцільність його включення до витрат на транспортно-експедиторські послуги.

По більшій мірі, така проблематика породжена тим, що Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність» є рамковим та визначає лише базові засади. Аналогічні проблеми рідко виникають у зарубіжній практиці, притаманній романо-германській правовій сім'ї, де законодавець по максимуму намагається врегулювати питання, що можуть стати предметом спору у суді за умови виникнення конфлікту між сторонами.

6. Аналіз судової практики дає змогу підсумувати, що предметом позову більшості справ у сфері транспортно-експедиторської діяльності є відшкодування збитків не стільки пов'язаних із втратою вантажу, скільки із його нестачею. Значна кількість справ, які розглядаються в рамках судового провадження, стосується питання стягнення заборгованості за договором транспортного експедирування або страхування експедитора. Така тенденція пояснюється, в першу чергу тим, що за своєю суттю транспортно-експедиторська діяльність є комерційною. Інформація із Єдиного державного реєстру судових рішень віддзеркалює тенденцію до збільшення позовів, предметом яких виступає відшкодування страхових виплат, що пов'язано із популяризацією даного інституту.

7. Виходячи із вищевказаного та враховуючи перелік проблемних питань, що виникають при укладенні договору та вирішенні спорів на його підставі, пропонуємо розглянути питання відносно імплементації кращих практик, що регулюють транспортне експедирування, до прикладу, у Німеччині, Швейцарії

та Франції, зокрема, в частині обов'язковості страхування відповідальності експедитора та оплати праці останнього. Важливо дійти одностайної думки відносно прострочення доставки вантажу.

З метою удосконалення чинного законодавства України з питань регулювання транспортно-експедиторської діяльності, пропонується внести наступні зміни та доповнення до деяких законодавчих актів України, а саме:

- доповнити ст. 923 пунктом другим ЦК України та викласти в наступній редакції: «Відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу обмежується розміром провізної плати за перевезення вантажу».
- коректно викласти ст. 934 ЦК України, а саме: «Особливості відповідальності експедитора за договором транспортного експедирування встановлюються договором транспортного експедирування та законом», адже транспортно-експедиторські послуги базуються на договірних засадах.
- доповнити частину другу ст. 5 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» абзацом наступного змісту: «прийняття типових умов надання експедиторських послуг об'єднаннями експедиторів».
- доповнити частиною другою ст. 9 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» та викласти в наступній редакції: «Умовами договору транспортного експедирування може передбачатися, що транспортно-експедиторські послуги обмежуються виключно організацією перевезень вантажів клієнта без безпосередньої участі експедитора в здійсненні перевезення та наданні інших допоміжних та супутніх перевезенням послуг. У зазначеному випадку експедитору необхідно укласти з відповідальними перевізниками договори перевезення, діючи від імені, за рахунок і на ризик клієнта як його повірений (агент). У випадку залучення експедитором до виконання своїх обов'язків за договором транспортного експедирування інших осіб, експедитор відповідає

перед клієнтом за порушення умов договору, якщо інше не визначено умовами договору чи законом».

Разом з цим, при внесенні у законодавство змін з метою конкретизації правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності – доречно враховувати усталену судову практику.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України: прийнята на п'ятій сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 року URL: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/254%D0%BA/96%D0%B2%D1%80> (Дата звернення: 2 вересня 2020 року)
2. Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року (Гамбурзькі правила) від 31 березня 1978 року № 995_391 URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391#Text (Дата звернення: 2 вересня 2020 року)
3. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (Дата звернення: 2 вересня 2020 року)
4. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року № 436-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15> (Дата звернення: 28 серпня 2020 року)
5. Митний кодекс України від 13 березня 2012 року № 4495-VI URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17> (Дата звернення: 16 серпня 2020 року)
6. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010 № 2755- VI URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/2755-17#Text> (Дата звернення: 16 серпня 2020 року)
7. Про автомобільний транспорт від 05 квітня 2001 року № 2344 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (Дата звернення: 4 вересня 2020 року)
8. Про захист прав споживачів від 12 травня 1991 року № 1023-XII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1023-12#Text> (Дата звернення: 28 серпня 2020 року)
9. Про зовнішньоекономічну діяльність від 16 квітня 1991 року № 959-XII URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/959-12#Text> (Дата звернення: 28 серпня 2020 року)

