

**НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ПРАВОВИХ НАУК УКРАЇНИ  
НАУКОВО-ДОСЛІДНИЙ ІНСТИТУТ  
ПРИВАТНОГО ПРАВА І ПІДПРИЄМНИЦТВА  
ІМЕНІ АКАДЕМІКА Ф. Г. БУРЧАКА**

На правах рукопису

**ВОЛКОВА АЛІНА ВОЛОДИМИРІВНА**

УДК 347.122:384.952.8

**ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ  
ТРАНСПОРТОМ**

12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право;  
міжнародне приватне право

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук

Науковий керівник  
Шишка Роман Богданович  
доктор юридичних наук, професор

Київ – 2014

## ЗМІСТ

ВСТУП.....	5
РОЗДІЛ 1. СТАНОВЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	15
1.1 Генеза правового регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	15
1.2 Правове регулювання автомобільних перевезень вантажів: міжнародно-правовий аспект.....	36
1.3 Стан дослідження проблематики правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом.....	57
Висновки до розділу 1.....	62
РОЗДІЛ 2. ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ.....	66
2.1 Поняття та структура механізму цивільно-правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом.....	66
2.2 Договір як форма правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом.....	89
2.3 Сторони договору перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	108
2.4 Зміст договору перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	127
Висновки до розділу 2.....	144
РОЗДІЛ 3. УКЛАДЕННЯ, ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ І НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ЙОГО СТОРОНАМИ.....	148
3.1 Укладення договору перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	148
3.2 Виконання зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	166
3.3 Відповідальність сторін за порушення зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	186
Висновки до розділу 3.....	206
ВИСНОВКИ.....	210
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ.....	215
ДОДАТОК А.....	249

## Перелік умовних позначень:

АсМАП України – Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України;

АРК – Автономна Республіка Крим;

ВСУ – Верховний суд України;

ГК України – Господарський кодекс України;

ДП – державне підприємство;

ЄС – Європейський Союз;

ЗК України – Земельний кодекс України;

КМ України – Кабінет Міністрів України;

КП – комбіновані перевезення;

КТМ – Кодекс торгового мореплавства України;

МК України – Митний кодекс України;

ОКП – Оператор комбінованих перевезень;

ПВС України – Пленум Верховного Суду України;

ПДВ – податок на додану вартість;

ПЄКП – Принципи Європейського контрактного права;

Правила – Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні;

ПуАТ – публічне акціонерне товариство;

РФ – Російська Федерація,

САТ України – Статут автомобільного транспорту України;

СНД – Співдружність Незалежних Держав;

СОТ – Світова Організація Торгівлі;

ТДТ – товариство із додатковою відповідальністю;

ТНК – транснаціональні компанії;

ТОВ – товариство з обмеженою відповідальністю;

УПС – Угода про партнерство та співробітництво між Україною та

Європейськими Співтовариствами та їх державами-членами;

ЦК України – Цивільний кодекс України;

ЦК УРСР – Цивільний кодекс Української РСР 1963 р.;

ЮП – Юридична практика.

## ВСТУП

**Актуальність теми дослідження** зумовлена глобалізацією та інтерсуб'єктністю економіки, ускладненням зовнішньоекономічних зв'язків, посиленням кризових явищ у економічній, зокрема транспортній сферах і потребою універсалізації договірних конструкцій. Унаслідок цього не тільки виникають ускладнення із виконанням взятих зобов'язань, але й порушуються права пересічних громадян (легковики не можуть проїхати шляхами, які розбиті вантажними автомобілями), а люди блокують такі дороги. Є втрати суб'єктів господарювання, які не в змозі вчасно та належно виконати зобов'язання.

Наразі транспортні перевезення розвиваються як: логістика (напрямок менеджменту), відносно самостійний напрям господарської діяльності (ст. 306 ГК України); правове регулювання господарських правовідносин (Глава 32 ГК України), цивільних правовідносин (Глава 64 ЦК України). Господарські суди при розгляді цієї категорії спорів у матеріально-правовій мотивувальній та резолютивній частинах рішень використовують акти цивільного законодавства.

Унаслідок дуалізму приватного права відносини, що виникають при перевезеннях вантажів, у значній їх частині врегульовані цивільним законодавством. Розвивається так зване транспортне законодавство чи, точніше законодавство у сфері перевезень транспортом, та, як відстоюють деякі його поборники, – транспортне право. Попри міжгалузевий характер здебільшого вони прямо чи опосередковано торкаються тих правовідносин, які врегульовані цивільним законодавством України й зокрема на основі та в рамках договору.

Найбільше йдеться про договірне регулювання вантажних перевезень автомобільним транспортом. Безсумнівно, що право наразі є важливим засобом регулювання. Оскільки в більшості країн світу немає формалізованого дуалізму приватного права, зокрема господарського, то йдеться про домінування саме

цивільно-правового регулювання. В Україні таке регулювання забезпечується ЦК України та спеціальними актами законодавства у сфері транспортних перевезень, які безнадійно застаріли (САТ, Правила).

Варто наголосити на необхідності удосконалення інституту перевезення вантажів, зокрема щодо підстав такого переходу загалом та окремих правочинів, на підставі яких здійснюється такий перехід тощо. Суперечності правового регулювання перевезення вантажів зумовлені потребою охорони власних економічних інтересів та узгодження норм у глобалізованому просторі.

Питанню перевезення вантажів автомобільним транспортом приділялася увага у працях таких дослідників: Л. Я. Свистун, частково Т. О. Колянковська, а також зарубіжних дослідників Р. Ш. Цинцадзе, В. П. Дуюн, особливо Т. П. Кизяковська, В. В. Вітрянський, Е. З. Прокоп'єва, Т. О. Іванова, Гуламірза Аліф огли Єлдашов, Ю. А. Лончакова, О. Ф. Фаст, А. М. Бянкіна та інші.

З часу захисту тих дисертації змінилися обставини, умови господарювання. Більшого впливу на формування правової бази на основі адаптації законодавства України до законодавства країн ЄС набула і підписана Угода про асоціацію України з ЄС. Значного впливу на охорону прав перевізників набула АсМАП та саморегулювання, посилились інші детермінанти, зокрема європейський вплив на врегулювання існуючих правовідносин. Окремі наукові статті та повідомлення не можуть комплексно охопити регулювання автомобільних перевезень за проявами елементів його механізму.

Це зумовило потребу аналізу чинного законодавства про автомобільне перевезення вантажів та його теоретичне узагальнення, вироблення науково виважених позицій для вирішення проблем вибору норм права й поглиблення договірної регулювання цих правовідносин. За результатами аналізу необхідно виявити вразливість положень актів чинного законодавства, що не слугують охороні прав сторін зобов'язань, встановити їхні причини об'єктивного та суб'єктивного характеру, розробити пропозиції з удосконалення законодавства в цій сфері.

Сформульовані в дисертації теоретичні положення та висновки ґрунтуються на результатах дослідження робіт вітчизняних та зарубіжних вчених-правознавців, зокрема теоретиків – С. С. Алексєєва, В. М. Горшенєва, В. С. Нерсєянц, М. П. Рабіновича, О. Ф. Скаун; із цивільного права – С. М. Бервєно, Т. В. Боднар, М. І. Брагінського, С. М. Братуся, В. В. Вітрянського, М. К. Галянтича, А. Б. Гриняка, О. В. Дзєри, О. С. Іоффе, І. С. Канзафарової, Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця, Р. А. Майданика, М. С. Малєїна, Г. К. Матвєєва, О. О. Мєрежко, С. О. Погрібногo, З. В. Ромовської, М. М. Сібільова, Р. О. Стефанчука, Є. О. Суханова, І. В. Спасибo-Фатєєвої, Є. О. Харитонова, Ф. Г. Шєршенєвича, Р. Б. Шишки, В. Л. Яроцького; з господарського права – О. А. Бєлянєвич, О. М. Вінник, В. М. Кравчука, І. Ю. Красько, В. С. Мілаш, В. С. Щєрбини та інших.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.** Тему дисертаційного дослідження затверджено Вченою радою Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України 25 квітня 2013 року (протокол № 9) та уточнено 25 червня 2014 р. (протокол № 4). Дисертаційне дослідження виконано в межах тем науково-дослідної роботи Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України: «Проблеми здійснення і захисту суб'єктивних цивільних прав» (номер державної реєстрації 0108U000494) та «Правове забезпечення стабільності цивільного обороту» (номер державної реєстрації 0113U001121).

