

## ВИЗНАЧЕННЯ ПРАВОВОГО СТАТУСУ ОДЕРЖУВАЧА У ДОГОВОРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

Лідовець Р. А.,

*старший науковий співробітник відділу теорії та історії  
приватного права НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України*

*У статті розкриваються причини виникнення в одержувача у договорі перевезення вантажу обов'язків перед перевізником. Аналізується правове становище одержувача у договорі перевезення вантажу.*

**Ключові слова:** договір перевезення, одержувач вантажу, статус одержувача вантажу, коносамент.

В українській юридичній науці правове регулювання перевезень вантажів у цілому не було предметом комплексного дослідження. Дисертаційні роботи, захищені за останні десять років, присвячені дослідженню проблем окремих видів перевезень вантажу. Однак актуальним залишається питання щодо системи законодавства України про вантажні перевезення. Не до кінця з'ясованими залишаються питання юридичної природи договору перевезення вантажу, його місця у системі договорів, класифікації відповідних зобов'язань, їх змісту, відповідальності сторін, статусу суб'єктів цих зобов'язань. Саме останній проблемі буде приділено увагу у зазначеній статті. Зокрема, тривалий час виникають наукові дискусії щодо питання про правове становище одержувача у договорі перевезення вантажу.

До питання правового статусу одержувача вантажу зверталися чимало науковців, серед яких: М. К. Александров-Дольник, В. В. Вітрянський, О. С. Іоффе, В. В. Луць, М. Г. Масевич, І. Н. Петров, Я. І. Рапопорт, Г. П. Савічев, М. А. Тарасов, М. Є. Ходунов, Б. Б. Черепакін, Х. І. Шварц.

Завданням цієї статті є пошук наукового обґрунтування появи в одержувача за договором перевезення вантажу прав та обов'язків, притаманних стороні договору, у той час як одержувач таким не є, та з'ясування його правового статусу.

Відразу слід підкреслити, що зазначена проблема має більше теоретичний, ніж практичний характер і стосується випадків, коли відправник вантажу і одержувач не є однією особою. Саме так побудована переважна більшість перевезень. Якщо ці два суб'єкти договору перевезення вантажу збігаються в одній особі, проблеми з'ясування правового статусу одержувача вантажу не виникає. Оскільки сторона, яка відправляє вантаж, а потім його отримує у місці призначення, бере участь у підписанні договору перевезення, виникнення у неї прав та обов'язків є зрозумілим.

Особливістю одержувача у договорі перевезення, коли відправник і одержувач є різними особами, є те, що одержувач, не беручи участі в укладенні договору, набуває прав щодо перевізника (вимагати передачі йому вантажу) та обов'язків (прийняти вантаж).

У науці цивільного права в 50-60 роках минулого століття сформувалися три основні позиції щодо цього питання.

Перший підхід полягав у визнанні відправника і одержувача однією стороною договору. Тобто одержувач не був самостійним суб'єктом договору, а брав у ньому участь на стороні відправника. Таку точку зору висловили Я. І. Рапопорт [1, с. 171,173], М. К. Александров-Дольник [2, с. 22]. Ця концепція не здобула широкої підтримки серед науковців через недостатність аргументації її положень.

Другий підхід полягав у визнанні одержувача самостійною стороною договору перевезення. Договір перевезення у цій концепції визнавався договором особливого роду, особливість якого полягала саме у тому, що одержувач вантажу, не беручи участі в укладенні договору, все ж

стає його самостійною стороною. Тобто такий договір перевезення є трестороннім. Такої точки зору дотримувались М. А. Тарасов [3, с. 34], Г. П. Савічев [4, с. 104], М. Г. Масевич [5, с. 172-174] та І. Н. Петров [6, с. 13].

Зазначені позиції були побудовані на законодавстві тепер уже не існуючої держави і відповідали тим економічним принципам, що існували у той час. Тому, на нашу думку, слід приділити увагу третій позиції, яка була підтримана більшістю науковців, як тоді коли вона з'явилась, так і тепер. Крім того, вона найбільше відповідає чинному законодавству України у сфері перевезень.

Відповідно до цієї концепції договір перевезення визнається договором на користь третьої особи, якою є одержувач. Таку позицію у свій час займали Б. Б. Черепакін [7, с. 7, 40], М. Є. Ходунов [8, с. 73—74], Х. І. Шварц [9, с. 56—58], О. С. Іоффе [10, с. 561 – 563] та інші вчені. Цю точку зору підтримують нині відомі науковці В. В. Вітрянський [11, с. 102—103] та В. В. Луць [12, с. 489].

