

5. Памятники римского права: Законы XII таблиц, Институции Гая, Дигесты Юстиниана. – М.: Зерцало, 1997.
6. Підпригора О.А. Римське приватне право: Підруч. для студ. юрид. вищих навч. закладів. – 3-є вид., перероб. та доп. – К.: Видавничий Дім «Ін Юре», 2001.
7. Підпригора О.А., Харитонов Є.О. Римське право: Підручник. – К.: Юрінком Інтер, 2003.
8. Пухан Иво, Поленак-Акимовская Мирьяна. Римское право (базовый учебник) / Пер. с макед. В.А. Томсинова, Ю.В. Филиппова; Под ред. В.А. Томсинова. – М.: Зерцало, 1999.
9. Римское частное право: Учебник / Под ред. И.Б. Новицкого, И.С. Перетерского. – М.: Новый Юрист, 1997.
10. Санфилиппо Чезаре. Курс римского частного права: Учебник / Под ред. Д.В. Дождева. – М.: БЕК, 2000.
11. Хвостов В.М. История римского права: Пособие к лекциям. – 5-е изд., испр. и доп. – М., 1910.

УДК 347.763

О.С. Фоменко

ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА ДОГОВОРОМ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ

Прошло понад п'ятнадцять років з часу прийняття Україною незалежності. Пострадянські методи управління та ведення господарської діяльності поступово відмирили чи перетворювалися на нові інститути. Нові правовідносини, що зародилися між суб'єктами цивільного обігу, набули на сьогоднішній час цілком завершених, самостійних рис.

Значні зміни відбулися у сфері перевезення. З виходом на світовий ринок українські підприємства як самостійні й незалежні суб'єкти зіткнулися з новими засобами ведення підприємницької діяльності. Перевезення вантажів неможливо було здійснювати без надання супутніх послуг: забезпечення відправки й одержання вантажу, а також інші зобов'язання, які прямо не належать до перевезення, але пов'язані з ним. Ці специфічні послуги надаються численними комерційно-підприємницькими структурами, які займаються морським бізнесом, у тому числі у сфері транспортного експедирування. У Цивільному кодексі України 2004 року (далі – ЦК України) вперше була запроваджена глава 65 «Транспортне експедирування».

Останнім часом українські дослідники зовсім не приділяють уваги дослідженню цього інституту, а ті дослідження, що існували в радянський період, носять одиничний характер, децю застаріли й не відповідають сучасним умовам.

Це невелике дослідження присвячено з'ясуванню особливостей відповідальності експедитора та клієнта за договором транспортного експедирування, аналізу можливості застосування до відповідальності за договором транспортного експедирування загальних положень про відповідальність за ЦК України, формуванню пропозицій щодо вдосконалення правового регулювання відносин у сфері транспортного експедирування в цивільному законодавстві України.

Для досягнення цієї мети у статті поставлені для вирішення такі завдання:

- 1) дослідження правової природи категорії «відповідальність»;

2) аналіз чинного законодавства України, яке регулює відповідальність експедитора та клієнта за договором транспортного експедирування;

3) розробка пропозицій, рекомендацій і доповнень до чинного законодавства, спрямованих на вдосконалення правового регулювання договору транспортного експедирування і більш ефективного правозастосування на практиці.

Відповідальність, як категорія цивільного права, є однією з найбільш важких та найважливіших. На сьогоднішній день існує багато наукових робіт, які присвячені інституту відповідальності в цілому чи будь-яким її складовим частинам.

У початковий період досліджень цієї сфери вчені намагалися уявити основоположні засади цієї категорії і лише багато пізніше взяли до визначення самого поняття цивільно-правової відповідальності.

Передусім багаторічна дискусія розгорнулася з приводу загальної підстави цивільно-правової відповідальності – принципу вини чи принципу спричинення. Концепція цивільної відповідальності, яка існувала раніше, засновувалася головним чином на провині та основне значення надавалося санкції. Поступово відповідальність втрачає свій дисциплінарний та моралізуючий характер стосовно винного. Таким чином, основна мета цивільно-правової відповідальності відійшла від головної мети – покарати винного. У теперішній час акцент змістився в іншу сторону – сторону відшкодування. Вона полягає в тому, щоб забезпечити потерпілого від звичайних ризиків [1, с. 326-327]. Саватьє зазначав, що відповідальність становить собою корелятив свободи: вільний чоловік повинний відповідати за свої дії [1, с. 323].

З нашої точки зору, не одну з теорій щодо підстави цивільно-правової відповідальності неможливо прийняти повністю та без уточнень. Здається можливим все ж використовувати теорію «двох начал», чи начала «вини з виключенням». Ця теорія все ж залишає певну можливість як винної, так і невинної відповідальності, але відповідальності, що тягне за собою підвищену небезпеку.

