

Кметик Х.В.,  
к.ю.н.,  
Белуга Ю.М.,  
асистент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

## СТАНОВЛЕННЯ ТА РОЗВИТОК ДОГОВОРУ ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ У ПРАВОВИХ СИСТЕМАХ СВІТУ ТА УКРАЇНИ

Бурхливий розвиток економічних відносин усередині XVIII ст. спричинив появу нового спектру послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу – транспортно-експедиторське обслуговування.

З розвитком міжнародної торгівлі починається поступове відокремлення експедиторських функцій від вантажоперевізника. Володільці інфраструктури транспорту почали виробляти та реалізовувати як вантажовласникам, так і перевізникам – володільцям транспортних засобів свої спеціальні послуги, що пов'язані з використанням інфраструктури: термінальні, складські та інші, керуючись правовими нормами цивільно-правових та господарських договорів – зберігання та підряду. Згодом експедиторські організації отримують дедалі більший розвиток і наприкінці XIX – початку XX ст. конкурентна боротьба між ними призвела до створення великих експедиторських компаній, закріплення їх монополістичної позиції на окремих ринках. Вирішальну роль у виникненні договору транспортного експедирування відіграв договір перевезення вантажу. Не зважаючи на передумови та практичну необхідність у законодавчому регулюванні нових правовідносин, що склалися, ніяких спеціальних нормативно-правових актів не видавалося.

Система правового регулювання транспортно-експедиторського обслуговування в радянській Україні склалася лише на початку 80-х років XX ст. [1]. Але й у цей період регламентація вказаних правовідносин залишалася фрагментарною та непослідовною. Початок нової хвилі законодавчого інтересу до транспортно-експедиторської діяльності припадає на 2004 р., що пов'язано зі вступом у силу Цивільного кодексу України. Уперше за історію національного цивільного законодавства чинний Цивільний кодекс України відводить договору транспортного експедирування Главу 65, у статтях якої містяться поняття договору транспортного експедирування, вимоги до його форми та укладенню основних моментів за діяльністю експедитора. А 1 липня 2004 р. набрав сили спеціальний нормативно-правовий акт, що регулює діяльність у

сфері транспортного експедирування – Закон України "Про транспортно-експедиторську діяльність" [2]. У ньому визначився порядок здійснення транспортно-експедиторської діяльності. На законодавчому рівні транспортно-експедиторська діяльність регулюється ще рядом нормативно-правових актів – Законами України "Про зовнішньоекономічну діяльність" [3], "Про транзит вантажів" [4] тощо.

У французькому праві, що має дуалістичну систему приватного права з поділенням його на цивільне і торгове, інститутом, що відповідає транспортному експедируванню, є інститут транспортної комісії [5]. Інститут комісії відрізняється від договору комісії насамперед тим, що комісіонер повинен бути професіоналом, що здійснює повний цикл транспортування від вантажовідправника до вантажоодержувача, та володіти певною свободою у виборі маршруту та засобу здійснення перевезення.

В англо-американській системі експедитор кваліфікується як агент, який зобов'язується організувати перевезення. Прибуття вантажу в належному стані забезпечує перевізник [6]. Відповідальність експедитора наставала, якщо доведена його груба необережність, що спричинила шкоду. Однак такий традиційний підхід був порушений з початку 80-х років XX ст., коли суди у Великій Британії та Канаді дедалі частіше стали розглядати експедиторські договори за змістом та кваліфікувати їх у деяких випадках як договори перевезення з відповідним висновком про відповідальність агента [7].

У Скандинавських країнах перевізник є стороною за договором, який зобов'язується здійснити перевезення вантажу. У них немає загальних правових норм про перевізника (як немає норм про експедиторів, єдиних для всіх різновидів транспорту), а значення торговельних звичаїв дуже велика, тому торговельний звичай заповнює прогалину, яка умисно залишена законодавцем щодо регулювання положення експедитора [8].

Незважаючи на всі вищезгадані моменти регулювання сфери транспортного експедирування на рівні національних систем, міжнародного транспортно-експедиторського законодавства не існує. На міжнародному рівні вже деякий час розробляється міжнародний договір, що регулює правовідносини у сфері транспортно-експедиторській діяльності. Так, у результаті спільних зусиль може бути отриманий упродовж декількох років міжнародний договір, який давно очікується багатьма суб'єктами господарювання різних держав.