**Мета і задачі дослідження.** Мета дослідження полягає у формуванні теоретичної концепції цивільно-правового регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом, а також у розробці науково-обґрунтованих пропозицій, спрямованих на вдосконалення чинного законодавства та правозастосовної практики. Для досягнення вказаної мети поставлено такі основні задачі:

- розкрити особливості становлення (генези) правового регулювання перевезень автомобільним транспортом;
- визначити систему міжнародно-правового регулювання перевезення автомобільним транспортом;
- встановити поняття та визначити структуру механізму цивільно-правового регулювання перевезень вантажу автомобільним транспортом;
- теоретично обґрунтувати роль договору у системі джерел правового регулювання відносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- визначити правовий статус сторін договору перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- розкрити зміст договору перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- виявити особливості укладення та виконання договору перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- визначити відповідальність сторін за порушення зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом.

*Об'єктом дослідження* є цивільно-правові відносини, що виникають при перевезенні вантажів автомобільним транспортом.

*Предметом дослідження* є договір перевезення вантажів автомобільним транспортом.

*Методи дослідження.* У процесі дисертаційного дослідження використано такі наукові методи: діалектичний – сприяв дослідженню формування та розвитку врегулювання перевезення вантажів у нормах цивільного права (підрозділи 1.1, 1.2); історичний – використовувався при дослідженні еволюції приватноправового й іншого регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом (підрозділ 1.2); порівняльний – дав змогу виявити підходи до правового регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом (підрозділ 1.3); системно-структурного аналізу – застосовувався для з'ясування підстав виникнення правовідносин із таких перевезень і механізму їх

регулювання (підрозділи 2.1, 2.2); моделювання – використовувався при з'ясуванні особливостей правового становища сторін договору перевезень вантажів і структури законодавства (підрозділ 2.2) та змісту цих договорів (підрозділ 2.3), а також для розробки і перевірки пропозицій щодо його вдосконалення; аналізу та синтезу – застосовувався при дослідженні законодавчих положень і наукових концепцій перевезень загалом (підрозділ 1.1) та норм приватного права (підрозділ 1.2), укладення договору та конструкцій цивільно-правової відповідальності (підрозділи 3.1, 3.3).

Нормативно-правову базу дослідження склали положення Цивільного кодексу України і Господарського кодексу України, низка інших нормативних актів у сфері регулювання автомобільних перевезень, а також міжнародні акти та акти окремих іноземних держав. Дисертаційне дослідження проведене з урахуванням та використанням судової практики господарських судів України.

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що вперше проведено комплексне дослідження теоретичних і практичних питань, щодо перевезення вантажів автомобільним транспортом та запропоновано нові теоретичні положення й розроблено рекомендації щодо вдосконалення законодавчого його регулювання. На підставі одержаних у процесі дисертаційного дослідження результатів, що містять елементи наукової новизни:

*Вперше:*

– доведено, що при регулюванні перевезень вантажів автомобільним транспортом наявні дві групи норм: техніко-юридичні, які пов'язані з дотриманням правил про властивості вантажів, експлуатацію транспорту, проведення вантажно-розвантажувальних робіт, розміщення та кріплення вантажів, документів на них, що є імперативними, та юридичні, які передбачені (конкретизовані) договором перевезення вантажів автомобільним транспортом і є диспозитивними;

– встановлено, що акти законодавства у сфері приватного права, які регулюють перевезення вантажів автомобільним транспортом, – диспозитивні і

сприяють збільшенню питомої ваги індивідуального (договірного) регулювання. Таким чином, механізм правового регулювання правовідносин у сфері перевезення вантажів автомобільним транспортом можна розглядати як систему правових засобів, способів і форм з упорядкування правовідносин та забезпечення регулятивного впливу на його елементи;

– запропоновано Статут автомобільного транспорту визнати таким, що втратив чинність як рудимент планового ведення господарства, який суперечить вимогам Конституції України й чинного законодавства, не забезпечує регулювання відносин із використання автомобільного транспорту в умовах ринкової економіки;

– обґрунтовано можливість здійснювати частину розрахунків за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом готівкою, що спрощує розрахунки на паливно-мастильні матеріали та дорожні витрати, шляхом видачі її екіпажу під звіт на дорожні й представницькі витрати. Для таких розрахунків, можливо встановити імператив, що частина їх може проводитися готівкою, яка повинна витрачатися на заправку паливно-мастильними матеріалами, послуги шино-монтажу, на харчування та проживання екіпажу.

*Удосконалено:*

– поняття договору перевезення вантажу автомобільним транспортом: «За договором перевезення вантажів перевізник зобов'язується за плату перевести вантаж встановленого вантажовідправником виду, обсягу, строків та інших умов перевезення від вантажовідправника до вантажоодержувача чи у визначений сторонами пункт призначення»;

– стадії укладання договору перевезення вантажу автомобільним транспортом, де виділено інформаційну та технічну складові при укладенні договору: 1) інформаційна – забезпечує умови договору, які формує замовник, оскільки з огляду на засади розумності перевізник не може цього зробити. Така складова і є перфекцією та вимогами до оферти: вантаж, вантажний засіб, місця вантаження й розвантаження, строк перевезення; адресується професійному

перевізнику й вказуються реквізити; 2) технічна чи техніко-юридична складова охоплює й уточнення цих умов у типовому договорі та визначення ціни договору і порядку розрахунків;

– трактування положень щодо цивільно-правового регулювання відносин при перевезеннях вантажів автомобільним транспортом, що охоплює два рівні: позитивістський (акти позитивного права) і договірний (мононормативний). Кожен із них має свої підходи та центри тяжіння: перший висвітлює державницький чи міждержавницький (у міжнародних угодах) підхід, а другий – індивідуальний чи приватний взаємоузгоджений інтерес сторін договору, а у договорі про приєднання, швидше, – однієї сторони;

– необхідність розмежування понять «термін» і «строк» в актах законодавства, що регулюють відносини із перевезення, які в них, у супереч ст. 251 ЦК України, ототожнені чи навіть переплутані;

– положення про розмежування наслідків порушення зобов'язань як акцесорного зобов'язання, що підлягає виконанню згідно із загальними правилами глави 48 ЦК України, та актів спеціального законодавства і примусу до його виконання як наслідок застосування норм матеріального та процесуального права й державного примусу у порядку, передбаченому Законом України «Про державну виконавчу службу». У першому випадку йдеться про добровільне чи претензійне виконання акцесорного зобов'язання, а в другому про цивільно-правову відповідальність за порушення зобов'язань за договором перевезення як державний примус.

*Набуло подальшого розвитку:*

– підхід до системи позитивного регулювання відносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом: а) у тій частині, що підпадає під зовнішньоекономічний контракт – міжнародно-правовими актами та національним законодавством із урахуванням відповідних положень колізійного законодавства; б) у тій частині, що підпадає під внутрішні перевезення – ЦК України, ГК України, Законом України «Про автомобільний транспорт»,

«Правилами перевезення вантажів автомобільним транспортом» і Статутом автомобільного транспорту України; в) на мононормативному рівні – договорами перевезення вантажів автомобільним транспортом;

– положення про необхідність вдосконалення нормативно-правової бази врегулювання автомобільних перевезень на адаптаційній та міждержавній основі: а) відмова від декларативного викладення норм про перевезення вантажів; б) деталізація правового становища учасників перевезення вантажів автомобільним транспортом, зокрема уточнення їхніх прав та обов'язків за договором із перевезення вантажів; г) гармонізація із митними правилами митних союзів;

– теза про роль цивільно-правового договору в механізмі правового регулювання відносин із перевезення вантажів: а) забезпечує ідеальну для інтересів сторін договору модель цих відносин, яка закладена в чинному законодавстві; б) є одночасно підставою виникнення правовідносин між сторонами та їх регулятором; в) забезпечує єдність правозастосовної та судової практики; г) є елементом у реалізації норм права та оцінки їх здійснення сторонами договору;

– положення про те, що в актах законодавства стосовно перевезення вантажів термін «особи» формально застосовується лише до учасників тих цивільних правовідносин, які вказані у ч. 1 ст. 2 ЦК України й проігноровано право держави, Автономної Республіки Крим та органів місцевого самоврядування бути учасниками цих правовідносин.

*Запропоновано* внести зміни до статей 6, 649, 909 ЦК України, ст. 52 Закону України «Про автомобільний транспорт», Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, скасувати Статут автомобільного транспорту УРСР.

**Теоретичне та практичне значення одержаних результатів.** Сформульовані в дисертації положення та практичні рекомендації можуть бути використані в майбутніх науково-теоретичних дослідженнях договорів

перевезення вантажів автомобільним транспортом; для вдосконалення цивільного законодавства України та практики розгляду судами справ, пов'язаних із перевезенням вантажів автомобільним транспортом; у процесі навчання студентів вищих навчальних закладів, для підвищення кваліфікації практичних працівників, при підготовці підручників, навчальних посібників і методичних рекомендацій із курсу «Цивільне право України», «Зобов'язальне право», «Правове регулювання відносин у сфері транспорту», «Транспортне право».