У зазначеній концепції не виникає жодних суперечностей з приводу того, що одержувач наділений правами щодо приймання вантажу, і це повністю відповідає загальним положенням про договір на користь третьої особи.

Проте згідно із ч. 4 ст. 636 ЦК України, 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. З цього положення можна зробити висновок, що договір на користь третьої особи допускає наявність лише прав у такої особи, якими вона може скористатися, а може і не скористатися. Однак така конструкція не відповідає потребам, які виникають у перевізника у зв'язку з укладенням договору перевезення вантажу, і полягає у тому, щоб якомога швидше звільнити транспортний засіб та передати вантаж одержувачу. Виникає потреба знайти обґрунтування покладання на одержувача обов'язку прийняти вантаж.

Науковці мають різні погляди на питання про те, що є підставою виникнення в одержувача обов'язків. На думку М. Є. Ходунова, такі обов'язки виникають у зв'язку з їх покладенням на одержувача відправником у договорі, що вони між собою укладають (купівлі-продажу, поставки) ще до укладення договору перевезення, або на підставі закону [8, с. 73]. У разі прибуття вантажу, поставка якого не передбачена договором, одержувач повинен прийняти цей вантаж на відповідальне зберігання на підставі вимог законодавства (транспортного статуту, кодексу) і факту прибуття вантажу на адресу одержувача. Цю позицію підтримує також В. В. Луць [12, с. 489].

На нашу думку, пов'язування обов'язків одержувача за договором, що одержувач уклав з відправником ще до укладення останнім договору перевезення, є цілком виправданим. Будь-який договір, який передбачає передачу майна у власність від однієї сторони до іншої, містить обов'язок покупця

прийняти товар від продавця. І саме на припинення даного обов'язку спрямовується діяльність одержувача при отриманні вантажу, що одночасно є товаром за договором, який існує між ним і відправником. У такому разі слід говорити про два різні види зобов'язань, що існують одночасно, і пов'язуються між собою через одержувача, який, виконуючи обов'язки за одним договором, приймає виконання від перевізника за іншим договором.

Однак покладення на одержувача обов'язків на підставі закону не сприймається у науці однозначно і потребує, на нашу думку, ґрунтовнішого дослідження. Так, у літературі радянського періоду норми закону, що створювали для одержувача обов'язки, відносились науковцями до так званих звичайних умов договору. Якщо сторони укладають відповідний договір, вони тим самим погоджуються на ті умови, що згідно із законом поширюються на відповідні правовідносини. Варто погодитись з такою позицією, хоча і не всі є її прихильниками.

Однак чинне цивільне законодавство також передбачає можливість виникнення в одержувача обов'язків, навіть тоді, коли він не укладав відповідного договору з відправником. Наприклад, п. 47 Статуту залізниць України [13] передбачає, що у разі прибуття вантажу на адресу одержувача, поставка якого йому не передбачена планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом та ін.), останній зобов'язаний прийняти такий вантаж від станції на відповідальне зберігання. Одержувач може відмовитись від прийняття вантажу лише у разі, коли якість вантажу через псування або пошкодження змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового його використання. Відповідальність за псування і пошкодження вантажу, що сталися через його несвоєчасне вивантаження і вивезення одержувачем, а також через затримку вагонів на залізничних під'їзних коліях і станціях з його вини, несе одержувач.

На думку В. В. Вітрянського, подібні положення транспортного законодавства є «рецидивом планово-командної економіки» і недопустимі у концепції, яка розглядає договір перевезення як двосторонній договір, побудований за моделлю договору на користь третьої особи [11, с. 286]. На нашу думку, з таким твердженням слід погодитись, однак з певними застереженнями. Зокрема, існування в одержувача обов'язку прийняти вантаж, поставка якого не передбачена договором, може бути припустимим лише тоді, коли між відправником і одержувачем уже існує відповідний договір поставки, але доставлений вантаж виходить за обсяги чи номенклатуру, передбачені договором.

З'ясування цих обставин може викликати певні складнощі у перевізника, оскільки він може не мати інформації про наявність договірних зв'язків між відправником та одержувачем вантажу та умови таких договорів. Тому, перш ніж передбачати таке правило у законодавстві, слід чітко прописати механізми отримання перевізником такої інформації та програму поведінки у таких випадках.

