

УДК 347.763

DOI <https://doi.org/10.32849/2663-5313/2019.5.07>**Ірина Лукасевич-Крутник,***кандидат юридичних наук, доцент,**докторант відділу проблем приватного права**Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва**імені академіка Ф. Г. Бурчака**Національної академії правових наук України*

ВІДПРАВНИК ВАНТАЖУ ЯК УЧАСНИК ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН ІЗ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ

Стаття присвячена дослідженню відправника вантажу як учасника договірних відносин із надання транспортних послуг. У ній проаналізовано легальні дефініції відправника та висвітлено основні наукові підходи до даної проблематики в сучасній цивілістичній доктрині. На підставі зазначеного сформульовано власні висновки, які окреслюють вимоги, що ставляться законодавством України до відправника як сторони договору перевезення вантажу.

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

Постановка проблеми в загальному вигляді та її зв'язок із важливими науковими чи практичними завданнями. З підписанням та набранням чинності Угодою про асоціацію з Європейським Союзом для України відкрились нові ринки транспортних послуг. А це вимагає відповідного нормативного забезпечення та нового наукового перегляду вимог, які ставляться до суб'єктів договірних зобов'язань із надання транспортних послуг. Тому дослідження відправника вантажу як учасника договірних відносин із надання транспортних послуг є цікавим як з теоретичного, так і з практичного погляду.

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. Брагинський, В. В. Вітрянський, Т. В. Гриняк, С. Д. Гринько (Русу), Е. М. Деркач, І. А. Діковська, Я. О. Добідовська, О. В. Клепікова, О. С. Кужко, Т. О. Колянковська, В. В. Луць, А. О. Мінченко, С. Ю. Морозов, О. М. Нечипуренко, Н. С. Нечипоренко, В. А. Попов, 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 відправника вантажу за договором перевезення вантажу певним видом транспорту. Тоді як поза увагою науковців залишилися загаль-

на характеристика відправника вантажу як учасника договірних відносин з надання транспортних послуг.

Мета цієї статті – з'ясувати поняття відправника вантажу та визначити вимоги, які ставляться до нього законодавством України.

Виклад основного матеріалу дослідження з повним обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Термін «відправник» 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 відправником є особа, яка довіряє перевізникові доставити вантаж до пункту призначення та зобов'язується сплатити за його перевезення встановлену плату. У нормах Господарського кодексу України від 16 січня 2003 р. (далі – ГК України) для позначення вказаного учасника договірних відносин вживається термін «вантажовідправник», що видається невдалим з точки зору єдності законодавчої термінології.

Досліджуючи правове становище сторін договору перевезення вантажу, О. С. Кужко зазначає, що у зв'язку з різницею сфер застосування договору перевезення вантажу (морська, річна, автомобільна, залізнична, повітряна) та, відповідно, різноманітними засобами оформлення перевезення, в тому числі із застосуванням товаророзпорядчих цінних паперів (коносаменту), надати загальну характеристику для договору перевезення

вантажу, а тим самим визначити статус його сторін немає остаточної можливості [1, с. 71]. На нашу думку, конструкція договору перевезення вантажу є єдиною незалежно від сфери її застосування. Тому, не погоджуючись із вказаною позицією, спробуємо дати загальну характеристику одній зі сторін договору перевезення вантажу – відправнику.

Як зазначає професор В. В. Вітрянський, «звичайно, найчастіше вантажовідправником виступають комерційні організації, які здійснюють відправлення вантажів (в основному вироблених ними товарів) для виконання своїх договірних зобов'язань, пов'язаних із продажем, поставкою товарів і виконанням інших договорів. Як правило, вантажовідправник є власником вантажів, що відправляються (вантажовласником), або особою, наділеною власником відповідними повноваженнями щодо відправлення вантажу» [2, с. 277].