**Апробація результатів дисертації.** Обговорення дисертації здійснено на засіданні кафедри цивільного права Запорізького національного університету, відділу проблем приватного права Науково-дослідного інституту приватного права та підприємництва імені академіка Ф. Г. Бурчака Національної академії правових наук України. Основні положення та висновки дисертаційної роботи апробовані на науково-практичних конференціях: 1) міжнародних: «Сьомі осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 28-29 листопада 2008 р.), «Запорізькі правові читання» (м. Запоріжжя, 17-18 травня 2013 р.), «Людина, суспільство, держава: правовий вимір у сучасному світі» (м. Київ, 27 лютого 2014 р.), «Право і держава сучасної України: проблеми розвитку та взаємодії» (м. Запоріжжя 18-19 квітня 2014 р.); 2) всеукраїнських: «Верховенство права у процесі державотворення та захисту прав людини в Україні» (м. Запоріжжя 30-31 травня 2008 р.); «Правова освіта та правова наука в Україні в умовах сучасних трансформаційних процесів» (м. Запоріжжя, 16-17 листопада 2013 р.); «Аеро-2013. Повітряне і космічне право» (м. Київ 22 листопада 2013 р.); 3) регіональних: «Проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні» (м. Львів, 4-5 лютого 2009 р. та м. Львів, 8-9 лютого 2010 р.).

**Публікації.** Результати дослідження опубліковані у семи статтях у виданнях, що входять до переліку наукових фахових видань, дві з них у міжнародних та у семи тезах-повідомленнях на науково-практичних конференціях.

**Структура дисертації.** Структура дисертаційної роботи зумовлена завданнями та предметом дослідження. Дисертація складається зі вступу, трьох розділів, які об'єднують десять підрозділів, висновків до кожного розділу, прикінцевих висновків, списку використаних джерел, додатків. Загальний обсяг дисертації становить 252 сторінки, із яких основного тексту – 213 сторінок, список використаних джерел нараховує 35 сторінок та містить 300 найменувань.

## **РОЗДІЛ 1. СТАНОВЛЕННЯ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

### **1.1 Генеза правового регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом**

Правове регулювання відносин у економічній сфері, до якої відносяться перевезення вантажів, є формою економічних відносин, що виникають при виробленні специфічного товару – переміщення товару як транспортної послуги. В основі розвитку правового регулювання перевезень вантажу є торгівля, яка здавна є переважаючою формою обміну товарами між самими товаровласниками або споживачами з потребою доставки цих товарів або вантажів до їх споживачів.

Наразі торгівля, з урахуванням пріоритетів правової охорони, є: 1) умовою та правовою формою забезпечення потреб населення у товарах і підпадає під ст. 3 Конституції України [110]; 2) видом господарювання його суб'єктів, забезпечення їх сировиною, енергоресурсами і комплектуючими ст. 3 ГК України [48]; 3) напрямками внутрішньої та особливо зовнішньої політики держави (ст. 10 ГК України) та, зокрема забезпечення позитивного фінансового сальдо п. 10 ч. 1 ст. 10 ГК).

Торговельні відносини, як у минулому, не обмежуються лише укладанням договорів купівлі-продажу хоча б тому, що, як класично визначено, товари самі на ринок «не ходять» і потребують обслуговуючих їх структур та правовідносин. Основною ознакою договорів перевезення є те, що вони здійснюються перевізником своїми засобами перевезення, які належать йому на праві власності

чи найму. До того ж з плином часу відбулося багато змін, зокрема посилився розподіл праці та склалась ціла система взаємопов'язаних дій, які комплексно забезпечують перевезення. Існує ціла низка допоміжних стосовно торговельних відносин договорів, як різновидів правовідносин: перевезення, експедирування, зберігання, кредитно-розрахункові операції, страхування тощо. Принаймні, товари на ринок доставляють транспортом і у зв'язку із цим виникає ціла низка правовідносин, які об'єднуються поняттям «логістика» – однією з теорій управління виробництвом, що започаткована на практичній діяльності і включає заготівлю, виробництво та розподіл товарів і їхнє перевезення. Цікаво, що одне з тлумачень терміну «логістика» як управління переміщенням і матеріально-технічним постачанням військ приписується візантійському імператорові Леву VI (866 – 912 р. н.е.), і набуло розвитку у фундаментальних працях військового теоретика XIX століття А. А. Жоміні (1779 – 1869 р.).

Нас цікавить механізм регулювання відносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом, які, ап'рорі самі по собі, є складними (охоплюють дії вантажовідправника, перевізника та вантажоотримувача, а за необхідності й охоронця), змішаними та комплексними. При міжнародних перевезеннях вони ускладнені формальностями митного оформлення й контролю, правилами перетину кордонів транспортом, особливостями правового регулювання перевезень магістралями, наприклад платними дорогами ЄС.

Основним проблемним питанням, яке виникає при встановленні підходів до регулювання відносин із перевезення вантажів є встановлення напряму: а) цивільно-правового; б) господарсько-правового; в) змішаного. Це пов'язано з дуалізмом приватного права і, зокрема, тим, що ЦК України і ГК України, хоча й містять спеціальні глави про перевезення, не можуть забезпечити повноти його регулювання. До того, їхнє регулювання в першому випадку проведено в аспекті його договірною й самодостатнього регулювання, а в другому – як виду господарювання та із відсилкою до ЦК України. Об'єднуючим моментом позитивного регулювання є наявність спеціального законодавства, яке регулює

транспортні зобов'язання загалом та стосовно окремого виду транспорту зокрема. Воно певним чином нівелює позитивне регулювання цих правовідносин кодексами. Беззаперечним є те, що ним однаково оперують і представники цивільного права і представники господарського права, а деякі їхні конструкції, особливо у сфері договірної регулювання, мало чим відрізняються. Тому в основу нашого підходу ми взяли договірний аспект регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом та механізм конструкції договору як інституту цивільного права, що деталізує правовідносини між конкретними сторонами перевезень. Водночас і тут під натиском глобалізації економіки намітилась тенденція до універсалізації договірної регулювання.

Двосторонні правочини (ч.ч. 2 , 4 ст. 202 ЦК України [278]) як договори (ст. 626 ЦК), вчиняються стосовно транспортування товарів, але охоплюють також транспортні витрати, транспортне забезпечення, транспортне страхування, транспортно-технологічні системи, транспортні умови, транспортні тарифи тощо. Тут ідеться про економічну та, зокрема, господарську діяльність, що підпадають під ст. 3 ГК України, правовою формою якої є норми права. Така позиція в доктрині права є класичною і підтримана провідними вченими. Так, проф. О. О. Красавчиков вважав цивільний оборот сукупністю певних майнових правовідносин [120, с. 413], які опосередковують матеріальні (виробничі) відносини людей у процесі обігу (розподілу, обміну) матеріальних благ [120, с. 299-302]. З наведеним визначенням погоджувався проф. С. М. Братусь [27, с. 71; 28, с. 69]. Позицію цивільного обороту як сфери майнових відносин займали проф. В. А. Дозорцев [72, с. 56], Б. Б. Ебзєєв [294, с. 33], М. А. Рожкова [208], та її підтримували проф. О. А. Пушкін [56, с. 4], та наразі О. С. Сліпченко [224, с. 136], Л. О. Чеговадзе [280, с. 10], В. Л. Яроцький [297, с. 436].

Цей підхід витримав перевірку часом і, за винятком застосування терміна «сукупність», заслуговує підтримки та значення методологічної основи для проведення нашого дослідження. Дійсно, товарообмін як економічна операція, має свою форму – право, а право віддає перевагу такому його інституту, як

договір – домовленість сторін, котра врівноважує їхні економічні інтереси, допускає здійснення публічного інтересу (ціна в договорі – база для публічних платежів), позбавляє їх позитивістського імперативізму.

Водночас намітилася низка розбіжностей стосовно сутності майнових відносин: одні виходять з того, що їх не можна ототожнювати і слід відмежовувати майнові відносини від економічних (виробничих) [34, с. 9], другі, що майнові вольові відносини і є економічними об'єктивними відносинами, матеріальними, виробничими та економічними [28, с. 11], треті – що поняття цих відносин і майнових відносин – «дві сторони однієї і тієї ж медалі» та відображають властивості економічних відносин [250, с. 143], четверті – що майнові відносини складають лише частину економічних відносин, які отримали свою регламентацію в нормативних актах [226, с. 4], п'яті – що економічні відносини поза вольовим виявленням є лише науковою абстракцією.