10. Про ліцензування видів господарської діяльності від 2 березня 2015 року № 222-XIX URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text> (Дата звернення: 6 серпня 2020 року)
11. Про страхування від 07 березня 1996 року № 85/96-ВР URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/85/96-вр#Text> (Дата звернення: 6 серпня 2020 року)
12. Про транзит вантажів від 20 жовтня 1999 року № 1172 – XIV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (Дата звернення: 28 серпня 2020 року)
13. Про транспорт від 10 листопада 1994 року № 232/94-вр URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр#Text> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
14. Про транспортно-експедиторську діяльність від 01 липня 2004 року № 1955-IV URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15#Text> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
15. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України 14 жовтня 1997 року № 363 URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
16. Про внесення змін до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: наказ Міністерства інфраструктури України 27 січня 2016 року № 26 URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0240-16#Text> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
17. Про схвалення Національної транспортної стратегії України на період до 2030 року: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 30 травня 2018 року URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/430-2018-%D1%80#Text> (Дата звернення: 5 липня 2020 року)
18. Постанова Верховного Суду від 13 червня 2018 року URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/74781089> (Дата звернення: 5 липня 2020 року)

- 19.Постанова Верховного Суду від 24 червня 2019 року URL:
<http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/82639451> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
- 20.Постанова Верховного Суду від 25 червня 2019 року URL:
<http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/82639454> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
- 21.Постанова Верховного Суду від 15 квітня 2019 року URL:
<http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/81435242> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
- 22.Постанова Верховного Суду від 21 травня 2019 року URL:
<http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/81880190> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
- 23.Постанова Верховного Суду від 04 травня 2019 року URL:
<http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/80980389> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
- 24.Постанова Верховного Суду від 21 лютого 2020 року URL:
<http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/88171576> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
- 25.Постанова Верховного Суду від 05 березня 2020 року URL:
<http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/88027356> (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
- 26.Постанова Пленуму Вищого господарського суду України від 17.12.2013 № 14 «Про деякі питання практики застосування законодавства про відповідальність за порушення грошових зобов'язань» URL:
file:///C:/Users/User/Downloads/urykr_2014_3_16.pdf (Дата звернення: 19 липня 2020 року)
- 27.Рішення Господарського суду Луганської області від 02 березня 2010 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/8250682> (Дата звернення 21 липня 2020 року)

- 28.Рішення Господарського суду міста Києва від 13 лютого 2020 року URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/87594759> (Дата звернення 21 липня 2020 року)
- 29.Рішення Господарського суду Черкаської області від 27 вересня 2016 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/61683821> (Дата звернення 22 липня 2020 року)
- 30.Рішення Західного апеляційного господарського суду від 04 серпня 2020 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/90773171> (Дата звернення 24 серпня 2020 року)
- 31.Рішення Господарського суду Дніпропетровської області від 04 серпня 2020 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/90853886> (Дата звернення 24 серпня 2020 року)
- 32.Рішення Господарського суду міста Києва від 03 серпня 2020 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/90799750> (Дата звернення 24 серпня 2020 року)
- 33.Ухвала Господарського суду міста Києва від 18 червня 2020 року URL: <http://reyestr.court.gov.ua/Review/89956161> (Дата звернення 24 серпня 2020 року)
- 34.Рішення Господарського суду Харківської області від 28 квітня 2020 року URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/88954208> (Дата звернення 24 серпня 2020 року)
- 35.Боярський Є.Д. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України: дис....канд. юрид. Наук. Національна академія правових наук України Науково – дослідного інституту права і підприємництва ім. академіка Ф. Г. Бурчака. К., 2015. 227с.
- 36.Вакулович Е.В. Договір оренди транспортних засобів : дис. канд. юр. наук : 12.00.03 / Вакулович Е. В. Харків, 2002. С. 94.
- 37.Відбулося чергове засідання Конкурсної комісії для проведення конкурсу з розподілу дозволів ЄКМТ URL: <https://mtu.gov.ua/news/29379.html>

38. Волкова А. В. Договір перевезення вантажів автомобільним транспортом. Дисертація канд. юрид. наук: 12.00.03, Ген. прокуратура України, Нац. акад. прокуратури України. Київ, 2015. 252 с.
39. Вітрянський, В. В., Гриняк, Т. В., Гринько, С. Д., Кужко, О. С. Відправник вантажу як учасник договірних відносин із надання транспортних послуг. Цивільне право та процес. № 12. 2019. 366с.
40. Виконання договірних зобов'язань із надання транспортних послуг / І. Лукасевич-Крутник. Цивільне право та процес. № 3. 2019. С. 30-34.
41. Давідіч Ю. О. Конспект лекцій з дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність» для студентів 5 курсу денної та 6 курсу заочної форм навчання спеціальностей 7.07010102, 8.07010102 – Організація перевезень і управління на транспорті (за видами транспорту) Ю. О. Давідіч, Г. І. Фалецька ; Харків. нац. ун-т міськ. госп-ва ім. О. М. Бекетова. Харків: ХНУМГ ім. О. М. Бекетова, 2017. 26 с.
42. Данилина И. Е. Предмет договора транспортной экспедиции: проблемы правоприменения. Транспортное право. 2005. № 2. С. 16–19.
43. Дзюбенко О. Л. Особливості правового регулювання договорів перевезення. Адвокат. 2012. №11. (146). С.31-34.
44. Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом: монографія. Львів: Видавництво «Растр-7», 2019. 180с.
45. Довгуша М. П. Щодо самостійності договору транспортного експедирування. *Правовий часопис Донбасу* № 1 (62) 2018. с. 58 – 69.
46. Документы ФИАТА. Теория и практика применения. URL: <http://www.cardel.ru/mezhdunar/fiata/> (Дата звернення 24 серпня 2020 року)
47. Егизаров В. А. Транспортное право : учеб. Пособие. М.: Юрид. лит., 2001. 272 с.
48. Золотнікова Н. С. Місце договору транспортного експедирування серед інших договорів про надання послуг, г. Митна справа. 2004. №3. С. 42–47.
49. Инкотермс. Офіційні правила тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/988_007