Якщо ж особа, вказана як одержувач, узагалі не перебуває у договірних відносинах з відправником, покладення на неї обов'язку прийняти вантаж, на нашу думку, є неприпустимим. Це суперечить сучасним економічним реаліям та принципам цивільного законодавства, зокрема таким, як свобода договору, а також ч. 1 ст. 511 ЦК України. Згідно із цією нормою зобов'язання не створює

обов'язку для третьої особи. Як уже зазначалося, обов'язки в одержувача можуть виникнути лише з договору між відправником і одержувачем або у зв'язку з договором на підставі закону (звичайні умови договору). Тобто для їх появи завжди вимагається вчинення певного юридичного факту до укладення договору перевезення, а також вираження наміру одержувача отримати вантаж. Тому примушення одержувача до прийняття вантажу не є прийнятним. І хоча законодавство не передбачає правових засобів, за допомогою яких перевізник міг би примусити одержувача прийняти вантаж, що не був замовлений, існування відповідальності за невиконання такого обов'язку ставить одержувача у невідгідне становище.

Слід зазначити, що випадки надходження вантажу одержувачу без укладення відправником з останнім відповідного договору є малоімовірними. Однак формулювання п. 47 Статуту залізниць України є безальтернативним – не допускає жодних винятків, а тому не виключає можливість безпідставного, на нашу думку, покладення на одержувача відповідного обов'язку та відповідальності за його невиконання. Беручи до уваги таку основну засаду цивільного права України як справедливість, вважаємо за доцільне перекласти тягар відповідальності за безпідставне надходження вантажу одержувачу з останнього на відправника.

Існування зазначеної норми у законодавстві України можна пояснити лише намаганням законодавця певним чином захистити інтереси залізниці, а саме, організацію перевезень вантажів цим видом транспорту, що прямо пов'язано з суспільним інтересом. Однак, на нашу думку, надання переваги одному суб'єкту господарювання (який і так займає монопольне становище), навіть заради відстоювання суспільного інтересу, за рахунок інших суб'єктів господарювання не може мати місце в умовах ринкової економіки, де вже давно винайдені механізми диверсифікації різноманітних ризиків, пов'язаних із здійсненням підприємницької діяльності.

Зважаючи на викладене, вважаємо за доцільне, щоб норми законодавства України, що передбачають обов'язок одержувача прийняти вантаж, поставка якого не передбачена договором, була приведена у відповідність із загальними положеннями про договір на користь третіх осіб та загальними принципами цивільного законодавства, а саме, слід конкретизувати, у яких випадках одержувач буде мати такий обов'язок, та встановити неможливість його виникнення у разі відсутності між відправником і одержувачем відповідного договору. Також потрібно передбачити механізми отримання перевізником інформації від одержувача або від відправника про наявність між ними договору та його зміст. Щоб захистити інтереси перевізника у таких випадках, доцільно покласти відповідальність за шкоду, яка може виникнути, на відправника вантажу. Лише відправник може бути винним у надісланні вантажу одержувачу без належних правових підстав, а тому він і повинен бути відповідальним за такі випадки.

Окрім визнання одержувача третьою особою у договорі перевезення, можлива ще одна конструкція побудови відносин між перевізником і одержувачем, яка призводить до виникнення в останнього обов'язків. Йдеться про випадки, коли одержувач стає стороною договору перевезення. Таке можливе у морських перевезеннях вантажу з використанням коносаменту.

Коносамент має властивості, притаманні цінним паперам. Як і цінні папери, коносамент, незалежно від його виду (іменний, ордерний чи на пред'явника), може передаватися іншим особам (ст. 140 Кодексу торговельного мореплавства України). Передача коносаменту, таким чином, прирівнюється до передачі вантажу і зобов'язань, що впливають з договору морського перевезення вантажу, що передбачає передання і прав, і обов'язків, причому перевізник може стати кредитором, обов'язок перед яким передається без його згоди, що явно утискає права перевізника і зумовлює певну юридичну недосконалість коносаменту. На практиці це не дуже позначається, оскільки одержувач вантажу, зацікавлений у його отриманні, як правило, чітко виконує свої обов'язки перед перевізником. Набагато складніша ситуація виникає тоді, коли одержувач не зацікавлений в отриманні вантажу. У такому випадку, з яким іноді зустрічаються лінійні перевізники, виникає досить парадоксальна і, можливо, безнадійна ситуація, коли одержувача доводиться примушувати до отримання вантажу, який прибув на його адресу, що пов'язано із значними юридичними ускладненнями та обертається непоправними збитками для морської лінії [14, с. 22].

Підтвердженням того, що одержувач набуває статусу сторони у договорі морського перевезення вантажу, може бути положення ст. 135 Кодексу торговельного мореплавства України, згідно з якою правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом. Умови договору морського перевезення, не викладені в коносаменті, обов'язкові для одержувача, якщо в коносаменті зроблено посилання на документ, в якому вони викладені.

