

випадках є постанова Пленуму Верховного Суду № 4 від 31.03.1995 «Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди» (далі – Постанова) [3].

Так, відповідно до п. 3 Постанови, під моральною шкодою належить розуміти втрати немайнового характеру внаслідок моральних чи фізичних страждань, або інших негативних явищ, заподіяних фізичній чи юридичній особі незаконними діями або бездіяльністю інших осіб. Також згідно з ч. 2 п. 5 Постанови, доведенню підлягають:

- 1) наявність моральної шкоди;
- 2) протиправність діяння її заподіювача;
- 3) наявність причинного зв'язку між шкодою і протиправним діянням заподіювача;
- 4) наявність вини останнього в заподіянні шкоди.

Отже, встановлене законодавством України право на відшкодування моральної шкоди є важливою гарантією захисту прав і свобод громадян та законних інтересів юридичних осіб. Тому необхідним заходом, який би забезпечив ефективне регулювання усіх питань у сфері відшкодування моральної шкоди є прийняття єдиного нормативно-правового акту. Це дозволило б прозоро і неупереджено визначати цей засіб права власності у цивільному праві. Адже на даний момент при порушенні права власності потерпілі особи рідко звертаються з вимогою про відшкодування немайнової шкоди, не знаючи про свої права або не будучи впевненими у можливості їх захисту та існуванні відповідної норми закону, що це регулює.

#### *Література*

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. 1996.
2. Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. Відомості Верховної Ради України. 2003 №№ 40-44.
3. Про судову практику в справах про відшкодування моральної (немайнової) шкоди: Постанова Пленуму Верховного Суду. № 4. 1995.

УДК 347.463(043.2)

**Вікторів І.В.**, адвокат,  
м. Запоріжжя, Україна

### **РІЗНИЦЯ МІЖ ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ І ДОГОВОРОМ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ**

За договором перевезення, у відповідності зі ст. 909 Цивільного кодексу України, одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту

призначення і передати вантаж особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві). Відправник при цьому повинен сплатити за перевезення відповідну плату.

За договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу.

Закон «Про транспортно-експедиторську діяльність» визначає транспортно-експедиторську діяльність як підприємницьку діяльність з надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень вантажів.

Із представлених визначень можна зробити висновок, що перевезення – це фактична доставка вантажу з однієї точки в іншу з передачею доставленого вантажу одержувачу.

Експедирування являє собою організацію перевезення, що включає в себе висновок експедитором усіх супутніх договорів (у тому числі договору на перевезення), оформлення документів, сплату мит та інших необхідних платежів, забезпечення зберігання вантажу в процесі перевезення і до передачі його одержувачу, а також інші послуги, необхідні від моменту отримання замовлення відправника до моменту передачі вантажу одержувачу.

Фактично вантаж буде перевезений по кожному із вказаних договорів, однак відмінність укладено в зручності відправника і одержувача (у випадку з перевезенням - необхідно забезпечити повний супровід усіх формальних питань, здійснення оплат, укладення попутних договорів та ін, а при експедируванні усіма цими питаннями займається експедитор), а також в обов'язі відповідальності.

Слід зазначити, що для вантажовідправника найбільш вигідним з точки зору перспектив стягнення можливих збитків буде висновок з транспортною організацією прямого договору перевезення. У цьому випадку норми про відповідальність перевізника та презумпція його винуватості максимально гарантують інтереси вантажовідправника.

Інша справа, що в разі мультимодальних перевезень, а також при розрізненості суб'єктів ринку транспортних послуг (наприклад, основу ринку автоперевезень складають фізичні особи - підприємці, що мають одну-дві машини) робота безпосередньо з перевізником, точніше перевізниками, часто вимагає великих витрат і зусиль, ніж висновок одного договору з експедитором, на плечі якого якраз і лягає обов'язок розробити маршрут, знайти потрібних перевізників, забезпечити, щоб терміни очікування і простою звелися до мінімуму. У цьому випадку перед вантажовідправником (вантажоодержувачем) стоїть завдання забезпечити належний обсяг правового захисту.

Відповідно до законодавства України об'єм послуг, які може надавати

експедитор, не лімітований, і в рамках одного договору може бути передбачено надання різного виду послуг.