Залежно від виду транспорту законодавством передбачено різні поняття відправника вантажу. Так, відповідно до Розділу 3 Правил повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 14 березня 2006 р. № 186, вантажовідправник – довіритель або інша особа, що діє від імені довірителя і яка зазначена в авіавантажній накладній як вантажовідправник. Тоді як довіритель або власник вантажу – сторона, що уклала договір із перевізником щодо перевезення вантажу. Така дефініція одного терміна з посиланням на іншу не є вдалою. Так вважає й І. О. Безлюдько. На думку дослідниці, «це не досить влучне визначення терміна «відправник» з кількох причин. По-перше, не є суттєвим питання про належність вантажу чи то відправнику, чи то довірителю. Довірителем є власник вантажу, який довіряє виконання певних дій із перевезення вантажу відправнику. Але фактично виконання прав і обов'язків, які випливають із договору перевезення вантажу, лягає на відправника. По-друге, питання зазначення в авіаційній вантажній накладній особи як відправника не має правового значення, оскільки стороною договору перевезення вантажу є особа, яка уклала цей договір» [3, с. 87-88]. І з такою позицією варто погодитися.

У сфері перевезення вантажу залізничним транспортом законодавець усі зазначені терміни об'єднує в один, зазначаючи в п. 6 Статуту залізниць України від 06 квітня 1998 р., що вантажовідправник (відправник вантажу, вантажовласник) – зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка довіряє вантаж залізниці для його перевезення. Як

слухно зазначає Н. С. Нечипоренко, вантажовідправником може бути будь-яка особа, яка має правомочності на передання вантажу для перевезення залізницею. Окремо слід звернути увагу на таку особливість: у разі, коли власником вантажу є інша, відмінна від вантажовідправника, особа, то власник має право скористатися можливістю, наданою п. 133 Статуту залізниць України, отримати від вантажоодержувача довіреність, оформлену згідно із законодавством, виступати від його імені і заявляти претензійно-позовні вимоги до залізниці [4, с. 32].

У сфері перевезень автомобільним транспортом вантажовідправником прийнято вважати будь-яку фізичну або юридичну особу, яка подає перевізнику вантаж для перевезення (відповідно до п. 1 Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України 14 жовтня 1997 р. № 363). Здебільшого договір перевезення вантажів є публічним договором, оскільки здійснюється транспортом загального користування. Так, згідно зі ст. 47 Закону України «Про автомобільний транспорт» від 05 квітня 2001 р., до внутрішніх перевезень належать перевезення вантажів між пунктами відправлення та призначення, розташованими в Україні, та комплекс допоміжних операцій, пов'язаних із цими перевезеннями, а також технологічні перевезення вантажів.

Проте дискусійним є питання, чи підпадає під конструкцію договору, закріпленого нормою ст. 909 ЦК України, перевезення вантажу автомобільним транспортом самим власником вантажу. З цього приводу Л. Я. Свистун влучно зауважує, що за своїм юридичним змістом автомобільне перевезення власного вантажу власником автотранспорту не підпадає під ознаки договору перевезення конкретного вантажу, оскільки в цьому разі вантажовідправник та перевізник збігаються. У зв'язку з цим відносини між власником автотранспорту та вантажоодержувачем також не можуть розглядатися як перевізні [5, с. 24].

У сфері перевезення внутрішнім водним транспортом поняття відправника не закріплюється. Адже чинне законодавство України щодо даного виду транспорту, а саме Статут внутрішнього водного транспорту СРСР від 15 жовтня 1955 р. № 1801, не відповідає сучасній динаміці розвитку договірних відносин. Щоправда, із 17 квітня 2014 р. Україною ратифікована Будапештська Конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами від 22 червня 2001 р., відповідно до ст. 1 якої «вантажовідправник» означає будь-яку особу, якою або від імені

або від особи якої укладений договір перевезення з перевізником [6]. До речі, це перший загальноєвропейський багатосторонній договір, що визначає та регулює договірно-правові відносини, пов'язані з перевезенням вантажів внутрішніми водними шляхами [7, с. 235]. Дослідник договору перевезення вантажу внутрішнім водним транспортом Г. В. Самойленко, характеризуючи відправника як сторону договору перевезення вантажу внутрішнім водним транспортом, зазначає, що відправником за цим договором є той, від чийого імені вантаж здається до перевезення незалежно від взаємовідносин з одержувачем. Зазвичай відправник водночас є постачальником товарів для одержувача, але це не обов'язково. Відправник може бути одночасно й одержувачем. Він також може бути пов'язаним із ним не договором поставки, а договором майнового найму, договором комісії із закупки імпортованих товарів. Постачальник може доручити іншій організації (експедитору) відправити вантаж через перевізника від свого імені [8, с. 85].

