

3. Кучеренко І.М. Організаційно-правові форми юридичних осіб приватного права / І.М. Кучеренко. – К.: Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького НАН України, 2004. – 328 с.
4. Господарський кодекс України [Текст]: Закон України від 16 січня 2003 року № 436-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/T030436.html#529](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T030436.html#529)
5. Положення про порядок реєстрації випуску акцій під час реорганізації товариств [Текст]: Рішення ДКЦПФР від 30 грудня 1998 року № 221 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/REG3430.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/REG3430.html)
6. Про акціонерні товариства [Текст]: Закон України від 17 вересня 2008 року № 514-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/T080514.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T080514.html)
7. Про банки і банківську діяльність [Текст]: Закон України від 7 грудня 2000 року № 2121-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/T002121.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T002121.html)
8. Про внесення змін до деяких законів України щодо державної реєстрації суб'єктів підприємницької діяльності [Текст]: Закон України від 21 вересня 2000 року № 1987-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/T001987.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T001987.html)
9. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо форми створення банків та розміру статутного капіталу [Текст]: від 14 вересня 2006 року № 133-V [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/T060133.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T060133.html)
10. Про внесення змін до Закону України «Про підприємства в Україні» [Текст]: Закон України від 4 лютого 1998 року № 72/98-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/Z980072.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/Z980072.html)
11. Про господарські товариства [Текст]: Закон України від 19 вересня 1991 № 1576-XII [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/T157600.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T157600.html)
12. Про державне регулювання ринку цінних паперів в Україні [Текст]: Закон України від 30 жовтня 1996 року № 448/96-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/Z960448.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/Z960448.html)
13. Про практику розгляду судами корпоративних спорів [Текст]: Постанова Пленуму Верховного Суду України від 24 жовтня 2008 року № 13 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/VS080448.html](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/VS080448.html)
14. Цивільний кодекс України [Текст]: Закон України від 16.01.2003 № 435-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://search.ligazakon.ua/l\\_doc2.nsf/link1/T030435.html#1229](http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/T030435.html#1229)

УДК 347.440.34: 347.463

## **ДОПОМІЖНІ ДОГОВОРИ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ ВАНТАЖІВ: АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ**

Краткова К.Г., аспірант

*Запорізький національний університет*

У роботі розглядаються проблемні питання щодо визначення правової природи та сутності допоміжних транспортних договорів. Проблема полягає в тому, що де-факто в господарській діяльності вони застосовуються, а де-юре не мають своєї правової формалізації. Звичайно, є певні

наукові доробки, проте, в національній цивілістичній науці вони стосуються лише окремих видів допоміжних договорів, які, як правило, використовуються як самостійні договори і тому їх допоміжна роль не досліджується.

Тема статті присвячена актуальним питанням визначення сутності допоміжних до основного договору перевезення, їх природи, видової класифікації і сутнісних характеристик кожного з видів.

У результаті проведеного дослідження автор робить висновок, що допоміжні транспортні договори з правової точки зору є самостійними договорами, проте, з економічної точки зору основні і допоміжні зобов'язання взаємообумовлені і взаємодіють при головній ролі основних зобов'язань, без яких допоміжні втрачають сенс; основні ж без допоміжних теж технологічно не можуть бути реалізовані. Економічна сутність накладає відбиток на мету та зміст основного та допоміжних договорів.

*Ключові слова: договір перевезення, транспортні договори, перевезення вантажу, організаційні правовідносини, попередні договори, тривалі договори, довгостроковий договір, експедирування, організація перевезень.*

Краткова К.Г. ВСПОМОГАТЕЛЬНЫЕ ДОГОВОРЫ ПРИ ПЕРЕВОЗКАХ ГРУЗОВ: АКТУАЛЬНЫЕ ВОПРОСЫ / Запорожский национальный университет, Украина

В работе рассматриваются проблемные вопросы определения правовой природы и сущности вспомогательных транспортных договоров. Проблема заключается в том, что де-факто в хозяйственной деятельности они применяются, а де-юре не имеют своей правовой формализации. Конечно, есть определенные научные труды, однако, в национальной цивилистической науке они касаются лишь отдельных видов вспомогательных договоров, которые, впрочем, не исследуются через призму их вспомогательного характера.

Тема статьи посвящена актуальным вопросам определения сущности вспомогательных к основному договору перевозки договоров, их правовой природы, видовой классификации и сущностных характеристик каждого из видов.