Як вважав проф. О. А. Пушкін: «Компроміс проявляється в тому, що економічні відносини визнані змістовими, а правові – їх формою, що в єдності складають єдине ціле [56, с. 4]. Майнові відносини виникають стосовно всього, що має ціну й може бути предметом товарообігу щодо якого визначені майнові вимоги чи є інтерес, що охороняється законом, а це незмінно пов'язано з організаційними відносинами, що, стосовно об'єкта дослідження, найбільше проявляються в організації перевезень.

Установлення генези правового явища передбачає з'ясування його походження, виникнення, становлення, зародження й розвитку [160, с. 421]. Будь-яке правове явище, у тому числі й субінститут перевезень вантажів, виникло внаслідок потреби в переміщенні товарів, змінювалось із появою нових видів транспорту та засобів перевезення, тривалого пошуку способів та засобів урегулювання взаємовідносин між його учасниками із врахуванням їхніх детермінантів та природи. Тут ідеться про логічний ряд: перевезення взагалі (загальне) – перевезення вантажів (окреме) – перевезення вантажів автомобільним транспортом (спеціальне). Воно ще ускладнюється правовим

режимом самого вантажу, зокрема небезпечного вантажу, стану транспортного засобу та доріг.

Гносеологічний аспект пов'язаний із переосмисленням таких базових категорій приватного права, як «предмет» і «метод» галузі права та «система договорів». Вони є в основі структурування системи транспортних зобов'язань загалом та зобов'язань із перевезення вантажів зокрема. Це дає можливість комплексно оцінити напрями подальшого розвитку елементів структури цих правовідносин та механізму їх регулювання й виділити найбільш вагомні сторони цивільно-правового спрямування. До того ж, останнім часом ці категорії ототожнюються С. О. Погрібним [170, с. 32] та Р. Б. Шишкою [285, с. 581], які відстоюють позицію, що це є напрями регуляторного впливу норм позитивного права, зокрема встановлення підстав виникнення, правового режиму об'єкта, правового становища учасників правовідносин, засобів і способів їх заохочення та стримування.

У процесі людської, зокрема економічної діяльності із задоволення економічних потреб у товарах та їх доставці до споживачів як основного підходу до регулювання цих відносин цивільним правом: а) обиралась найбільш рентабельна та безпечна ідеальна схема з урахуванням виду транспорту; б) враховувались техніко-економічні можливості їх надання споживачу, а згодом і вимоги до транспорту та транспортних засобів; в) стан основних магістралей та безпека їх експлуатації; г) визначався стан правової системи країн, територією яких передбачається здійснити перевезення вантажів і міждержавні відносини<sup>1</sup>, та можливості універсалізації регулювання зазначених правовідносин. У результаті їх порівняння обирались найкращі варіанти врегулювання відносин, які вводились у диспозицію норм права, встановлювались застереження проти порушень і санкції за їх вчинення. Із визначенням людини як основного елементу соціуму, таке регулювання проводиться із дотриманням її прав та інтересів.

---

<sup>1</sup> Наприклад загострення торгівельної війни України з РФ принесло значні економічні втрати як для цих держав так і для суб'єктів господарювання.

З часом ув історичному та економічному аспектах зникає різниця у врегулюванні відносин учасників товарообігу й приймаються економічно, соціально детерміновані, а у правовому сенсі – юридично виправдані стабільні норми чи звичаї ділового обороту, які здатні їх упорядкувати, зокрема адекватно формалізувати дію економічних закономірностей, узгодити інтереси різних учасників перевізних правовідносин у рамках певного історичного укладу економіки з її способом виробництва, духовною культурою, державністю чи навіть міждержавністю. Вважаємо, що найбільше тому сприяла міжнародна торгівля, глобалізація економіки та формування економічних спільнот.

Обсяг благ та задоволення потреб людини історично завжди визначали становищем їх споживача в класовій структурі суспільства та системі матеріального виробництва. Це зумовлено ступенем поляризації суспільства на різних етапах розвитку, своєрідністю цивілізацій (європейська, азійська), особливостями прояву свободи людини та здійснення нею економічної діяльності. Зокрема, за радянських часів людина взагалі не могла бути перевізником у перевезеннях вантажу, а лише відправником/одержувачем і то, здебільшого поза правовим регулюванням: перевозили транспортом роботодавця, знайомими водіями, попутним транспортом тощо.

Кожен щабель еволюції суспільства та науково-технічного прогресу сприяє виникненню нових правовідносин між учасниками соціуму, особливо в умовах ринкової економіки та свободи товарообігу. Можемо із упевненістю стверджувати, що перевезення вантажів виникло із розвитком міжнародної торгівлі, а автомобільні перевезення – з появою та технічним удосконаленням автомобільного вантажного транспорту та необхідної для цього інфраструктури. Зауважимо, що технічний аспект інфраструктури перевезень уведено в ранг детермінантів їхнього правового регулювання. Зокрема, оскільки наразі в Україні основні дороги не відповідають сучасним вимогам: не розраховані на інтенсивну експлуатацію та ваговози, то це спричинило потребу обмеження заїзду транспортних засобів до населених пунктів удень, обмеження тоннажу,

введення квот та дорожніх карт. Об'єктивне походження цих чинників впливає і на регулювання перевезень вантажів та введення у договори нових формажорних обставин.

Із забезпеченням свободи економічної діяльності, що була закріплена Законом Української РСР «Про економічну самостійність» [187] та у подальшому розвинута законами «Про власність» [184] особливо з визнанням приватної власності та «Про підприємництво» [193], створено правову основу для здійснення такої діяльності фізичними та юридичними особами як приватної ініціативи і незмінної конкуренції між перевізниками.

Міжнародно-правовий напрям регулювання міжнародних перевезень вантажів отримав основу із прийняттям Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [190], у ст. 4 якого до видів зовнішньоекономічної діяльності віднесено експорт та імпорт товарів; надання суб'єктами зовнішньоекономічної діяльності України послуг іноземним суб'єктам господарської діяльності, у тому числі: транспортно-експедиційних, експортних та інших, що прямо і винятково не заборонені законами України; надання вищезазначених послуг іноземними суб'єктами господарської діяльності суб'єктам зовнішньоекономічної діяльності України.

У темпоральному, зокрема організаційному й техніко-технологічному аспектах, на практиці розвивалась структура таких відносин, та механізм їхнього регулювання. Здебільшого перевізники переймали закордонний досвід, а практика випереджала позитивне забезпечення цих правовідносин. Усе більше перевага надається договірному регулюванню цих правовідносин та створенню локального й договірному регулюванню перевезень з урахуванням зарубіжного досвіду. Локальне регулювання забезпечене правилами перевезень, що приймаються транспортними відомствами чи навіть окремими перевізниками. Це зумовлює потребу встановлення приватноправового спрямування дослідження та, зокрема, потребу визначення підходів до вибору норм права та колізійних прив'язок при регулюванні перевезень.

Економіка, зокрема конкурентоспроможність перевізників, слугувала технічній складовій – придбання сучасних перевізних засобів та пакування товарів, які б максимально скорочували шлях від виробника до споживача, усували перевантаження. Це пояснюється імперативними вимогами екологічної безпеки експлуатації автомобільного транспорту, допуском їх для експлуатації за законодавством зарубіжних країн. Окрім того, йдеться про технологічну сумісність перевізних засобів, зокрема контейнерів, які можуть перевозитися майже всіма видами транспорту, а також скорочення часу транспортування від виробника до споживача із вилученням проміжних операцій.

Права у сфері економічної діяльності, їхні економічні й соціальні витoki — одна з «вічних» проблем соціально-економічного розвитку суспільства. Ця проблема була політико-правовою і пов'язувалась із пропуском вантажів та транспорту через територію держави та його безперешкодного забезпечення. Підставу для перешкод можна за бажання завжди знайти: погіршення довкілля, невідповідність транспорту чи товару встановленим вимогам, нелояльність, неможливість надати адміністративні послуги із обробки товарів тощо. Цим користувались і користуються у торговельних війнах, зокрема РФ у 2012-2013 р. р. і нині.

Транспортні перевезення розвиваються, як відносно самостійний напрям правового регулювання господарським, цивільним та його субтипом зобов'язань – транспортним законодавством. Однією з рушійних сил торгового обігу є транспортний процес і насамперед перевезення вантажів, суть якого полягає в переміщенні товару від виробника до споживача швидко, безперешкодно з найменшими витратами. Це невід'ємний елемент життєдіяльності всього світового господарства на національному та міжнародному рівнях. Тимчасове припинення роботи транспорту здатне повністю блокувати життєдіяльність людей, які відійшли від натурального господарства навіть на селі. Вже не йдеться про значення належного перевезення вантажів між суб'єктами господарської діяльності, а зовнішньоекономічної тим більше.

