

УДК 347.763

Ірина Лукасевич-Крутник,

канд. юрид. наук, доцент,

докторант відділу проблем приватного права

Науково-дослідного інституту приватного права

і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака

Національної академії правових наук України

ОДЕРЖУВАЧ ВАНТАЖУ ЯК УЧАСНИК ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН ІЗ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Стаття присвячена дослідженню правового статусу одержувача вантажу у договірних відносинах із надання транспортних послуг. У ній з'ясовано поняття одержувача вантажу та визначено вимоги, які ставляться до нього законодавством України. Висвітлено основні наукові підходи до даної проблематики в сучасній цивілістичній доктрині та проведено власне наукове дослідження, на підставі якого зроблено висновок, що одержувач вантажу є третьою особою, на користь якої виконується договір перевезення вантажу.

Ключові слова: договірні відносини з надання транспортних послуг, договір перевезення вантажу, одержувач вантажу, перевізник, відправник.

Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. У зв'язку з прийняттям Угоди про асоціацію з Європейським Союзом законодавство України у сфері надання транспортних послуг стало на шлях наближення до нових стандартів. Це виражається в імплементації у національну нормативну базу значної кількості директив, регламентів Європейського парламенту та Ради у сфері перевезень. Зазначене породжує потребу детального науково-теоретичного аналізу окремих питань, які в доктрині цивільного права викликають наукові дискусії. Серед таких особливе місце займає визначення правового статусу одержувача вантажу як учасника договірних відносин із надання транспортних послуг. Таке дослідження не лише має наукову цінність, але й важливе з практичної точки зору, оскільки його висновки зумовлюють застосування до договірних відносин перевезення вантажу тих чи інших норм Цивільного кодексу України

Аналіз останніх досліджень і публікацій з даної теми, виділення не вирішених раніше частин загальної проблеми, яким присвячується стаття.

Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг неодноразово ставали предметом досліджень у працях українських та зарубіжних цивілістів, серед яких І. О. Безлюдько, І. В. Булгакова, М. І. Брагінський, В. В. Вітрянський, Т. В. Гриняк, С. Д. Гринько (Русу), Е. М. Деркач, І. А. Діковська, Я. О. Добідовська, О. В. Клепікова,

Т. О. Колянковська, В. В. Луць, С. Ю. Морозов, О. М. Нечипуренко, Н. С. Нечипоренко, Г. В. Самойленко, Л. Я. Свистун, Є. Д. Стрельцова, Р. І. Таш'ян, М. Л. Шелухін, Р. Б. Шишка та багато інших. У більшості наукових розробок вчені вивчали правовий статус одержувача за договором перевезення вантажу певним видом транспорту, тоді як поза увагою науковців залишилась загальна характеристика одержувача вантажу як учасника договірних відносин із надання транспортних послуг.

Мета даної статті – з'ясувати поняття одержувача вантажу та визначити вимоги, які ставляться до нього законодавством України, охарактеризувати його правовий статус як учасника договірних відносин із надання транспортних послуг.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Термін «одержувач» закріплено у законодавчій дефініції договору перевезення вантажу у ст. 909 Цивільного кодексу України від 16 січня 2003 р. (далі – ЦК України). З неї випливає, що одержувачем є особа, яка має право на одержання вантажу. У нормах Господарського кодексу України від 16 січня 2003 р. (далі – ГК України) для позначення вказаного учасника договірних відносин вживається термін «вантажодержувач». Поняття одержувача вантажу в нормах кодифікованих актів не сформульовано, воно визначається в низці підзаконних нормативно-правових актів.

Так, відповідно до розділу 3 Правил повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Державіаслужби від 14 березня 2006 р. № 186, вантажоодержувач – це особа, що зазначена в авіавантажній накладній як вантажоодержувач. У п. 6 Статуту залізниць України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457, підкреслюється, що вантажоодержувач, крім зазначеної, може мати різну назву – одержувач вантажу, вантажовласник. Ним є зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка за дорученням вантажовідправника отримує вантаж. Деяко ширше сформульоване поняття одержувача вантажу у Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України 14 жовтня 1997 р. № 363, згідно з п. 1 яких вантажоодержувач – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку. Ще ширше поняття запропоновано у Правилах надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України 05 червня 2013 р. № 348, відповідно до п. 2.1 яких вантажоодержувач – фізична особа, фізична особа-підприємець або юридична особа, яка вказана в якості одержувача в транспортному (перевізному) документі, або інша особа (у тому числі експедитор), що діє від імені одержувача в межах наданих повноважень та має право одержувати вантаж.