В результате проведенного исследования автор делает вывод, что вспомогательные транспортные договоры с правовой точки зрения являются самостоятельными договорами, однако, с экономической точки зрения основные и вспомогательные обязательства взаимообусловлены и взаимодействуют при главной роли основных обязательств, без которых вспомогательные теряют смысл, основные же без вспомогательных тоже технологически не могут быть реализованы. Сущность накладывает отпечаток на цель и содержание основного и вспомогательных договоров.

*Ключевые слова: договор перевозки, транспортные договоры, перевозка груза, организационные правоотношения, предварительные договоры, длительные договоры, долгосрочный договор, экспедирувание, организация перевозок.*

Kratkova K.G. SUPPORT CONTRACTS FOR SHIPPING: CURRENT ISSUES / Zaporizhzhya National University, Ukraine

This paper deals with the problematic issues of determining the legal nature and essence of auxiliary transport contracts. The problem is that the de-facto standard in business activities they are used, and not legally have its legal formalization. Of course, there are certain proceedings, however, the National Science tsivilisticheskoy they relate only to certain types of support contracts, which, however, is not examined in the light of their auxiliary character.

Theme of the article is devoted to topical issues of defining the essence of the subsidiary to the main contract of carriage contracts, their legal nature, species classification and the essential characteristics of each species.

Currently, there are virtually no scientific research study subjects. In the Russian Federation famous work Hasnutdynova A.I. «Auxiliary contracts for transport».

In Ukraine should be called research Kuzhko O.S. «The contract of freight forwarding» (2008). Other studies related to certain types of carriage of certain types of transport issues affecting individual study subjects.

The study author concluded that transportation support contracts from a legal point of view, are separate treaties, but from an economic point of view, the primary and secondary obligations are interdependent and interact with the main role of the main commitments, without which no meaning helper, the primary subsidiary without too technology can not be implemented. Entity has an impact on the purpose and content of the main and auxiliary instruments.

It is worth noting that despite the homogeneity of the transport activities ancillary to the individual transportation contracts due to the nature of the underlying contract. And here it is clear that the contracts of carriage of goods and passengers are two structurally different agreements aimed at implementing the tasks of various kinds.

Thus, the main contract of carriage of goods aimed at implementing economic problems, and is, in fact, what he called K. Marx – the fourth stage of production.

Purpose, and therefore the essence of the contract of carriage passenger is fundamentally different because this agreement is the way of the human right to freedom of movement and additional rights that need protection is the right to life and health. It is clear that it can not impose reflection on the nature and content of subsidiary agreements, but to a certain degree, which requires a separate study. Elementary, part of

ancillary agreements in the performance of the contract passenger versus cargo transportation agreement is not used due to the specifics of the process.

The author concludes that the agreements auxiliary character, among which the most common in business practice have received contracts for loading and unloading, for centralized import and export cargo, freight forwarding services, especially with regard to the contract on the supply of the vehicle, the essence of which is associated. Since the definition of the contract of carriage and a few others should be subjected to strict statutory regulation.

*Key words: the carriage, transportation contracts, shipping, organizational relationship, preliminary contracts, lengthy contracts, long-term contract, freight forwarding, transport organization.*

На сучасному етапі розвитку економічних відносин України, який характеризується відверто капіталістичною спрямованістю, яка базується на приватноправових засадах, набувають свого нового осмислення процеси, пов'язані зі здійсненням підприємницької діяльності. Свого часу ще К. Маркс визначав процес перевезення вантажів четвертою стадією виробництва, незалежно від того, перевозить транспорт вантаж чи пасажирів [1, 422].

Тим не менше, наразі практично відсутні наукові розробки досліджуваної тематики. У Російській Федерації відома робота Хаснугдинова А.І. «Вспомогательные договоры на транспорте» [2].

В Україні варто назвати дослідження Кужко О.С. «Договір транспортного експедирування» (2008) [3]. Інші дослідження стосуються певних видів перевезення окремими видами транспорту, які торкаються окремих питань досліджуваної тематики. Серед них кандидатські дисертації Стрельцової Є.Д., Самойленка Г.В., Безлюдько І.О., Діковської І.А., Свистун Л.Я., Булгакової І.В., Клепікової О.В. та ін.

З прийняттям ЦК України 2003 р., орієнтацією спрямованості правового регулювання суспільних відносин на приватно-правових началах, значно зросла роль договору як регулятора суспільних відносин. Це пов'язане зі змінами спрямованості пріоритетів в економічній системі держави, визнанням приватної власності на засоби виробництва, зменшенням ролі держави в господарській сфері.

