

НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ РОБОТИ

**М. Балкунов, студент,
М. Мороз, доктор техн. наук, професор**
Кременчуцький національний університет імені Михайла Остроградського

Бар'єр у впровадженні єдиної системи експедиційного обслуговування ускладнюється різницею в законодавчому регулюванні експедиторської діяльності в різних країнах. На міжнародному рівні робота експедитора обумовлюється національними нормативно-правовими актами, причому існують дві системи права: загальне право та цивільне право.

У системі загального права судові прецеденти визначають правові норми. Судді, висловлюючи свої аргументи, враховують попередні судові рішення. Це створює загальну правову норму для конкретного випадку. Експедиторам у цій системі важко, оскільки при введенні нового виду діяльності необхідно визначити, чи вирішувалися подібні справи вже у судах.

У країнах із системою цивільного права застосовуються конкретні положення закону до кожної справи. Сторони, їхні адвокати та судді опираються на нормативно-правові акти для вирішення спору. Тут велику роль відіграє доктрина, яка визначається аналізом судової практики і тлумаченням правових актів.

Труднощі використання системи цивільного права виникають у випадках, коли необхідно визначити права та обов'язки сторін у ситуаціях, не передбачених законами. Це приводить до потреби у розробці додаткових положень для регулювання нових обставин.

Розвиток нормативно-правової бази для автомобільних перевезень у XIX-XX століття ускладнив визначення експедиторської діяльності. Важливу роль в цьому відіграли національні "Загальні умови експедиції". Усе це призвело до заплутання та неоднозначності в трактуванні ролі експедитора та його участі в транспортному процесі в українському законодавстві.

Вперше експедитор, як окрема юридична особа, був означений в постанові КМУ від 21.09.1993р. № 770 про «Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів». На її основі було розроблено інструкцію про порядок видачі спеціальних дозволів (ліцензій) на надання транспортно-експедиційних послуг (14.02.1994р.). У 1998 році ця інструкція, з метою спрощення виходу експедиторів на ринок, була відмінена.

Відсутність в правовому полі особи експедитора привела до того, що в Законі України «Про транспорт» (1994р.) було тільки визначено, що експедиторським організаціям надається комплекс послуг, пов'язаних з відправленням і отриманням вантажів (ст. 6). Подальший розвиток автомобілістами нормативно правової бази перевезень (Наказ Міністерства транспорту України (14.10.1997 № 363) «Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні») вніс плутанину у визначення експедиторської діяльності. Так, згідно ст. 1 «Експедитор транспортний - працівник, який забезпечує виконання комплексу операцій транспортно-експедиторського обслуговування під час перевезення вантажів.» В подальших статтях «Перевізник» ототожнюється з «Експедитором» завдяки формулюванню «Водій, який виконує обов'язки експедитора» ст.9.9, 10.10, 10.14 та ін.

«Статут залізниць України» виявився більш конкретним у розробці та розрізняє ролі перевізника і експедитора. Згідно з постановою КМУ №457 від 06.04.1998р., експедиторські організації, а також морські та річкові порти подають замовлення на перевезення відповідним залізницям за встановленою номенклатурою вантажовласників

або за їх дорученням. Крім того, у статті 105 статуту визначена відповідальність експедиторів.

Найчітше визнання правового статусу експедитора отримав у "Кодексі торговельного мореплавства України". Згідно зі статтею 116 цього акту, морський агент, діючи від імені судновласника, може виконувати дії на користь іншої договірної сторони за умови уповноваження та відсутності заперечень від судновласника. Стаття 117 визначає права та обов'язки морського агента, включаючи допомогу капітану судна в різних формальностях та оформленні митних документів. Порівняння з Типовими загальними умовами експедиції FIATA показує практичну тотожність нормативних положень Кодексу торговельного мореплавства.

Прийняття Цивільного Кодексу України (2003р.) та закону "Про транспортно-експедиторську діяльність" (2004р.) визначило правовий статус експедитора. Згідно з договором транспортного експедирування, експедитор зобов'язується виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу за плату та за рахунок клієнта.

Список використаних джерел

1. Левковець П.Р., Мороз М.М., Мороз О.В. Удосконалення перевезень пасажирів м. Кременчук // Управління проектами, системний аналіз і логістика: науковий журнал. – Вип. 7. – К.: НТУ, 2010. – С. 304–308.
2. Шраменко Н.Ю., Мороз М.М. Формування раціональної технології транспортно-експедиційного обслуговування вантажовласників у міському сполученні // Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського. – Кременчук: КрНУ, 2015. – Вип. 2/2015 (91). – С. 69–73.
1. Markevych A., Moroz, M., Shramenko N. Development of technology of urban forwarding service of small consignment customers / Norwegian Journal of Development of the International Science / Випуск 58-1. – Global Science Center LP, 2021. – p. 54-58.
2. Moroz, M., Markevich A., Moroz O., Vasylovskiy O. Results of Social-Transport Monitoring of Passenger Transportation Kremenchuk City / Central Ukrainian Scientific Bulletin. Technical Sciences, 2019, Col.2(33) 76-90.
3. Мороз М.М., Король С.О., Бугайов А.А., Кантемирова Е. Р. Привод вала топливного насоса транспортного дизеля / Вісник Кременчуцького національного університету імені М.В. Остроградського. Вип. 6/2019 (119) – С.118 – 125.
4. Кір'янов О. Ф., Мороз М. М., Бойко Ю. О. Інформаційні технології на автомобільному транспорті: навч. посіб., Харків: Друкарня Мадрид, 2015. – 270 с.
5. Мороз М.М. Організація перевезення гірничої маси на ПАТ Кременчуцьке кар'єроуправління Кварц / Сучасні ресурсоенергозберігаючі технології гірничого виробництва. – Випуск 2. – КрНУ, 2014 С.171–180.
6. Мороз М. М., Труніна І. М., Мороз О. В. Оптимізація логістичної діяльності переробного підприємства / Науковий вісник Одеського національного економічного університету. - Збірник наукових праць №3-4 (280-281), 2021. – С. 63-69.
7. Левковець П.Р., Мороз М.М., Кобилицький Р.В. Удосконалення логістичного управління перевезень пасажирів / Вісник КДПУ імені Михайла Остроградського.–Випуск 6/2007 (47).–Частина 1. – С.113-115.
8. Мороз М.М., Чапенко О.С. Визначення структури рухомого складу для пасажирських перевезень м. Кременчука/ Вісник КДПУ.–Кременчук.–2009.–Вип. 5. –С.58-60.
9. Moroz M., Korol S., Plichko A. Improvement of urban transport system/ Вісник Кременчуцького національного університету імені Михайла Остроградського. – 2016. –Випуск 6 (1). – С.71-75.
10. Кір'янов О.Ф., Мороз М.М., Чаплінський В.С. Впровадження інформаційних технологій в організацію міських перевезень /Вісник КДПУ. –2008. – Випуск1. –С.48.
11. Мороз М., Норцов О., Кальянов В. Підвищення ефективності системи міських пасажирських перевезень шляхом удосконалення розкладу руху транспортних засобів / Матеріали XIII Міжнародної конференції «Проблеми конструювання, сільськогосподарської техніки». Кропивницький: ЦНТУ. – 2021. – С. 95.
12. Лаврик В.В., Кузев І.О., Мороз М.М. Підвищення ефективності міського транспорту загального користування за рахунок створення об'єднаних підприємств/ Матеріали IV Міжнародної конференції "Підвищення надійності і ефективності машин", 13-15 квітня 2022 р. – Кропивницький : ЦНТУ, 2022. – С. 34-36.