Зазначене вище свідчить, що в законодавстві України відсутній єдиний законодавчий підхід до назви одного і того ж учасника договірних відносин із надання транспортних послуг. Тому пропонуємо положення відповідних нормативно-правових актів у сфері перевезення привести у відповідність до норм ЦК України і вживати єдиний термін «одержувач» вантажу.

Таким чином, до одержувача вантажу як учасника договірних відносин із надання транспортних послуг ставляться такі вимоги. По-перше, одержувачем є будь-яка фізична чи юридична особа, обсяг цивільної правоздатності та цивільної дієздатності якої дозволяє здійснити отримання вантажу. По-друге, одержувач вантажу зазначається у транспортному (перевізному) документі. Це є конститутивною ознакою у правовому статусі одержувача, оскільки надає йому право на отримання вантажу.

На сторінках юридичної літератури із середини ХХ століття ведеться наукова дискусія щодо правового становища одержува-

ча за договором перевезення вантажу. Усі висловлені наукові позиції можна звести до таких чотирьох:

– одержувач вантажу є однією зі сторін у тристоронньому договорі перевезення вантажу. Таку точку зору свого часу обґрунтовували Г. С. Гуревич, М. Г. Масевич, І. М. Петров;

– одержувач вантажу є однією стороною договору перевезення вантажу поряд із відправником. Цю теорію підтримували С. С. Алексєєв, Г. П. Савічев, Л. І. Рапопорт і М. К. Александров-Дольник;

– договір перевезення вантажу, завдяки наявності одержувача, є договором особливого роду *sui generis*. Таку концепцію запропонував М. О. Тарасов;

– одержувач вантажу є учасником договірних відносин із перевезення вантажу, третьою особою, на користь якої було укладено договір перевезення вантажу. Таку позицію свого часу відстоювали О. С. Іоффе, В. Т. Смірнов, О. Н. Садіков, О. Л. Маковський, П. Д. Самойлович, М. Е. Ходунов, К. К. Яічков, В. М. Изволеньський, Х. І. Шварц, Б. Л. Хаскельберг, Г. Б. Астановський, О. О. Карлов, Т. О. Фадєєва та інші.

Така різноманітність наукових поглядів знайшла своє відображення та розвиток у сучасних українських цивілістичних працях.

Одержувача вантажу як одну зі сторін у тристоронньому договорі перевезення вантажу розглядає у своєму дисертаційному дослідженні О. В. Клепікова. На думку дослідниці, одержувач – це такий суб'єкт господарювання, який відповідно до умов договору морського перевезення вантажу має право вимагати видачі вантажу і зобов'язується сплатити провізну плату, якщо того вимагають умови договору. Одержувач є самостійною стороною договору морського перевезення вантажу. По-перше, ст. 133 КТМУ вказує на одержувача як самостійну сторону договору, яка має певні зобов'язання; по-друге, ст. 1 Конвенції ООН про морське перевезення вантажів 1978 р. визначає три сторони договору морського перевезення вантажу: перевізник (фактичний перевізник), вантажовідправник, вантажоодержувач – особа, що уповноважена на отримання вантажу; по-третє, одержувач має права і обов'язки, відмінні від прав і обов'язків відправника та перевізника; по-четверте, одержувач вступає в договір від свого імені, а тому від свого імені несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків; по-п'яте, одержувач зазначається як такий у транспортних документах (коносамент, чартер, накладна) [1, с. 77]. З такою точкою зору важко погодитись. Визнання одержувача третьою стороною договору перевезення вантажу на підставі Конвенції

ООН про морське перевезення вантажів [2] є виключно суб'єктивним трактуванням дослідницею положень міжнародного нормативно-правового акта, оскільки в нормах Конвенції це безпосередньо не зазначається.

Подібну позицію відстоює О. С. Кужко, яка зазначає, що, з огляду на сучасні тенденції перевізного процесу, можна зробити висновки щодо можливості наділення одержувача вантажу статусом сторони за договором. Чинне законодавство України у транспортній сфері надає таку можливість тільки договору морського перевезення вантажу, підтверженому видачею коносаменту, що має силу товаророзпорядчого цінного паперу [3, с. 71].