У сфері перевезення вантажів морським транспортом поняття вантажовідправника передусім закріплюється у п. 3 ст. 1 Конвенції ООН про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 р. (Гамбурзькі правила), відповідно до якого вантажовідправником є будь-яка особа, якою або від імені якої укладено договір морського перевезення вантажу з перевізником, або будь-яка особа, якою або від імені якої вантаж фактично здано перевізнику у зв'язку з договором морського перевезення [9].

Ще ширше окреслюють поняття вантажовідправника у Правилах надання послуг у морських портах України, затверджених наказом Міністерства інфраструктури України 05 червня 2013 р. № 348, відповідно до п. 2.1 яких вантажовідправник – фізична особа, фізична особа-підприємець або юридична особа, яка відправляє вантаж на свою адресу або на адресу іншої особи та вказана як відправник у транспортному (перевізному) документі, або інша особа (у тому числі експедитор), що діє від імені вантажовідправника в межах наданих повноважень та відправляє вантаж. А також закріплюється поняття вантажовласника як фізичної особи, фізичної особи-підприємця або юридичної особи, якій на праві власності або на інших законних підставах належить вантаж, що підтверджується відповідними документами.

Згідно з поняттям договору морського перевезення вантажу, закріпленим у ст. 133 Кодексу торговельного мореплавання України від 23 травня 1995 р. (далі – КТМ України), відправником є сторона догово-

ру, яка доручає перевізнику або фрахтівнику перевезти вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі, за що зобов'язується сплатити встановлену плату. При цьому у дефініції зазначається «відправник або фрахтувальник». Згідно з ч. 2 цієї ж статті «фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер)». Тобто назви сторін договору чартеру (фрахтування) використані як альтернативні у договорі морського перевезення вантажу. Значена колізія стосується не лише фрахтівника, але й фрахтувальника, який у понятті договору морського перевезення вантажу у ст. 133 КТМ України названий як «перевізник або фрахтівник», а в самому понятті договору чартеру (фрахтування) суден у ст. 203 КТМ України названий «судновласником». Крім того, у ч. 2 ст. 134 КТМ України до документів, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, серед інших законодавець відніс рейсовий чартер.

Проте згідно з нормами ЦК України значені договірні конструкції є самостійними. Та й у нормах КТМ України договору чартеру (фрахтування) суден присвячена Глава 1 Розділу VI «Фрахтування суден», в якій він регулюється як самостійний договір, сторонами якого є судновласник та фрахтувальник (ст. 203). Останнє свідчить про колізію норм ч. 2 ст. 134 та ч. 1 ст. 203 КТМ України, а також норм статей 133, 203 КТМ із нормами статей 909, 912 ЦК України.

У юридичній літературі з цього приводу висловлені різні думки. Так, О. Г. Калпін пропонує ввести поняття «відправник, який є стороною договору перевезення» і «відправник, що є фрахтувальником». У разі застосування першого поняття ми мали б справу з відправником, що передає вантаж фрахтівнику на підставі чартеру, при цьому він не є фрахтувальником; а в разі застосування другого – з відправником вантажу по чартеру, який не є фрахтувальником, з однієї сторони, та відправником – стороною договору перевезення вантажу по коносаменту, з іншої сторони. Таким чином, на думку науковця, питання визначення правового статусу відправника має розглядатися в таких аспектах:

- 1) відправник як особа, що надає вантаж перевізнику за договором перевезення;
- 2) відправник як фрахтувальник, який надає вантаж фрахтівнику на підставі чартеру;
- 3) відправник як особа, що надає вантаж фрахтівнику на підставі чартеру, однак не є при цьому фрахтувальником.

На думку О. Г. Калпіна, укладаючи угоду на умовах СІФ, продавець зобов'язаний за свій рахунок зафрахтувати судно і відправити вантаж на адресу покупця. У цьому разі продавець стає фрахтувальником судна, а якщо він відправляє вантаж від свого імені – відправником. Однак під час фрахтування судна продавець вправі укласти договір експедиції з іншою особою, яка має взяти на себе обов'язок відправити вантаж на адресу одержувача. Якщо ця особа діє від свого імені, то вона повинна бути визнана відправником. Отже, на думку вченого, відправник не може бути водночас фрахтувальником [10, с. 55, 56].