Міжнародні перевезення вантажів охоплюють відносини за напрямками:

1) у межах національного законодавства, яке з прийняттям Закону України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [188] та національної традиції права набуло стратегічного значення ;

2) у рамках міжнародного законодавства й насамперед європейського. Наразі йдеться про транспортну політику ЄС, яка була закріплена у ст.ст. 70-71 та 80 Розділу V третьої частини Амстердамського договору про заснування Європейського Співтовариства як частини загального ринку, яка регулюється спеціальними правилами, що встановлюються Європейським Парламентом та Радою ЄС [176 , с. 9]. Основними засадами цієї політики визнано гармонізацію та лібералізацію [299 , р. 6]. Варто зауважити, що обидва напрями збігаються;

3) у рамках локального регулювання на основі «Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні» [175], що затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. № 363;

4) у рамках договірної регулювання, яке є основним та переважаючим у договірній практиці.

Лібералізація ринку транспортних послуг проявилась у обмеженні квотування автомобільних перевезень товарів, свободі надання послуг автомобільним транспортом, забезпеченні конкуренції перевізників, зменшенні негативного впливу транспорту на довкілля та рівень його забруднення. Головна мета ЄС – створення простору без внутрішніх кордонів із вільним переміщенням робочої сили, товарів, послуг і капіталів. Ідеться про вільне надання транспортних послуг національними й міжнародними перевізниками (операторами) та вільний доступ споживачів до ринку цих послуг на території ЄС, а особливо про конкуренцію між перевізниками та вільний доступ на ринок перевезень.

Це забезпечується актами законодавства загального (Договір про заснування ЄС) та спеціального (директиви, регламенти, тощо) спрямування. До

загальних актів законодавства також відносяться норми міжнародного торговельного, транспортного та митного права.

Основним у визначенні цивільно-правового напрямку дослідження є: відмежування цих перевезень від господарсько-правових відносин, зокрема тих, які підпадають під ст. 3 ГК України, особливо його глави 33. Щодо першого положення, то перевезення вантажів можуть розглядатися як господарська діяльність, яка спрямована на надання транспортних послуг вартісного характеру, що мають майнову цінність. Відповідно до ч. 1 ст. 306 ГК України перевезенням вантажів визнається господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та товарів масового споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами. Ознаками галузевої приналежності є перевізники, вантажовідправники та вантажоотримувачі (ч. 2 ст. 306 ГК України). Хоча з позиції замовника – важливим є досягнення мети з переміщення вантажу в просторі на основі виважених і зрозумілих правил, які розмежовують внутрішні організаційні, передумовні відносини та самі відносини з перевезення вантажу. Найбільш придатним до регулювання є цивільно-правовий підхід, який абстрагується від дозвільних процедур, технічної складової, контролю і залишає це суб'єкту господарювання.

Попри значні якісні зміни у функціонуванні транспорту основне їх призначення – організація і здійснення перевезень та задоволення потреб вантажовідправників як приватних осіб. У іншому випадку є загроза підпорядкування перевезень не інтересам підприємництва, а іншим – чиновникам, самим перевізникам, організованим злочинним угрупованням тощо.

Помітно вплинули на розвиток експлуатації транспорту технології обробки вантажів, а саме: контейнеризація, а також використання трейлерів, піддонів, палет та інших засобів, що спрощують перевезення, здешевлюють і прискорюють транспортування та обробку вантажів. Це дозволило поєднати в

транспортний ланцюг перевезення, що здійснюються морським, залізничним, повітряним і автомобільним видами транспорту. Визначальним наразі став принцип продуманої системної взаємодії всіх видів транспорту й пов'язаних з ними допоміжних структур. Правовою формою регулювання цих правовідносин є договір. Такий договір є залежним від інших імперативних умов: правовий режим вантажу, стан автотранспорту, митний режим тощо. Ці чинники є імперативними, а імператив – одна з ознак публічного договору та договору про приєднання, принаймні типового договору.

Відповідно до ч. 1 ст. 633 ЦК України публічним є договір, у якому одна сторона-підприємець взяла на себе зобов'язання здійснювати продаж товарів, виконання робіт або надання послуг кожному, хто до неї звернеться (роздрібна торгівля, перевезення транспортом загального користування, послуги зв'язку, медичне, готельне, банківське обслуговування тощо). Очевидно, що перевезення вантажів автомобільним транспортом не відноситься до послуг транспорту загального користування. Тож якщо у перевізника немає можливостей фактичних (не дозволяють його потужності) чи юридичних (відсутні дозволи на міжнародні перевезення), то він має право відмовити замовнику в перевезенні його вантажу.

Договором приєднання відповідно до ч. 1 ст. 634 ЦК України є такий договір, умови якого встановлені однією зі сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованого договору загалом. Зазвичай ідеться про сильну сторону в договорі, яка є професіоналом у галузі вантажних перевезень вантажів автомобільним транспортом і встановлює умови цього договору, здебільшого ціну. Тут більше застосовуються типові договірні форми й саме договір є універсальним регулятором взаємовідносин його сторін.

Комерційна практика пішла попереду теорії, поставивши перед нею низку нових проблем як у питаннях спрямування та економіки, технологій перевезень, так і у сфері правового забезпечення. Одними з найбільш складних правових

питань є вдосконалення правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом, з чітким визначенням юридичного статусу суб'єктів договору перевезення таких вантажів і порядком вирішення суперечок, що виникають у юридичній практиці (ЮП). Як свідчить практика діяльності АсМАП України [7<sup>2</sup>], складнощі із перевезенням вантажів мають об'єктивні та суб'єктивні корені. Серед останніх неплатоспроможність замовників із чим пов'язана домінуюча частина проаналізованих нами спорів про порушення зобов'язань за договором, що досліджується. Зокрема показовою є справа [233], що розглянута Господарським судом Тернопільської області за позовом ПуАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів» до відповідача – ТОВ «МС Партнерс» про стягнення 7000 грн. заборгованості, 1716 грн. інфляційних нарахувань, 170 грн. 3% річних спричинених невиконанням відповідачем зобов'язання зі своєчасної оплати послуг із перевезення вантажу.

Представник відповідача щодо задоволення позову заперечив, посилаючись на відсутність між сторонами договірних зобов'язань. Проте судом встановлено, що ПуАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів» (позивач у справі) отримав примірник заявки договору на перевезення вантажу № Л-2106-1ТМ у міжнародному сполученні смт. Єлізово (Могилівська область, Осиповічський район, Білорусія ОЗАО «Склизавод Єлізово») м. Харків (Україна, Харківський пивзавод «Рогань») через митний перехід у Нових Яриловичах за допомогою технічного засобу зв'язку. Одержана заявка договір № Л-2106-1ТМ від 21.06.2010 р. зареєстрована позивачем за № ЗМК 075/10 від 21.06.2010 р. Вартість перевезення, згідно із заявкою-договором становила 7 000 грн. Перевезення вантажу було виконано відповідно до умов заявки, що підтверджується міжнародною товарно-транспортною накладною (CMR) серії № 0008888 та подорожнім листом серії 01 ААГ № 011808. Сторони в спосіб

---

<sup>2</sup> Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України (*АсМАП України*) — договірне об'єднання, завданням якого є постійна координація господарської діяльності підприємств, що об'єдналися для роботи, в тому числі в системі МДП. Вона була створена наприкінці 1991 року і сприяє розвитку перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом, в тому числі у міжнародному сполученні, представляє інтереси своїх учасників у органах державної влади, міжнародних організаціях, захищає права учасників, забезпечує зв'язки з громадськістю, надає інформаційні послуги, а також представляє інтереси учасників асоціації та відстоювання їхніх прав у Міжнародному Союзі Автомобільного Транспорту (МСАТ).

Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України: Електронний ресурс: Режим доступу [//http://uk.wikipedia.org/wiki](http://uk.wikipedia.org/wiki)

аналогічний оформленню заявки договору, завірили Акт виконаних робіт від 22.06.2010 р., за яким у ТОВ «МС Партнерс» відсутні претензії щодо виконаного позивачем перевезення вартістю на 7 000 грн.

За п. 9 заявки-договору її факсимільна копія має силу оригіналу. Сторони зобов'язані обмінятися оригіналами документів у строк до п'яти робочих днів із дня підписання. Для проведення оплати ПуАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів» направив на адресу відповідача рахунок № 1123 від 23.06.2010 р. У зв'язку з не проведенням розрахунку позивач звернувся з відповідним позовом до суду.