Наразі договір є об'єктивно зумовленим, зручним способом формалізації відносин учасників цивільних правовідносин, не виключенням з яких є перевезення; передумовою та підставою виникнення транспортних правовідносин, їх змістом та способом формалізації.

Цивільно-правовими договорами опосередковуються відносини в різних сферах діяльності громадян і юридичних осіб. Юридично оформлюючи і закріплюючи суспільні, передусім економічні, зв'язки суб'єктів, надаючи цим зв'язкам рис стабільності і визначеності, цивільно-правові договори, взяті в цілому, являють собою єдину систему, окремі частини якої тісно пов'язані між собою і взаємодіють. Це стосується й договорів перевезення [4, 64].

Транспортний процес, як усякий виробничий, має циклічний характер. Виробництво транспортних послуг відбувається повторюваними виробничими циклами. Цикл транспортного процесу представляє комплекс трьох елементів: навантаження, переміщення і розвантаження вантажу. Кожний з указаних елементів у свою чергу складається з операцій і робіт, що виконуються в ході підготовки, організації і здійснення перевезень. Мета транспортного процесу – забезпечити перевезення вантажів, а переміщення прийнято вважати основним конструктивним елементом циклу.

Зрозуміло, що з економічної чи технологічної точки зору операції, виконувані в початковій і завершальних стадіях транспортного процесу, а подекуди і під час виконання, є допоміжними. У юридичній літературі поняття «допоміжний» використовується для характеристики неосновних дій (операцій), правовідносин або зобов'язань, що їх опосередковують. Однак, зміст його не пояснюється. Він може бути розкритий вказівкою трьох характерних для нього ознак: по-перше, допоміжна дія покликана забезпечити нормальне здійснення основного; по-друге, існує тісний зв'язок взаємозалежності основних і допоміжних дій (операцій); по-третє, виконання тих і інших охоплюється єдністю – їх кінцевою метою.

Обрання нами теми допоміжних договорів при перевезеннях вантажів, звичайно, викликане нашим баченням системи так званих транспортних договорів.

Тут варто зазначити, що не дивлячись на однорідність транспортної діяльності, допоміжний характер окремих транспортних договорів зумовлений характером основного договору. І тут

цілком зрозумілим є те, що договори перевезення вантажів і пасажирів є двома конструктивно різними договорами, спрямованими на реалізацію завдань різного роду.

Так, основний договір перевезення вантажу спрямований на виконання економічних завдань, і є, по суті, тим, чим його називав К. Маркс – четвертою стадією виробництва.

Мета, а відповідно і сутність договору перевезення пасажирів є принципово іншою, оскільки даний договір виступає способом реалізації права людини на свободу пересування, а додатковими правами, що потребують охорони, є право на життя та здоров'я. Зрозуміло, що це не може не накладати відбиток на сутність та зміст допоміжних договорів, але в певній мірі, яка потребує свого окремого дослідження. Елементарно, частина допоміжних договорів при виконанні договору перевезення пасажирів в порівнянні з договором перевезення вантажу не використовується внаслідок специфіки технологічного процесу.

Наразі існують різні підходи до класифікації так званих, транспортних договорів. Як правило, вона пов'язана із загально договірною класифікацією.

Так, варто зазначити класифікацію Л.К. Веретельник, яка у своєму дослідженні, здійснюючи системну класифікацію договорів, відображає їх внутрішню спрямованість та механізм. Вона виділяє чотирнадцять типів договорів, розміщених у ЦК України, серед яких договори про доставку вантажів, пасажирів і багажу (перевезення) вона виділяє окремо від договорів про виконання робіт та послуг [5, 4].

Поширення отримала класифікація О.С. Іоффе, на думку якого договірний тип виділяється за специфікою матеріальних відносин, що опосередковуються договором або колом юридичних умов, необхідних для утворення договірних зобов'язань.

С.М. Бервено висловив позицію щодо необхідності триланкової системи поділу цивільно-правових договорів за типами – (за спрямованістю та метою договору), видами (групування договорів за особистими ознаками, проте в межах спільних типових ознак), підвидами (за характеристиками, що не мають істотного значення для визначення правової природи в цілому) [6, 274].