На нашу думку, така точка зору не відповідає загальним положенням ЦК України про порядок укладення договору, адже сторонами договору є особи, які його укладають, і ними у договорі перевезення вантажу є перевізник та відправник вантажу. А одержувач участі в укладенні договору не бере, він не є ні оферентом, ні акцептантом.

Можливість визнання одержувача вантажу однією стороною договору перевезення вантажу поряд із відправником обґрунтовує І. О. Безлюдько. Не вдаючись до аналізу наукових дискусій, дослідниця зазначає, що ще одним учасником договору перевезення вантажу повітряним транспортом є одержувач вантажу. У тому разі, коли відправник і одержувач вантажу – одна особа, вона і є стороною договору перевезення вантажу [4, с. 91]. Право на життя зазначеної позиції підтверджує Є. Д. Стрельцова. На її переконання, не можна не враховувати того факту, що в практиці трапляються випадки, коли вантажовідправник та вантажоодержувач виступають як одна особа. У такому разі договір є двостороннім [5, с. 67]. Так, справді, в окремих випадках відправник може виступати одночасно й одержувачем вантажу. Проте від цього конструкція договору перевезення вантажу не змінюється, бо він не стає тристороннім, а залишається двостороннім договором.

У сучасній цивілістиці знайшла свій розвиток точка зору, що договір перевезення вантажу є договором особливого роду *sui generis*. Так, І. В. Булгакова, заперечуючи інші точки зору, відстоює позицію тих вчених, які виділяють договір перевезення вантажів як особливий вид. На користь цього дослідниця наводить декілька аргументів. По-перше, на її переконання, цей вид договору має особливу ціль, яка полягає не в отриманні якого-небудь результату роботи, а складається з організації та здійснення процесу перевезення. По-друге, одержувач є самостійною стороною в договорі перевезення, яка хоч і не бере участі в укла-

данні договору, але набуває відповідні права та несе конкретні обов'язки в процесі виконання договору. Це особливе положення одержувача дало також підстави стверджувати, що і сам договір перевезення є особливим видом господарського договору. А по-третє, договір перевезення вантажів ніколи не існує сам по собі, а завжди у зв'язку з передуючим йому договором на передачу майна. І цей зв'язок робить договір перевезення (юридично самостійний зв'язок) як би похідним від вказаного передуючого договору. І цей останній не тільки визначає зміст першого, але й у певному сенсі поряд із законом «виліплює» юридичну фігуру вантажоодержувача [6, с. 61-62].

На нашу думку, жоден із наведених дослідницею аргументів не витримує критики. По-перше, договір перевезення вантажу не є організаційним договором, і його метою, як і метою всіх договорів із надання транспортних послуг, є переміщення об'єкта за допомогою транспортного засобу. Таким об'єктом у даному випадку є вантаж. Тому ніякої особливої цілі в договорі перевезення вантажу не закладено. Щодо другого аргументу на користь виділення договору перевезення вантажу як договору особливого роду, то одержувач вантажу набуває обов'язків не зі змісту договору, а в силу імперативних норм законодавчих актів. Це дуже вдало обґрунтовує В. В. Вітрянський, зазначаючи, що обов'язки покладаються на вантажоодержувача не договором перевезення, а імперативними нормами закону. Для супротивників концепції договору на користь третьої особи проблема полягає в неправильному визначенні співвідношення імперативних норм і умов конкретного договору [7, с. 286]. Третій аргумент дослідниці не враховує положення Глави 64 ЦК України та розроблених з її врахуванням численних спеціальних нормативно-правових актів, відповідно до яких договір перевезення вантажу є самостійною договірною конструкцією.

Ряд науковців поєднують у своєму дослідженні декілька наукових позицій, чітко не визначаючи правовий статус одержувача вантажу. Так, на думку Г. В. Самоїленко, найбільш правильним є визнання договору перевезення договором *sui generis* із допуском його трансформації в договір за участю управомоченої особи [8, с. 86]. Одночасно науковець зазначає, що договір перевезення, в якому відправник не виступає в ролі одержувача, є договором на користь третьої особи і водночас договором про право на дії третьої особи [8, с. 85]. З точки зору О. С. Кужко, договір морського перевезення вантажу необхідно розглядати як особливий різновид договору перевезення вантажу, і

таким чином, наділення вантажоодержувача статусом повноправної сторони у договорі [3, с. 107]. На думку Є. Д. Стрельцової, попри те, що договір перевезення вантажу є двостороннім [5, с. 67], здебільшого він породжує обов'язки у всіх трьох сторін: вантажовідправника, перевізника та вантажоотримувача. З появою конструкції договору на користь третьої особи остання є найбільш привабливою [5, с. 66]. Тому договір морського перевезення вантажу є лише різновидом договору на користь третьої особи, в якому внаслідок специфіки транспортної галузі правове становище отримувача вантажу є особливим [5, с. 67]. Зазначене не враховує вироблену законодавцем і апробовану п'ятнадцятирічним досвідом чинності ЦК України позицію, що договір перевезення вантажу займає самостійне місце в системі цивільно-правових договорів.