На підставі наведеного суд вирішив стягнути з ТОВ «МС Партнерс» вул. Миру, 82 на користь ПуАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів» 7000 грн. основного боргу, 637 грн. інфляційних нарахувань, 169,15 грн. 3% річних, 89,61 грн. держмита і 207,33 грн. витрат на інформаційно-технічне забезпечення судового процесу, 1000 грн. витрат на оплату послуг адвоката, а в іншій частині (оплати послуг адвоката в сумі 1000 грн.) відмовити.

Можна солідаризуватися з тезою Т. О. Коляновської про недосконалість правового регулювання перевезень та відсутність у вітчизняній юридичній науці комплексних досліджень цієї проблематики [97, с. 1], що виправдовує обраний нами напрям. Уже проведені дослідження перевезень вантажів: залізничним транспортом (В. С. Ломака [132], О. В. Літвінова [130], А. О. Мінченко [151]) повітряним транспортом (І. О. Безлюдько [10]), морським транспортом (Є. Д. Стрельцова [243]), річним транспортом (Г. В. Самойленко [212]) і наразі лише одна праця із перевезень вантажів автомобільним транспортом (Л. Я. Свистун [214]), які наближені до нашого і можуть слугувати його емпіричною базою. Попри різні аспекти та види транспорту їх зближує: договірна основа врегулювання правовідносин між сторонами, його основне зобов'язання з переміщення вантажу, а відрізняють різні технологічні аспекти та правила безпеки перевезення.

Варто зауважити, що правовідносини, які виникають при автомобільних перевезеннях вантажів досліджувалися І. І. Карбанович [92], Ю. С. Сухіним [244], В. В. Вітрянським [35, 36], О. О. Воробйовим [41], В. О. Вяткіним [42], О. В. Горюновим [47], І. М. Гурковим [62], М. М. Джафар [66], О. О. Довгополовим [68], Г. А. Єлдашевим [74], С. Г. Івановою [85], В. І. Канашевським [90], І. І. Карабанович [92], Л. А. Ковизіною [95], М. А. Коробовим [113], В. О. Косовською [114], В. В. Куртьяновим [125], Ю. О. Легезою [128], В. С. Ломакою [131, 132], Ю. А. Лончаковою [133], А. О. Мінченко [151], Г. А. Моргуновою [152], М. Р. Наапетян [156], О. М. Припузовою [181], Є. З. Прокоп'євою [199], А. В. Рассуловим [204], О. А. Сазоновим [211], І. В. Спіріним [228], З. М. Стасюк [239], О. Ф. Фаст [258], Р. Ш. Цинцадзе [277], Ю. В. Швецовою [281] та іншими.

Здебільшого це праці радянської цивілістики, яка мала інші витoki, завдання та підходи до моделювання окремих елементів механізму правового регулювання, наприклад, міжнародних перевезень вантажів взагалі на основі державної монополії та зокрема автомобільних перевезень – тільки автомобілями спеціалізованого підприємства «Совтрансавто». З тих часів пройшли кардинальні зміни і ті положення, що обґрунтовували винятковість прав держави в особі її органів та господарюючих суб'єктів здійснювати таку діяльність, себе вичерпали. Тому, якщо йти методом виключення, за сучасних умов непридатними є наукові положення про монополію держави на перевезення й міжнародну торгівлю та категорії: правове становище «Совтрансавто» - його немає; організаційні договори та перевезення вантажів у радянській конструкції, засоби забезпечення виконання зобов'язань, тощо.

До того ж принижувати наукові положення представників радянської школи транспортного права і піддавати їх критиці було б неетичним через темпоральний аспект проведення досліджень та отримання висновків, за формальних вимог Кодексу етики ученого [96] та наукової толерантності. Залишились майже незмінними, конструкція договору, зокрема його основні

елементи, зміст договору, що вже тоді формувався під впливом міжнародних актів та правил вибору норм права, порядок вирішення спорів. Хоча й вони останнім часом змінюються: договір під впливом електронних форм його спрощеного укладення, супроводження та обробки, міжнародне приватне право вже не обмежується тільки вибором колізійних прив'язок, а вирішення спорів може вестись аж до рівня Стокгольмського міжнародного арбітражного суду.

Насамперед ідеться про універсальну договірну форму регулювання приватних відносин взагалі та з перевезення вантажу зокрема. Ми солідаризуємося з проф. В. В. Луцем, що конструкція договору є найвизначнішим здобутком світової правової культури. Особливе, феноменальне значення має інститут договору у приватному, зокрема, цивільному праві [134, с. 11-12]. З цим солідаризуються майже всі зарубіжні (М. І. Брагінський, В. В. Вітрянський), та вітчизняні (І. А. Безклубий, О. А. Беяневич, Т. В. Боднар, С. М. Бервено, А. Б. Гриняк, Н. С. Кузнєцова, О. О. Мережко, В. С. Мілаш, С. О. Погрібной, Є. О. Харитонов, Р. Б. Шишка та інші) представники школи договірної права.

Як стверджує І. В. Бекленіщева, цивільно-правовий договір під впливом тверджень загальнолюдських гуманістичних ідеалів і принципів, ідеї прав людини та цінності особистості в сучасному суспільстві набуває наразі нового, не властивого для нього раніше значення, а саме значення елемента загальноєвропейської правової культури [11, с. 8]. Більш того, він втрачає національні особливості й стає міждержавним правовим надбанням.

Положення про договір начебто «пронизують» своїм змістом нормативну основу майже всіх підгалузей та інститутів цивільного права й наразі використовуються адміністративним правом (адміністративний договір) та процесуальним правом (договір про визнання вчинення правопорушення). Так, в основному акті цивільного законодавства України – ЦК 2003 р. – із загальних положень про зобов'язання (Книга п'ята) виокремлено загальні положення про

договори (глава 52 і 53), а положення про окремі види договірних зобов'язань розміщені у підрозділі 1 розділу III Книги п'ятої ЦК (статті 655-1143).

У частині, де ці відносини не врегульовані нормами господарського права, як раніше нами зазначалось, застосовуються норми ЦК України та інших актів цивільного законодавства. До того ж розмежування актів законодавства, які регулюють вантажні перевезення є умовним і, як свідчить правозастосовна практика, при врегулюванні спорів із транспортних перевезень суди особливо не переймаються галузевою приналежністю актів законодавства. Тим більше в міжнародному приватному праві ця різниця взагалі є мінімальною. Це пов'язано з тим, що в ЄС у 90-ті роки ХХ століття стала проводитися єдина транспортна політика [176, с. 10], як реальний крок виконання Маастрихтського договору зі створення «трансевропейської мережі». У подальшому ці напрями конкретизовані Білою книгою «Європейська транспортна політика до 2010 року» [16]. Україна зробила лише перший крок на шляху до вступу в ЄС – асоціація і в подальшому європейські підходи – визначені в оцінці її просування по обраному шляху, зокрема в напрямі врегулювання цих правовідносин.

Автомобільні перевезення вантажів мають низку переваг унаслідок розвитку автошляхів та можливості забезпечити швидке перевезення вантажів від вантажовідправника до одержувача вантажу з мінімумом логістичних операцій та втрат. Не потрібні перевантаження та додаткові операції з обробки вантажу. В межах єдиних митних просторів ці перевезення взагалі спрощуються і мало чим відрізняються від внутрішніх перевезень вантажів. Тим більше, що із запровадженням в Україні у 2004 р. Правил ІНКОТЕРМС [174] як внутрішнього акту, ця різниця нівелюється і продовжує зникати.

Правозастосування перевезень вантажів наразі зазнає значного впливу економічних чинників, зокрема рентабельність вантажних перевезень, які переважають над соціальною складовою, що їх принципово відрізняє від перевезень пасажирів, хоча б тому, що держава повинна забезпечити перевезення пасажирів навіть якщо такі перевезення є нерентабельними.

Внаслідок того, що зріс тонаж і потужність автомобілів, виникла проблема стану автомобільних магістралей та обмежувальні заходи щодо проїзду ними; вигідним є географічне положення України, через яку проходять основні транспортні потоки з півдня на північ («у варяги») та зі сходу на захід. Як вважав экс-міністр транспорту України Є. А. Червоненко, Україна могла б з урахуванням цього чинника на забезпеченні перевезень заробляти чималі кошти. Проте внаслідок неналежної транспортної інфраструктури, наприклад стану магістралей, аеропортів та невиправданої дорожнечі їхніх послуг, намітилась тенденція, що міжнародні перевізники уникають перевезень через Україну. Так, унаслідок невідповідності технічного стану автомагістралей України міжнародним стандартам уведено обмеження на пересування ними: тоннажність автопоїздів, в'їзд у денний час у міста, наприклад Київ. При цьому ваговози порушують стан доріг, видавлюють у них колії, що ускладнює користування такими дорогами власниками легкових транспортних засобів.