50. Карпенко Р. В. Миропольський В. В. Відмінність договору перевезення від договору транспортної експедиції. *Актуальні проблеми вітчизняної юриспруденції* № 4. 2019. – с. 54 – 56.
51. Класифікація договорів, що укладаються у сфері перевезення. Попов А.В. *Наше право*. № 1. 2016. С. 150-157
52. Концептуальні підходи та співвідношення транспортної та транспортно – експедиторської діяльності: нормативно – правовий та логістичний аспект. О.Ф. Чуєв, М.О. Чуєва, Ю.С. Грисюк. *Управління проектами, системний аналіз і логістика*. № 9. 2012.с. 427-430.
53. Колянковська Т. О. Правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2007. 177 с.
54. Кужко О. С. Договір транспортного експедирування: дис. ... канд. наук. Одеса, 2008. 208 с.
55. Кужко О.С. Особливості страхування під час здійснення транспортно – експедиторської діяльності // *Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету*. Сер.: Юриспруденція. 2014. № 9-1.
56. Кужко О. С. Співвідношення договору транспортного експедирування та договору перевезення / О. С. Кужко // *Актуальні проблеми держави і права*. 2008. Вип. 38. С. 212-215.
57. Лукасевич-Крутник І. С. Інститут договорів з надання транспортних послуг як складова галузі цивільного права. Предмет правового регулювання галузей вітчизняного права: матеріали Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, 15–16 березня 2019 р). Київ: Видавничий дім «Гельветика», 2019. С. 32–34.
58. Луцик Л. М. Права сторін договору транспортного експедирування. *Університетські наукові записки*. 2007. № 1. С. 158-163.
59. Луць В.В. Загальні положення про транспортні договори // *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.

60. Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності: навч. посібник. К.: Юрінком Інтер, 1999. 560 с.
61. Матеріали 79 Міжнародної науково-практичної конференції «Проблеми та перспективи розвитку залізничного транспорту» від 16-17 травня 2019 року URL: <https://events.pstu.edu/creng/wp-content/uploads/sites/11/2020/07/materialy-konferencziyi-problemy-ta-perspektyvy-rozvytku-zalyznychnogo-transportu.pdf>
62. Морозов С. Ю. Система транспортных организационных договоров: дис... д-ра юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право». М., 2011. 451 с.
63. Офіційний сайт Державної служби статистики України URL: <http://www.ukrstat.gov.ua>
64. Попов В.А. Класифікація договорів, що укладаються у сфері перевезення: *Наше право* № 1, 2016. С. 150 - 157.
65. Правова природа договору транспортного експедирування / А. В. Яновицька. Вісник НТУУ «КПІ». Політологія. Соціологія. Право: збірник наукових праць. 2018. № 3 (39). С. 176–179.
66. Раскевич И.О. Транспортно – экспедиционное сопровождение логистических цепей поставок грузов. *Логистика: проблемы и решение*. Вып. 3. 2007. С. 27-31.
67. Романец Ю. В. Система договоров в гражданском праве. Москва: Юристь, 2001. 496с.
68. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполучення: дис. канд. юрид. наук. спец. 12.00.03. Запоріжжя, 2002. 161 с.
69. Стрельцова Є.Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект): дис. канд. юр. наук : 12.00.03 / Стрельцова Є. Д. Одеса, 2002., 51с.
70. Ткачук С.В. Міжнародні транспортні перевезення: Конспект лекцій для студ. напряму підготовки 6.030601 «Менеджмент» спец. «Менеджмент

зовнішньоекономічної діяльності» всіх форм навчання. К.: НУХТ, 2011.

73 с.

71. Транспортно-експедиторська діяльність: Навч. посібник. В. М. Запара, С.

М. Продашук, А. Л. Кравець та ін. Харків: УкрДУЗТ, 2017. 214 с.

72. Хворостянкін А. Законодавчі дефініції у правовій теорії та законодавчій

практиці: досвід Німеччини та можливості його використання. *Право*

України. 2010. № 1. С. 148–153.