Перебування одержувача у договорі морського перевезення вантажу як сторони цього договору слід розглядати як виняток із загального правила, відповідно до якого одержувач має статус третьої особи. При цьому слід підкреслити, одержувач може набути статусу сторони договору морського перевезення вантажу лише якщо останній оформлений за допомогою коносаменту.

Таким чином, одержувач вантажу у договорі перевезення вантажу є третьою особою, яка наділена цим договором певними правами. Поряд з правами одержувач набуває обов'язків внаслідок укладення відповідного договору (купівлі-продажу, поставки) з відправником, які або прямо передбачені цим договором, або передбачені законом, але стають обов'язковими для нього в силу укладення договору (звичайні умови). Норми законодавства України, що передбачають обов'язок одержувача прийняти вантаж, поставка якого не передбачена договором, слід привести у відповідність із загальними положеннями про договір на користь третіх осіб та загальними принципами цивільного законодавства, конкретизувавши, у яких випадках одержувач буде мати такий обов'язок, та встановивши неможливість його виникнення у разі відсутності між відправником і одержувачем відповідного договору. Винятком із викладеного є

виникнення обов'язків в одержувача за договором морського перевезення вантажу з використанням коносаменту. У такому разі поява обов'язків в одержувача пояснюється набуттям ним статусу сторони договору перевезення вантажу.

Проблема визначення правового статусу одержувача вантажу не вичерпується піднятими питаннями. Більш детального дослідження потребують також й інші аспекти окресленої проблематики. Так, цікавим з наукової точки зору є договір, за яким перевізник за завданням одержувача зобов'язаний прийняти вантаж від відправника і доставити його одержувачу. Зазначене питання може стати предметом окремих досліджень.

#### СПИСОК ВИКОРИСТАНОЇ ЛІТЕРАТУРИ:

1. *Рапопорт Я. И.* Правовое положение грузополучателя в договоре грузовой железнодорожной перевозки // Научные записки Харьковского института советской торговли. Вып. VI. – Харьков, 1957. – С. 171–173.
2. *Александров-Дольник М. К.* Споры, вытекающие из отношений сторон в железнодорожных грузовых операциях. – М.: Госюриздат, 1955. – 87 с.
3. *Тарасов М. А.* Договор перевозки по советскому праву. – М.: Водтрансиздат, 1954. – 180 с.
4. *Аллахвердов М. А., Савичев Г. П.* Договоры о перевозках грузов. – М.: Юрид. лит, 1967. – 184 с.
5. *Масевич М. Г.* Договор поставки и его роль в укреплении хозрасчета. – Алма-Ата, 1964. – 318 с.
6. *Петров И. Н.* Повысит ли ответственность перевозчика за сохранность грузов // Советская юстиция, 1996. – № 11. – С. 12-14.
7. *Черепашин Б. Б.* Ответственность грузоотправителя по договору перевозки. – Иркутск, Изд-е Иркутского ун-та, 1927. – С. 7, 40 (Цит. за: Витрянский В.В. Договор перевозки. – М.: Статут, 2001. – С. 103).
8. *Ходунов М. Е.* Правовое регулирование деятельности транспорта. – М.: Юрид. лит, 1965. – 164 с.
9. *Шварц Х. И.* Договор автомобильной перевозки. – М.: Госюриздат, 1955. – 200 с.
10. *Иоффе О. С.* Обязательственное право – М.: Юрид. лит, 1975. – 880 с.
11. *Витрянский В. В.* Договор перевозки. – М.: Статут, 2001. – 526 с.
12. *Договірне право України.* Особлива частина: навч. посіб. / [Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова та ін.]; за ред. О. В. Дзери. – К.: Юрінком Інтер, 2009. – 1200 с.
13. *Про затвердження статуту залізниць України:* Постанова Кабінету Міністрів України № 457 від 6 квітня 1998 року // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14. – Ст. 150.
14. *Коносамент.* От теории к практике: сборник документов / [Ницевич А. А., Мельников Н. В., Лебедев В. П. и др.]. – Одесса: Феникс, 2010. – 170 с.

*The article covers the causes of the consignee in the contract of carriage obligations to the carrier. Analyzes the legal status of the consignee in the contract carriage.*

*В статье раскрываются причины возникновения у получателя в договоре перевозки груза обязанностей перед перевозчиком. Анализируется правовое положение получателя в договоре перевозки груза.*