Україна в урегулюванні транспортних зобов'язань пов'язана міжнародними договорами у сфері перевезень. З огляду на об'єкт дослідження, насамперед ідеться про: Конвенцію про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (1956 р.) [104], Конвенцію про договір міжнародного перевезення вантажів дорогами (КДПВ) 1956 р. [105], Женевську конвенцію про договори міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу (1973 р.) [80] та Конвенцію про міжнародне автомобільне перевезення пасажирів і багажу (1999 р.) [101]. Щодо перевезень між Україною та РФ діє Угода між Урядом РФ та Урядом України про міжнародне автомобільне сполучення (1995 р.) [253]. Вони детермінують підстави та зміст перевезень автомобільним транспортом і відповідно до них Україна зобов'язана забезпечувати такі умови перевезень, які прийняті в цивілізованому світі.

Технологічний зв'язок засобів перевезення, що слугував поширенню комбінованих перевезень (КП) вантажів, що виконуються на підставі одного договору й за допомогою єдиного уніфікованого транспортного документа, з

однієї країни в іншу, як правило, різними видами транспорту, вибраними на розсуд Оператора комбінованого перевезення (ОКП), який самостійно здійснює або забезпечує здійснення всього КП і відповідає за вантаж на всьому шляху транспортування.

На відміну від внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом міжнародні перевезення пов'язані з перетином митних кордонів та забезпеченням дотримання митних процедур від тривалості яких залежать строки перетину митного кордону<sup>3</sup>, збереження вантажів, гарантії безпеки автотранспорту для людей, довкілля, забезпечення відшкодування збитків завданих перевізникам та третім особам джерелом підвищеної небезпеки. Це забезпечується страхуванням взагалі, яке досліджувала О. В. Літвінова [130] та введенням страхування цивільної відповідальності в міжнародних автомобільних перевезеннях.

Здійснення автомобільних перевезень територіями інших країн, із зміною митних правил передбачає отримання дозволів: митних, прикордонних тощо. Цей вид перевезень має низку переваг: найбільшою мірою дозволяє ефективно використати транспортні шляхи, скоротити час доставки товарів і зменшити витрати на транспортно-експедиторські послуги. Економічна доцільність перевезень (у літературі і на практиці вживаються такі терміни) доведена світовим досвідом.

Актуальність дослідження правовідносин з досліджуваного аспекту перевезень вантажів зумовлюється низкою чинників, зокрема: політико-економічних, де акценти періодично змінюються в залежності від суб'єктивного розуміння їх співвідношення; геостратегічних, що зумовлені намаганням України інтегруватися у ЄС загалом та його транспортну систему як співвідношення логічно обумовлених зв'язків між транспортними системами та учасниками транспортних правовідносин, які синергетично об'єднані спільністю транспортної інфраструктури, мети транспортування вантажів та єдності їх

---

<sup>3</sup> Зокрема у серпні 2013 р. РФ прийняла рішення піддавати всі експортні товари з України посиленому митному контролю на їх відповідність встановленим вимогам, походження, заявленим у митних деклараціях показникам.

нормативно-правового забезпечення; теоретичних, встановлення теоретичного підґрунтя врегулювання транспортних перевезень із врахуванням потреби органічного сполучення різних за правовою природою правовідносин та потреб забезпечення безпеки людини й довкілля, транспортної безпеки держави; практичних із врегулювання правовідносин, що виникають при перевезенні вантажів, таким чином щоб вони максимально забезпечили економічні потреби вантажовідправника та вантажоодержувача, знизили втрати.

Розглянемо більш детально кожен чинник. Політичні й економічні події, що відбуваються в Україні впродовж періоду її незалежності є потужним поштовхом для регулювання сфери економіки. Потреба прискорення економічного розвитку енергетично залежної країни потребує нових форм господарювання та його законодавчої бази, креативності у створенні спільних підприємств, поширення впливу транснаціональних компаній (ТНК) перетікання капіталу і робочої сили у світі, поділ населення на класи за рівнем життя та споживання, перегляду товарних потоків та умов їх підтримання. Припинення державної монополії на господарську діяльність, зокрема на зовнішньоекономічні зв'язки, лібералізація зовнішньоекономічної діяльності призвели до стрімкого збільшення чисельності експортерів й імпортерів, зміни обсягів та структури вантажоперевезень між Україною і зарубіжними країнами.

Так, проведено акціонування державних транспортних і транспортно-експедиційних підприємств, а також створені нові суб'єкти господарювання у сфері перевезень і пов'язаних з ними обслуговуючих організацій. Виникла конкуренція між вітчизняними перевізниками та великими іноземними транспортними фірмами. Вітчизняні перевізники активно почали освоювати ринки транспортних послуг. Це стимулювало оновлення транспортної техніки за рахунок використання нових технологій, використання сучасних форм організації перевезень, що спричинило потребу активної перебудови транспортної інфраструктури.

Перевезення вантажів, зокрема міжнародних, залежних від політико-економічних чинників, що виявилось у ставленні до українських перевізників з боку російських владних структур під тим приводом, що Україна не є членом Митного союзу, а товари походженням з України безпідставно віднесено до групи ризикового імпорту. Більшістю експертів це було оцінено як політичний тиск на Україну, щоб її не допустити до асоціації з ЄС. Відповідно виникає проблема відмежування політичної і публічно-правової складової від приватноправової та задіяння тих правових механізмів, які передбачені СОТ.

При перевезеннях виникають організаційні правовідносини, що пов'язані з використанням прогресивних способів організації транспортування вантажів та раціонального використання перевізних засобів, зокрема: планування перевезень вантажів залежно від замовлень на товари та основних транспортних потоків; організацію перевезень власним транспортом (самовивезення) чи транспортом транспортних організацій, укладання договорів на перевезення вантажів чи передачі вантажів покупцю для вивезення його транспортом, визначення порядку подачі транспортних засобів та подання вантажів для перевезення; з транспортування переданого перевізнику вантажу з пункту відправлення в пункт призначення, визначення в залежності від виду вантажу відповідно до Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» [192] маршрутів його перевезення та строків перевезення; надання клієнту транспортно-експедиційних і інших послуг, пов'язаних із перевезенням вантажів (страхування самого транспортного засобу, вантажів та екіпажів транспортного засобу); відносини з використання транспортних магістралей (зважування, сплата за проїзд, навігація); між транспортними організаціями різних видів транспорту при прямих змішаних перевезеннях тощо.

Останнім часом набула нового розвитку ідея проф. О. О. Красавчикова про організаційні відносини як предмет цивільного права [119, с. 163-165]. Її підтримує Р. Б. Шишка [265, с. 43; 266, 272, с. 20] та залежно від мети, функцій та завдань цивільного права і в Україні розвинули її професори Є. О. та

О. І. Харитонові. Так, вони виділяють: а) регулятивні («правовідновлюючі»); б) організаційні; в) охоронні [261, с. 71]. Тут же вони виділяють правовідносини активного типу, які проявляються в здійсненні позитивних активних дій та дій пасивного типу, які полягають в утриманні від вчинення певних дій. У подальшому організаційні відносини на основі концепції конкретизації цивільних правовідносин виділяються за підгалузевим критерієм (організаційні відносини у сфері авторського права [89]). Організаційні відносини у сфері транспортного права давно вже не викликають заперечень, що потребує окремого дослідження.

Ще один напрям, що суттєво впливає на регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом, – потреба вітчизняної економіки в надходженні іноземних інвестицій. Окремі зарубіжні транспортні підприємства включили до сфери своїх економічних інтересів територію України. Це, з одного боку, пов'язано з глобалізацією економіки, присутністю на території України іноземних суб'єктів господарювання (мережа гіпермаркетів «Ашан»), а з другого – із жорсткою конкуренцією на ринку автомобільних перевезень.

Таким чином, правове регулювання перевезень вантажів за змістом є економічною діяльністю, різновидом господарювання, яке має свої чинники постійного, темпорального та територіального походження, розвинуте, але внутрішньо суперечливе правове регулювання і форму, про що буде зазначено в наступному підрозділі. У правовому та технологічному аспектах їхнє забезпечення має більше спільного ніж відмінного, що створює підвалини для універсализації правового регулювання.

Провідне місце належить позитивному регулюванню, а мононормативне уточнює зміст правовідносин та правове становище сторін договору перевезення.

## **1.2 Правове регулювання автомобільних перевезень вантажів: міжнародно-правовий аспект**

При дослідженні правовідносин ми виходимо з положень чинного законодавства (позитивістський підхід). Така позиція спричинена тим, що у випадку виникнення спору суд при його вирішенні повинен керуватися законом (ст. 121 Конституції України, ст. 213 ЦПК України [276], ст. 82 ГПК України [49]). Це зумовлює місце актів цивільного законодавства в системі механізму врегулювання цивільних правовідносин, які встановлено ст. 4 ЦК України з урахуванням його коректив актами міжнародного законодавства та зростаючим впливом універсального підходу до регулювання цивільних правовідносин і транспортних відносин зокрема.