В.В. Вітрянський в праці «Договор перевозки» щодо системи договорів перевезення взагалі не проводить їх видову та підвидову класифікацію, даючи лише перелік договорів, що застосовуються при організації та здійсненні договору перевезення [7, 247]. До них він відніс: договір перевезення вантажу, договір перевезення пасажирів, договір фрахтування, договір про організацію перевезення вантажів, договір про організацію роботи по забезпеченню перевезень вантажів, попередній договір.

Тим не менше, на нашу думку, виходячи із сутності технологічних процесів, система транспортних договорів повинна включати три групи договорів: основний договір (договір перевезення), організаційний договір (за певної міри умовності – попередній договір), допоміжні договори (буксирування, експедиції, завантаження-розвантаження, подання транспорту, тощо).

Звичайно, варто говорити про те, що і в основному договорі перевезення займають своє місце організаційні правовідносини, на яких, проте, ми свою увагу в даному дослідженні зупинити не будемо з причин наявності наукової дискусії щодо цього питання.

Цивільному праву відомий ще один вид договору – попередній (ст.635 ЦК України) – договір, за яким сторони зобов'язуються протягом певного строку укласти основний договір у майбутньому на умовах, встановлених попереднім договором. У літературі зустрічається спір щодо співвідношення згаданого договору з іншим «спеціальним» для транспортної діяльності договором – довгостроковим договором (ст.914 ЦК України), відповідно до якого перевізник і володілець вантажу в разі необхідності здійснення систематичних перевезень можуть укласти довгостроковий договір. За договором перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а володілець вантажу передавати для перевезення вантаж у встановленому обсязі.

Здається, що мова, тим не менше, йде про загальну (попередній договір) і спеціальну норму (довгостроковий договір) щодо специфіки регулювання організаційних правовідносин у сфері перевезень вантажів, проте, мають місце особливості, які потребують свого окремого аналізу, що може бути предметом подальших досліджень.

Зрозуміло, що види і кількість допоміжних операцій визначаються стадією транспортного процесу, на якому вони виконуються. У початковій стадії перевезенню передують здійснення ряду підготовчих операцій: тарування, маркірування і короткострокове збереження вантажу до передачі перевізнику, доставка його на станцію, у порт, здача вантажу перевізнику з оформленням усіх перевізних і супровідних документів, внесення провізних платежів, навантаження вантажу і ін.

На завершальній стадії після прибуття вантажу на станцію (порт) призначення виникає необхідність вчинення інших операцій: оформлення перевізних документів, одержання вантажу від перевізника, розвантаження, доставка на склад одержувача. Крім названих операцій, виконуються і такі, як переміщення до борта судна, перевантаження через борт, укладання в трюмі, закріплення люків, складські операції, очистка та дезінфекція вагонів, судна і т.п.

Більшість із перерахованих операцій не пов'язані одна з одною, тому кожна з них може виконуватися самостійно як самим суб'єктом – відправником (одержувачем) вантажу, так і за його дорученням іншими особами відповідно до їх статутних можливостей (спеціальної дієздатності).

Так чи інакше, існує технологічна потреба у виконанні певних дій, робіт та послуг. Залежно від того, виконуються дані операції власними силами чи залучаються інші суб'єкти, можемо говорити про самостійне виконання робіт господарюючими суб'єктами чи про допоміжні транспортні договори у випадку залучення сторонніх осіб до здійснення необхідних операцій.

У даному випадку ми і говоримо про організаційні елементи змісту перевізних правовідносин. Тобто, або суб'єкт власними силами організовує та забезпечує технологічний процес (господарська функція), або залучає інших осіб, що по суті є організаційним правовідношенням.

Повторимося, що коли виконання робіт при відправленні і прибутті вантажів беруть на себе сторонні особи, то відносини з вантажовідправниками і вантажоодержувачами оформляються договорами, які за своєю сутністю є допоміжними по відношенню до основного договору перевезення. Звичайно, що поділ на основний договір та допоміжні договори є досить умовним, оскільки з правової точки зору допоміжні договори є самостійними договорами, але за економічною (технологічною) сутністю мають допоміжний характер [8, 213].

Таким чином, поряд із договором перевезення укладають договори допоміжного характеру, що опосередковують виконання основної операції транспортного циклу, серед яких найбільше поширення одержали договори на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, про централізовані завезення і вивезення вантажів, транспортного експедирування і інші. За своєю економічною природою названі договори можуть бути віднесені до групи договорів, предметом яких є виконання дій, що не призводять до виникнення нової споживчої вартості в її речовинному вираженні. Але вони в кінцевому результаті впливають на ціну обробленого і перевезеного вантажу. Такі договори у відносинах за участю фізичних і юридичних осіб одержали назву договорів послуг, оскільки нових речей чи уречевленого результату не створюють.