Проте найбільше прихильників отримала концепція, згідно з якою одержувач вантажу є третьою особою, на користь якої було укладено договір перевезення вантажу. Так, один із розробників ЦК України В. В. Луць зазначає: «Крім перевізника та відправника, учасником перевезення є також одержувач вантажу, який, як правило, перебуває у договірних відносинах з вантажовідправником (з поставки, купівлі-продажу, комісії тощо) і вже внаслідок цих договорів повинен прийняти доставлений йому перевізником вантаж. Однак обов'язок одержувача прийняти і вивезти вантаж у пункті призначення впливає також із факту укладення договору перевезення конкретного вантажу. Цей обов'язок закріплений у транспортних статутах або кодексах. Отже, договір перевезення вантажу можна розглядати як договір на користь третьої особи (одержувача), для якої виникають не лише права <...>, а й передбачені транспортними правилами обов'язки <...>» [10, с. 281].

Зазначена точка зору підтримана у вітчизняних дисертаційних роботах, присвячених договору перевезення вантажу різними видами транспорту. Зокрема, Л. Я. Свистун зазначає, що правове становище вантажоодержувача в договорі перевезення вантажів автомобільним транспортом за законодавством України може бути пояснено тільки через положення договору на користь третьої особи, тому що положення цього договору оптимально підходить до визначення цього становища [11, с. 64-65]. Таку ж позицію обґрунтовує Т. О. Колянковська, вказуючи, що правове становище вантажоодержувача характеризується не тим, що він є стороною договору перевезення вантажу, а тим, що сам договір перевезення ванта-

жу сконструйований за моделлю договору на користь третьої особи, де вантажоодержувачеві відведена роль вказаної третьої особи, на користь якої вантажовідправник і перевізник укладають відповідний договір перевезення [12, с. 43-44]. Н. С. Нечипоренко, досліджуючи цивільно-правове регулювання перевезень вантажів залізничним транспортом, вважає за доцільне погодитися із запропонованою для договору перевезення вантажу конструкцією договору на користь третьої особи. А одержувача вантажу та відправника дослідниця називає особами, які споживають послугу перевезення [13, с. 34].

Саме така позиція відстоюється і в Науково-практичних коментарях до ЦК України. Так, О. С. Яворська зазначає, що договір перевезення, з огляду на правовий статус вантажоодержувача, слід розглядати як договір про вручення виконання третій особі [14, с. 705]. С. Д. Русу вказує, що договір перевезення вантажу за своєю конструкцією належить до договорів на користь третьої особи [15, с. 527]. О. І. Сафоник коментує, що договір перевезення вантажу є договором на користь третьої особи, для якої виникають не лише права, але й передбачені транспортними правилами обов'язки [16, с. 836].

Проведемо власний аналіз дискусійного питання крізь призму норм ст. 636 ЦК України, яка присвячена загальним положенням про договір на користь третьої особи. Так, договором на користь третьої особи є договір, у якому боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена в договорі. Одержувач вантажу є встановленою в договорі перевезення вантажу третьою особою, на користь якої укладається такий договір.

Виконання договору на користь третьої особи може вимагати як особа, яка уклала договір, так і третя особа, на користь якої передбачено виконання, якщо інше не встановлено договором або законом чи не впливає із суті договору (ч. 2 ст. 636 ЦК України). О. Я. Кузьмич, удосконалюючи дефініцію договору на користь третьої особи, визначає його як договір, у якому боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена у договорі, а третя особа має право вимагати виконання такого обов'язку. При цьому автор наголошує, що у таких договорах слід акцентувати увагу не тільки на поведінці зобов'язаної сторони, але й також на виникненні у третьої особи права вимагати виконання обумовленого договором обов'язку на свою користь як однієї із кваліфікуючих ознак цієї договірної конструкції [17, с. 4]. Таке право одержувача впливає із

законодавчої дефініції договору перевезення вантажу, відповідно до якої перевізник зобов'язується видати вантаж «особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві)» (ч. 1 ст. 909 ЦК України).