Більшість українських науковців, які вивчали це питання, схиляються до думки, що відправник та фрахтувальник є різними суб'єктами [11, с. 59]. Як зазначає О. В. Клепикова, предметом зобов'язань відправника є подання вантажу для перевезення, а фрахтувальника – використання судна для перевезень або інших цілей торговельного мореплавства. Разом із тим фрахтувальник вправі вступити у нові договірні відносини щодо здійснення перевезення й отримати інший статус; при цьому зобов'язання за двома різними договорами залишаються автономними [12, с. 68]. Із зазначеним обґрунтуванням варто погодитись. Проте спірною видається думка дослідниці про те, що наявність відправника є суттєвою ознакою договору перевезення вантажу [12, с. 69]. Адже відправник – це сторона договору, а не його характерна ознака. Характерними ознаками договору є його характеристика за оплатністю, розподілом обов'язків, моментом укладення тощо.

Такий неоднозначний підхід законодавця, закріплений у нормах КТМ України щодо сторін договору перевезення вантажу та договору чартеру (фрахтування), на нашу думку, потребує приведення у відповідність до положень статей 909, 912 ЦК України.

Висновки

Висновки з дослідження і перспективи подальших розвідок у даному науковому напрямі. Проведене наукове дослідження дозволяє зробити висновок, що відправником є особа, яка довіряє перевізникові доставити вантаж до пункту призначення та зобов'язується сплатити за його перевезення встановлену плату. Аналізуючи норми чинного законодавства України та виходячи з поняття та змісту договірних відносин перевезення вантажу, можна сформулювати такі вимоги до відправника як учасника договірних відносин із надання транспортних послуг. По-перше, відправником може бути

будь-яка фізична чи юридична особа, яка має відповідний обсяг цивільної правосдатності та дієздатності для вчинення правочинів. По-друге, ця особа має на підставі права власності чи на інших законних підставах вантаж. По-третє, вступає від власного імені в договірні відносини з перевезення вантажу з метою передати вантаж разом із перевізними документами перевізнику або доручає зробити це від свого імені іншій особі. По-четверте, відправник зобов'язаний сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Викладене наукове дослідження стане ґрунтом для подальших наукових розробок у сфері договірних відносин із надання транспортних послуг.

Список використаних джерел:

1. Кужко О. С. Сторони у договорі перевезення вантажу. *Наукові записки міжнародного гуманітарного університету*. 2013. № 18. С. 69–72.
2. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. Москва: Статут, 2003. Книга четвертая. 910 с.
3. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2005. 204 с.
4. Нечипоренко Н. С. Цивільно-правове регулювання перевезень вантажів залізничним транспортом : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2017. 214 с.
5. Свистун Л. Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Київ, 2005. 190 с.
6. Будапештська Конвенція ООН про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами від 22 червня 2001 р. / Верховна Рада України. *Офіційний вісник України*. 2015. № 5. С. 104. Ст. 111.
7. Столярський О. В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навчальний посібник. Київ: Знання, 2012. 318 с.
8. Самойленко Г. В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Харків, 2003. 175 с.
9. Конвенції ООН про морське перевезення вантажів від 31 березня 1978 р. (Гамбурзькі правила) / Верховна Рада України. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_391 (дата звернення: 01.05.2019).
10. Калпин А. Г. Чартер (природа, структура отношений, сопоставление со смежными морскими договорами). Москва: Транспорт, 1978. 145 с.
11. Демиденко В. В., Шемякин А. Н., Балабанов А. О., Прусс В. М., Ищенко А. Л. Морское право Украины. Одесса: АО БАХВА, 1996. 140 с.
12. Клепикова О. В. Правове регулювання перевезень вантажів морським транспортом : дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.04. Київ, 2003. 228 с.

Статья посвящена исследованию грузоотправителя как участника договорных отношений по предоставлению транспортных услуг. В ней проанализированы легальные дефиниции отправителя и освещены основные научные подходы к данной проблематике в современной цивилистической доктрине. На основании указанного сформулированы собственные выводы, которые определяют требования, предъявляемые законодательством Украины к отправителю как стороне договора перевозки груза.

Ключевые слова: договорные отношения по предоставлению транспортных услуг, договор перевозки груза, грузоотправитель, перевозчик, грузополучатель.

The article is devoted to the study of the consignor as a participant in the contractual relationship with the provision of transport services. It analyzes the legal definitions of the sender and highlights the main scientific approaches to this problem in modern civilist doctrine. On the basis of the above formulated their own conclusions, which outline the requirements imposed by the legislation of Ukraine on the sender as a party to the contract of carriage of goods.

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