Необхідно також вказати на те, що існують два підходи до самого поняття відповідальності. Розрізняють відповідальність договірну та позадоговірну (деліктну). Договірна відповідальність передбачається сторонами в договорі відповідно до змісту кожного договору. У чч. 2, 3 ст. 624 ЦК України вона відображена в такому змісті: «Боржник, який порушив зобов'язання, повинний відшкодувати кредитору збитки, що були цим скоєні» [9]; «Договором може бути встановлений обов'язок відшкодувати збитки лише в тій частині, у котрій вони не були покриті неустойкою. Договором може бути встановлене стягнення неустойки без права на відшкодування збитків чи можливість за вибором кредитора стягнення неустойки чи відшкодування збитків» [9].

Деліктна відповідальність установлюється законом та не залежить від волі сторін. Подібне розрізнення є класичним в юридичній техніці.

У підручнику під редакцією Є.А. Суханова зазначалося, що цивільно-правова відповідальність – це одна з форм державного примусу, пов'язана із застосуванням санкцій майнового характеру, націлених на відновлення порушених прав та стимулювання нормальних економічних відносин юридично рівноправних учасників цивільного обігу [4, с. 172-173].

М.М. Агарков, у свою чергу, розумів відповідальність як обов'язок боржника в зобов'язальних правовідносинах [1, с. 47].

Виявлення сутності цивільно-правової відповідальності робить необхідним чітко відмежувати це поняття від інших категорій цивільного права, які так само, як і відповідальність, застосовуються у зв'язку з порушенням суб'єктивних цивільних прав, що відбувається, і дуже часто як наслідки такого правопорушення. Саме тому неможливо розуміти цивільну відповідальність як санкцію чи обов'язок, невірно обмежитись ні «мерами воздействия», про які говорить М.М. Агарков [1, с. 47], ані «формой государственного принуждения», як бачить відповідальність Є.А. Суханов [4, с. 172-173].

Відповідальність у цивільному праві визначається як правовідносини, що виникають у зв'язку з порушенням встановленого договором або законом обов'язку, що має змістом покладення на особу, винну у скоєні цивільного правопорушення, негативних майнових наслідків її поведінки [10, с. 411].

Здається більш розумним погодитися з останнім твердженням, але і в цьому разі залишається відкритим питання про наявність провини. Не завжди особа, яка несе цивільну відповідальність, є винною у своїх діях. Наприклад, відповідальність за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки, настає незалежно від вини його власника.

У даному разі більш доцільним уявляється надати поняття для цивільно-правової відповідальності, яке не містить поняття провини.

Таким чином, цивільно-правова відповідальність – правовідносини, які виникають у зв'язку з порушенням встановленого договором або законом обов'язку, що має змістом покладення на особу, котра скоїла цивільне правопорушення або відповідає за скоєне правопорушення за законом чи договором, негативних майнових наслідків її поведінки.

Відповідальність експедитора та клієнта за договором транспортного експедирування настає на підставі загальних положень цивільного законодавства, тобто відповідно до глави 51 Цивільного кодексу України. Відповідно до норми, закріпленої в ЦК України, підстави та розмір відповідальності про порушення цивільно-правових зобов'язань поширюють свою дію і на правовідносини, які випливають з договору транспортного експедирування. Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», як спеціальний нормативно-правовий акт щодо Цивільного кодексу, теж не містить конкретних за змістом та розміром положень про відповідальність експедитора та клієнта. Таким чином, положення щодо відповідальності за договором транспортного експедирування на законодавчому рівні є невірними і потребують виправлення.

Якщо звернутися до зарубіжного чи міжнародного законодавства, можна дійти висновку, що питання відповідальності, хоча і має свої недоліки, але певним чином урегульоване. Наприклад, у російському законодавстві про транспортно-експедиторську діяльність встановлена обмежена відповідальність експедитора, якщо він діє також як перевізник. Українське законодавство залишило спеціальні моменти відповідальності експедитора цілком на долю договору.

Повертаючись до обсягів відповідальності за договором транспортного експедитора, необхідно зазначити, що відповідальність у транспортно-експедиторському зобов'язанні є повною як для клієнта, так і для експедитора.

Відповідно до ст. 929 ЦК України, договір транспортного експедирування це договір, згідно з яким експедитор зобов'язується виконати чи організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу. Необхідно звернути увагу на словосполучення «організувати виконання», яке застосовується законодавцем окремо і на практиці передбачає, що експедитор, як організатор перевезення вантажу, в основному здійснює документальне оформлення транспортування вантажу і рідко коли отримує товар у своє відання. З приводу цього в міжнародній практиці застосовується обумовлена цією підставою обмежена відповідальність експедитора.