Законом передбачено низку істотних умов договору про надання транспортно-експедиторських послуг (договір ТЕО), тобто умов, за відсутності яких договір вважається неукладеним. Перелік зазначених істотних умов договору ТЕО міститься в ст. 9 Закону і включає в себе: відомості про сторони договору; вид послуги експедитора; вид та найменування вантажу; права та обов'язки сторін; відповідальність сторін (у тому числі в разі форс-мажору); розмір плати експедитора; порядок розрахунків; пункти відправлення та призначення вантажу; порядок погодження зміни маршруту, виду транспорту, вказівок клієнта; термін договору; інші умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди.

Всі істотні умови договору експедирування повинні бути дотримані сторонами, і по кожній із цих умов має бути досягнуто згоди. Відсутність рішення по якому-небудь з істотних умов припускає, що договір вважається не укладеним. Із юридичної точки зору це означає, що зобов'язань у сторін не виникало.

На жаль, на практиці учасники ринку далеко не завжди строго слідують встановленим правилам, наприклад, загальним місцем є ігнорування вимоги про узгодження вартості послуг експедитора в договорі. Слід зазначити, що ризик експедитора в цьому випадку набагато вищий, ніж ризик клієнта, оскільки саме експедитору доведеться доводити справедливність своєї вимоги про винагороду.

З іншого боку, з тієї ж причини клієнт ризикує опинитися в ситуації, коли вантаж не доставлений, а експедитор знімає з себе відповідальність, посилаючись на те, що договір укладений не був, а тому ніяких обов'язків він на себе не брав.

Перевізник несе відповідальність за вантаж з моменту його прийняття до перевезення. З цього ж моменту настає відповідальність експедитора за перевізника, якого він залучив до перевезення вантажу замовника. Для зручності доказування факт прийняття вантажу повинен бути оформлений належним чином як з боку вантажовідправника, так і з боку перевізника.

Наприклад, основним документом на перевезення вантажів автомобільним транспортом є товарно-транспортна накладна (ТТН). Відповідно до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Мінтрансу України від 14.10.1997 р. № 363 (далі - Правила перевезення), ТТН - єдиний для всіх учасників транспортного процесу юридичний документ, призначений для списання товарно-матеріальних цінностей, обліку на шляху їх переміщення, оприбуткування, складського, оперативного та бухгалтерського обліку, а також для розрахунків за перевезення вантажу та обліку виконаної роботи.

До початку 2006 року бланки товарно-транспортної накладної

визначалися як бланки суворої звітності, оскільки така вимога містилася у спільному наказі Мінстату України і Мінтрансу від 07.08.1996 р. № 228/253 «Про затвердження Інструкції, про порядок виготовлення, зберігання, застосування єдиної первинної транспортної документації для перевезення вантажів автомобільним транспортом та обліку транспортної роботи». 24 лютого 2006 р. Державний комітет України з питань регуляторної політики та підприємництва прийняв рішення № 27 «Про необхідність усунення порушень Державним комітетом статистики України, Міністерством транспорту та зв'язку України принципів державної регуляторної політики згідно з вимогами Закону України від 11.09.2003 р. № 1160-IV «Про засади державної регуляторної політики у сфері господарської діяльності», в якому запропонував скасувати норми щодо віднесення товарно-транспортної накладної до бланків суворого обліку, як не відповідні принципам державної регуляторної політики і призводять до створення перешкод у здійсненні господарської діяльності в сфері вантажоперевезень автомобільним транспортом. На підставі даного рішення в Правила перевезення було внесено зміни, відповідно до яких вимога щодо визначення товарно-транспортної накладної як бланка суворої звітності було скасовано.

З урахуванням того, що ТТН є первинної транспортної документації, що фіксує факт перевезення вантажів, експедиторська компанія, яка не є одночасно і безпосереднім перевізником, не може фігурувати в ТТН. Тому експедиторська компанія повинна своєчасно повідомити вантажовідправника всі необхідні реквізити перевізника. Якщо ж у ТТН будуть помилково вказані реквізити експедитора, який перевезення фактично не здійснює, то зміст ТТН не буде відповідати дійсності і у вантажовідправника не буде належних доказів передачі вантажу для перевезення.

#### *Література*

1. Золотнікова Н.С. Місце договору транспортного експедирування серед інших договорів про надання послуг. Митна справа. 2004. № 3. С. 42–47.
2. Кужко О.С. Договір транспортного експедирування: дис. ... канд. наук. Одеса, 2008. 208 с.
3. Цивільне право України: підруч. / за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. Київ: Юрінком Інтер, 2004. Кн. 2. 640 с.