Розкриваючи сутність основного і допоміжних зобов'язань, слід наголосити, що вони мають характер взаємозалежності: якщо нормальне становлення і розвиток основного зобов'язання залежить від успішного виконання допоміжних, то існування останніх поза перевізним правовідношенням взагалі позбавлено змісту. Таким чином, загальним для всіх допоміжних зобов'язань є їхнє функціональне призначення як вираження технологічної залежності від перевезення і єдиної кінцевої мети основного і допоміжних зобов'язань. У той же час їх унікальний з точки зору цивільного права характер у договірному праві України має винятковий характер.

Як і в договорі перевезення вантажів, у транспортно-допоміжних зобов'язаннях основне значення має сама діяльність сторони, яка надає послуги, а не її речовинний результат, який відсутній. Створюваний у результаті цієї діяльності продукт не залишає слідів, обумовлюючи лише зростання вартості вантажу на розмір понесених витрат по його переробці. Збіг економічної природи розглянутих відносин не випадковий, тому що транспортно-допоміжні

операції – це лише етапи в становленні і розвитку перевізного зобов'язання, що опосередковує переміщення вантажу [2, 32].

Допоміжні зобов'язання, як і основні, являються завершеними за своїми правовими ознаками правовідносинами, але самостійного значення в системі транспортних зобов'язань не мають, в тому розумінні, що самі безпосередньо не виражають діяльність по переміщенню вантажів, а спрямовані на забезпечення цієї діяльності. Дані зобов'язання повинні сприяти виконанню основних зобов'язань і характеризуються тісним зв'язком з останніми, по відношенню до яких виконують службову роль, мають допоміжне значення.

Основні і допоміжні зобов'язання взаємообумовлені і взаємодіють при головній ролі основних зобов'язань. Це проявляється у тому, що поза основними зобов'язаннями не можуть існувати допоміжні, а без допоміжних зобов'язань стає неможливим виконання основних. Допоміжні зобов'язальні правовідносини виникають і виконуються, як правило, на початковій і кінцевій стадії перевізного процесу [6, 63].

Не дивлячись на існування певної кількості наукових досліджень та нормативної регламентації окремих видів допоміжних договорів, є потреба як у глибокому теоретичному осмисленні правовідносин, так і механізмів забезпечення їх адекватного правового регулювання.

По-перше, необхідне чітке визначення договору перевезення вантажів, яке б не викликало його двозначного розуміння та відображало його сутність. По-друге, необхідно надати організаційним договорам форми, запропонованої в ЦК України як довгострокових договорів (не плутаючи з їх тривалими за характером дій), тобто існуючих протягом певного часу. По-третє, договори допоміжного характеру, серед яких найбільше поширення в господарській практиці одержали договори на виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, на централізоване завезення і вивіз вантажів, транспортного експедирування, а особливо що стосується договору про подачу транспортного засобу, що пов'язане з визначенням моменту укладання договору перевезення і деякі інші, слід піддати чіткій нормативній регламентації.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Маркс К. Сочинения / Карл Маркс, Фридрих Энгельс. – 2-е издание. – М.: Издательство политической литературы, 1962. – Т. 26. – Ч.1. – 1962. – 509 с.
2. Хаснутдинов А.И. Вспомогательные договоры на транспорте / А.И. Хаснутдинов. – Иркутск, 1994. – 392 с.
3. Кужко О.С. Договір транспортного експедирування: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О.С. Кужко. – К., 2008. – 19 с.
4. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні: дис. ... кандидата юридичних наук: 12.00.03 / Самойленко Георгій Валерійович. – Харків, 2003. – 175 с.
5. Веретельник Л.К. Систематизація договорів у цивільному праві: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Л.К. Веретельник. – Харків, 2007. – 19 с.
6. Бервено С.М. Проблеми договірної права України: монографія / С.М. Бервено. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 392 с.
7. Витрянский В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский. – М.: Статут, 2001. – 526 с.
8. Романович А.Н. Транспортные правоотношения / А.Н. Романович. – Минск: Издательство Университетское, 1984. – 126 с.
9. Тарасов М.А. Транспортное право / М.А. Тарасов. – Ростов-на-Дону.: Издательство Ростовского университета, 1968. – 236 с.