Ще однією проблемою в рамках договору транспортного експедирування є незбіг строків позовної давності за договором транспортного експедирування та договором перевезення. Експедитор може пред'явити судовий позов до перевізника протягом року (ч. 2 ст. 258 ЦК України), а клієнт може пред'явити позов до експедитора протягом трьох років (ст. 257 ЦК України). Необхідно встановити на законодавчому рівні строки позовної давності за спорами, які випливають із договорів транспортного експедирування і є не більше строків позовної давності за спорами, пов'язаними з договором перевезення вантажу. Тобто строк позовної давності в один рік. Бо експедитор в багатьох випадках не може поставити регресну вимогу до перевізника.

Іноді в юридичній літературі експедитор розглядається як посередник між відправником вантажу, перевізником та отримувачем вантажу. І на підставі цього порушення експедитором умов договору може привести до відповідальності клієнта перед перевізником. Рівною мірою порушення своїх обов'язків клієнтом може привести до відповідальності експедитора перед перевізником (якщо ці фігури не збігаються). Відповідно до наведених посилань робиться висновок, що відповідальність сторін у договорі транспортного експедирування може бути як прямою, так і регресною. З цим положенням можливо погодитися тільки в тій частині, що стосується відповідальності, а не посередництва.

Якщо експедитор тільки організує перевезення вантажу та сам не виступає як перевізник, він не несе відповідальності за збереження вантажу та за прострочення в доставці, за винятком тих випадків, коли експедитор прийняв на себе таку відповідальність шляхом поруки за дії перевізника (тобто аналог інституту делькредере в договорі комісії).

У законодавстві передбачена спеціальна відповідальність клієнта за збитки, завдані експедиторові у зв'язку з порушенням обов'язку щодо надання інформації про властивості вантажу, умови його перевезення, а також інформацію, необхідну для виконання експедитором обов'язків, встановлених договором. Необхідно також передбачати, що виявити недоліки інформації, яка надається, і обов'язок сповістити про це клієнта лежить на експедиторі. Але в законодавстві не вказано, наскільки своєчасно експедитор повинний сповістити клієнту цю інформацію. На теперішньому етапі законодавчого регулювання

транспортно-експедиторської діяльності цей строк можливо прописати тільки в договорі.

Крім цього, на законодавчому рівні не встановлена різниця у відповідальності експедитора, який виступає від свого імені або від імені клієнта чи самостійно виконує зобов'язання. Бо в рамках здійснення обов'язків за договором транспортного експедирування експедитор може укласти, крім договору перевезення, також договір зберігання, договір страхування і т.ін., необхідно встановити, що при порушенні договору транспортного експедирування, яке викликано неналежним виконанням іншого договору, експедитор несе відповідальність перед клієнтом за тими самими правилами, за якими перед експедитором відповідає третя особа, яка порушила відповідний договір.

Тому що експедитор несе матеріальну відповідальність самостійно, спеціаліст у сфері транспортного експедирування рекомендує страхувати вантаж на різницю його вартості та грошових коштів, якими володіє експедиторська компанія.

Таким чином, положення щодо відповідальності за договором транспортного експедирування на законодавчому рівні є невірними і потребують виправлення.

Література

1. Агарков М.М. Обязательства по советскому гражданскому праву // Учен. тр. ВЮОН. – 1940. – Вып. III. – 191 с.
2. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Кн. 4. Договоры о перевозке, буксировке, транспортном экспедировании и иных услугах в сфере транспорта. – Изд-е доп., испр. (2-й завод). – М.: Статут, 2004. – 910 с.
3. Витрянский В.В. Договоры о транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2003. – 320 с.
4. Гражданское право: В 2 т. / Под ред. Е.А. Суханова. – М.: БЕК, 1994. – Т. 2. – 620 с.
5. Иоффе О.С. Обязательственное право. – М.: Госюриздат, 1975. – 466 с.
6. Мейер Д.И. Русское гражданское право. – М.: Статут, 2000. – 266 с.
7. Плужников К.И. Транспортное экспедирование. – М., 1999. – 256 с.
8. Саватье Р. Теория обязательств. – М.: Прогресс, 1972. – 440 с.
9. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 березня 2003 року // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.
10. Цивільне право України: Підручник / Є.О. Харитонов, Н.О. Саниахметова. – К.: Істина, 2003. – 776 с.

УДК 347.426.6 (477)

О.О. Боярський

ДЕЯКІ СПЕЦІАЛЬНІ ВИПАДКИ ВІДШКОДУВАННЯ ШКОДИ ЗА ЦК УКРАЇНИ

Складовим елементом побудови в Україні правової демократичної держави є відображення на рівні закону надійного захисту прав людини і громадянина, відповідальності держави та її органів перед громадянами. Обов'язок держави – захищати життя людини. У свою чергу, гарантією здійснення людиною права