### Література

1. Астановский Г. Б. Контейнерные перевозки на железнодорожном транспорте / Г. Б. Астановский, В. Т. Смирнов. – М.: Юрид. лит., – 1976. – С. 42.
2. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 52. – Ст. 562.
3. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 29. – Ст. 377.
4. Про транзит вантажів: Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 51. – Ст. 446.
5. Гражданское, торговое и семейное право капиталистических стран/ Сборник нормативных актов: гражданские и торговые кодексы. – М.: Изд-во УДН, – 1986. – С. 116-118.
6. Гражданское и торговое право капиталистических государств/ Под ред. Е. А. Васильева. М., – 1993. С. 245.
7. International carriage of goods: some legal problems and possible solutions ed. by C. M. Schmitthoff and R. M. Goode, Trowbridge, 1988.
8. Морозова Н. Ответственность экспедитора по положениям Союза экспедиторов Северных стран и гражданскому законодательству РФ/ Н. В. Морозова // Хозяйство и право. – № 7. – 2000. – С. 64-72.

УДК 347.4

**Копиленко О.Л.,**

д.ю.н., професор, чл.-кор. НАН України, академік НАПрН України,  
директор Інституту законодавства Верховної Ради України, м. Київ, Україна

### КОМПЕНСАЦІЯ ПАСАЖИРАМ МОРАЛЬНОЇ ШКОДИ У РАЗІ ЗАТРИМКИ РЕЙСУ

Специфікою повітряних перевезень є їх надзвичайна швидкість порівняно з перевезеннями іншими видами транспорту. Швидкість на повітряному транспорті відіграє важливу роль з точки зору економічної характеристики договору перевезення пасажирів, яка є однією із найважливіших причин значного попиту на повітряні перевезення порівняно з перевезеннями іншими видами транспорту. При цьому строки виконання перевезення відіграють винятково важливе значення, оскільки мінімальні строки перевезення – це одна з найсуттєвіших переваг при використанні повітряного транспорту. Проте, не завжди перевізник виконує свої зобов'язання в заявлені строки. Однією з причин цього є за-

тримка рейсу, як з вини перевізника (наприклад, технічна несправність літака), так і за відсутності його вини (наприклад, погодні умови).

Відповідно до ст. 19 Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Варшаві 12.10.1929 року (Варшавська конвенція) перевізник несе відповідальність за шкоду, що сталася внаслідок запізнення при повітряному перевезенні пасажирів, багажу чи товарів [1].

Відповідно до ст. 19 Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень, підписаної у Монреалі 28.05.1999 р. (Монреальська конвенція), перевізник несе відповідальність за шкоду, що сталася внаслідок затримки при повітряному перевезенні пасажирів, багажу чи вантажу. Однак перевізник не несе відповідальності за шкоду, що сталася внаслідок затримки, якщо доведе, що ним і його службовими особами і агентами вжиті всі необхідні заходи для того, щоб відвернути шкоду, або, що було неможливо вжити таких заходів [2].

Пунктом 15 ст. 100 Повітряного кодексу України передбачено право пасажирів на компенсацію за затримку рейсу [3]. Можливість компенсації за затримку рейсу передбачено як діючими Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу від 23.04.2010 р. (глава 4 розділу XVII і глава 4 розділу XVIII)[4], так і новими Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу від 30.11.2012 р., які ще не вступили в дію (глава 4 розділу XVI) [5].

За змістом зазначених норм пасажир має право на відшкодування перевізником шкоди, що сталася внаслідок затримки повітряного перевезення. При цьому згадані документи не конкретизують вид шкоди (матеріальна чи моральна), що підлягає відшкодуванню, а лише передбачають можливість її відшкодування.

Як свідчить аналіз судової практики, пасажирів в переважній більшості випадків отримують компенсацію за готель та харчування, але рішення про компенсацію моральної шкоди пасажирів за затримку рейсу виносяться вкрай рідко.

Наприклад, Бориспільський міськрайонний суд Київської області дійшов висновку, що моральна шкода за затримку рейсу не підлягає відшкодуванню, оскільки, відповідно до Монреальської конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень, Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, Правил перевезень пасажирів і багажу авіакомпанії та Закону України "Про захист прав споживачів", відшкодування перевізником моральної шкоди не передбачено [6].