З моменту вираження третьою особою наміру скористатися своїм правом сторони не можуть розірвати або змінити договір без згоди третьої особи, якщо інше не встановлено договором або законом (ч. 3 ст. 636 ЦК України). Договір перевезення вантажу не може бути переадресований іншій особі або розірваний з моменту вступу в договірні відносини такого учасника, як одержувач.

Якщо третя особа відмовилася від права, наданого їй на підставі договору, сторона, яка уклала договір на користь третьої особи, може сама скористатися цим правом, якщо інше не впливає із суті договору (ч. 4 ст. 636 ЦК України). Така норма прописана у підзаконних нормативно-правових актах, які регулюють перевезення вантажів на договірних засадах.

Таким чином, договір перевезення вантажу за своєю будовою є договором на користь третьої особи, встановленої у змісті договору, якою виступає одержувач вантажу.

Висновки з дослідження і перспективи подальших розвідок у даному науковому напрямі.

Наведене вище наукове дослідження дозволяє зробити висновок, що одержувач за договором перевезення вантажу будь-яким видом транспорту є не третьою стороною договору, а третьою особою, на користь якої здійснюється надання транспортної послуги.

До одержувача вантажу як учасника договірних відносин із надання транспортних послуг ставляться такі вимоги. По-перше, одержувачем може бути будь-яка фізична чи юридична особа, обсяг цивільної правоздатності та цивільної дієздатності якої дозволяє здійснити отримання вантажу. По-друге, одержувач вантажу зазначається у транспортному (перевізному) документі. Це є конститутивною ознакою у правовому статусі одержувача, оскільки надає йому право на отримання вантажу.

Проведене дослідження може стати ґрунтом для подальших наукових розробок у сфері договірних відносин із надання транспортних послуг.

Список використаних джерел:

1. Клепікова О. В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2003. 228 с.
2. Конвенція ООН про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 р. / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391?lang=uk (дата звернення: 01.01.2019).
3. Кужко О. С. Сторони у договорі перевезення вантажу. Наукові записки міжнародного гуманітарного університету. 2013. № 18. С. 69–72.
4. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 Київ, 2005. 204 с.
5. Стрельцова Є. Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект): дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2002. 200 с.
6. Булгакова І. В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2003. 201 с.
7. Витрянский В. В. Договор перевозки. Москва, 2001. 526 с.
8. Самойленко Г. В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2003. 175 с.
9. Кужко О. С. Сторони у договорі перевезення вантажу. Часопис цивілістики. Випуск 15. С. 104 – 108.
10. Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності: навч. посібник. Київ: Юрінком Інтер, 1999. 560 с.
11. Свистун Л. Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2005. 190 с.
12. Колянковська Т. О. Правове регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Одеса, 2007. 177 с.
13. Нечипоренко Н. С. Цивільно-правове регулювання перевезень вантажів залізничним транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2017. 214 с.
14. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / за ред. В. М. Коссака. Київ: Істина, 2008. 992 с.
15. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця. К.: Юрінком Інтер, 2006. Т. II. 1088 с.
16. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар. Харків: ТОВ «Одіссей», 2006. 1200 с.
17. Кузьмич О. Я. Договір на користь третьої особи в цивільному праві України: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2010. 20 с.

Статья посвящена исследованию правового статуса грузополучателя в договорных отношениях по предоставлению транспортных услуг. В ней установлено понятие получателя груза и определены требования, предъявляемые к нему законодательством Украины. Освещены основные научные подходы к данной проблематике в современной цивилистической доктрине и проведено собственное научное исследование, на основании которого сделан вывод, что получатель груза является третьим лицом, в пользу которого выполняется договор перевозки груза.

Ключевые слова: договорные отношения по предоставлению транспортных услуг, договор перевозки груза, получатель груза, перевозчик, отправитель.

The article is devoted to the study of the legal status of the consignee as a participant in the contractual relationship with the provision of transport services. It clarifies the concept of the consignee and defines the requirements that apply to it by the legislation of Ukraine. The main scientific approaches to this problem are highlighted in modern civilist doctrine and a proper scientific research was carried out, on the basis of which it was concluded that the consignee of the goods is the third person in favor of which the contract of carriage of cargo is carried out.

Key words: contractual relations with rendering of transport services, contract of carriage of cargo, consignee of cargo, carrier, sender.