Концепція цього законодавства передбачає врахування транспортної інфраструктури, гармонізації транспортних процесів і транспортного законодавства; справедливу відкриту конкуренцію між перевізниками; безперешкодний доступ євразійських користувачів на ринок; прийняття та виконання норм, стандартів, міжнародних угод та передового досвіду з метою подальшого розвитку міжнародних транзитних перевезень; створення уніфікованих і узгоджених систем, включаючи електронний обмін даними (EDI) і електронну обробку даних (EDR).

Наразі в системі регулювання приватних правовідносин склалась дворівнева структура актів позитивного права, де першість відповідно до концепції та напрямів адаптації національного законодавства та пов'язаності України міжнародними угодами надано міжнародно-правовим актам, а друге місце посідають акти національного законодавства. Такий методологічний підхід не є приниженням суверенітету України, зокрема національної нормотворчості, а є відображенням загальних тенденцій створення єдиного правового простору та

імплементатії міжнародних стандартів у гуманітарній сфері, дії економічних закономірностей, залежності першого та другого від забезпечення одноманітного регулювання приватних правовідносин на значних геополітичних просторах. Це зумовлено глобалізацією економіки та чотирма відомими вільними пересуваннями, а саме людей, товарів, інтелектуальної власності та інвестицій.

Перший рівень врегулювання: а) економічних за змістом та правових за формою відносин є міжнародний; б) який, до того, є різновидом зовнішньоекономічної діяльності; в) орієнтиром для досягнення відповідності комунітарному праву; г) орієнтиром для побудови своєї поведінки таким чином, щоб вона була оцінена правомірною в разі розгляду спору в європейських судах. Тому можна погодитися із А. Б. Гриняком, що цивільно-правове регулювання відносин договорами охоплює два рівні: позитивістський і договірний (піднормативний) [59, с. 5] і застосувати його до регулювання перевезень вантажів.

З огляду на об'єкт дослідження, міжнародне правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом знайшло своє закріплення в низці нормативних актів (предмет дослідження), зокрема згаданих вище конвенціях. Вони детермінують підстави та зміст перевезень автомобільним транспортом і відповідно до них Україна зобов'язана забезпечувати такі умови перевезень, які прийняті в цивілізованому світі. Навіть зважаючи на декларативність окремих їхніх положень, вони повинні бути творчо: а) імплементованими в національне законодавство; б) деталізованими в механізмі їхнього забезпечення; в) враховані застереження та відходи від загального правила на час набуття передбачених критеріїв кількісного та якісного спрямування; г) трансформованими через національні традиції нормотворчості, але таким чином, щоб не втратився зміст міжнародних актів законодавства.

Європейське законодавство зняло торгові бар'єри між країнами – членами ЄС і спростило вільний рух товарів, послуг, капіталу та людей на основі

концепції транспортних коридорів. Для досягнення остаточної мети визначені основні бар'єри, що підлягають усуненню шляхом розробки гармонізованої правової бази, а саме: фізичний бар'єр (митний контроль та формальності при перетині кордону); технічний бар'єр (відмінності застосовуваних стандартів безпеки та здоров'я); фіскальний бар'єр (відмінності в ставках ПДВ та акцизі).

Цій ідеї підпорядковане внутрішнє законодавство стратегічного та тактичного спрямування. Зокрема, інтеграцію України в Європейську транспортно-логістичну систему, забезпечували і забезпечують «Програма створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [198], «Комплексна програма України як транзитної держави у 2001-2010 роках» [100] (2001 р.), Послання Президента України до Верховної Ради України «Європейський вибір та концептуальні положення стратегії економічного і соціального розвитку України на 2002-2011 роки» [78] та чинна «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, на середньостроковий період та до 2015 року» (2001 р.) [112], а також затверджені та реалізуються:

1) «Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу (ТДК) України до 2015 року і подальший період» [112], у якій серед проблем незадовільного його стану вказується: недостатнє оновлення основних фондів рухомого складу на всіх видах транспорту й дорожнього господарства, невідповідність їхнього технічного рівня перспективним вимогам; низький рівень міжгалузевої координації в розвитку транспортної інфраструктури, що призводить до нерационального використання ресурсів і зниження ефективності використання транспорту; слабкий ступінь використання геополітичного положення України та можливостей її транспортних комунікацій для міжнародного транзиту вантажів територією України; *нерегулярне та неефективне оновлення нормативно-правової бази, що регулює діяльність ТДК* (виділено нами – А. В.); повільне вдосконалення транспортних технологій та недостатній зв'язок з виробничими, торговельними, складськими й митними технологіями;

неприпустимо низький рівень інформатизації транспортного процесу та інформаційної взаємодії транспорту з іншими галузями економіки; недостатня ефективність фінансово-економічних механізмів, що стимулюють надання інвестицій на розвиток транспорту; відставання в реалізації державних і галузевих програм окремих видів діяльності, видів транспорту, транспортного машинобудування, розбудови державного кордону; недостатньо ефективною є система управління й регулювання діяльності ТДК, високий рівень політизованості та корумпованості по всій вертикалі; низький рівень кадрової політики в галузі; неефективна тарифна політика в галузі транспорту; неефективне використання державного майна в транспортній сфері;

2) «Концепція реформування транспортного сектора економіки», що затверджена постановою КМ України від 9 листопада 2000 р. № 1684 [111] серед інших проблем *вказує на* (виділено нами – А.В.) і передбачає серед інших напрямів реформування також: розвиток ринкової конкуренції на основі різних форм власності; забезпечення державного регулювання та контролю за встановленням економічно обґрунтованих тарифів, недопущення зловживання монопольним становищем на ринку транспортних послуг; створення економічного механізму для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг; створення умов для модернізації та розвитку транспортного сектора переважно на основі самофінансування. Як і попередня, вона ідеалізує державний вплив у приватних правовідносинах, ігнорує саморегулювання на основі договору;

3) «Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» [198] передбачала впровадження прийнятих Україною положень європейських меморандумів, протоколів, угод щодо створення транспортних коридорів; залучення до участі у створенні мережі транспортних коридорів вітчизняних і зарубіжних структур усіх форм власності; перехід на ринкові основи функціонування транспортно-дорожнього комплексу, елементами яких є приватизація державних підприємств,

демонополізація, конкуренція тощо. Попри те, що вона частково реалізована, її конкретні завдання своєї актуальності не втратили як і «Комплексна програма становлення України як транзитної держави у 2001-2010 роках» [100] та інші.

Водночас фахівці відзначають, що створена нормативно-правова база із регулювання відносин у транспортно-дорожньому комплексі України ще не повністю відповідає новим ринковим умовам. Прийняті основні законодавчі акти, що регулюють відносини в галузі транспорту і дорожнього господарства, ніби забезпечують входження України в ЄС, але відстають у механізмі забезпечення їхньої дії. Саме для цього Україна співпрацює в галузі транспорту більш ніж з 80 країнами. Міжнародне співробітництво базується на двосторонніх і багатосторонніх угодах.

У разі асоціації України з ЄС конкретизується напрям подальшого правового регулювання відносин у приватній сфері та стосовно транспортування вантажів автомобільним транспортом зокрема. Принаймні необхідно бути готовим: а) до безумовного запозичення (імплементатії) норм та стандартів, які прийняті в ЄС; б) відстоювання національних інтересів на основі перехідних положень європейських нормативних актів і не «бігти попереду потяга» в намаганні догодити та видати бажане за дійсне. У цих тенденціях є певна суперечність, але так здається на перший погляд. Справа в тому, що намагаючись догодити (синдром запопадливості) своїм партнерам із зовнішньоекономічних зв'язків Україна інколи бере на себе надто обтяжливі зобов'язання, яскравим прикладом чого є газовий контракт 2009 р. з РФ.

Наразі митний кордон ЄС поєднується з митним кордоном України, а той із країнами СНД. Це зумовлює потребу захисту національного товаровиробника, зокрема митні процедури, які здійснюються при міжнародному перевезенні вантажів та можливості зловживань перевезення вантажів транзитом. Це одна зі слабких ланок транспортування вантажів у міжнародному сполученні, що періодично виявляється в ЄС, зокрема зі вступом Чорногорії в ЄС. Не виключено, що з асоціацією України в ЄС ситуація може повторитися й до цього

слід бути готовим, щоб чергового разу не стати заручницею у чужій політичній та економічній грі.

Щоб прискорити рух товарів, необхідно прагнути до гармонізації всіх складових транспортного законодавства України та ЄС на основі концепції мінімізації адміністративного втручання та забезпечення свободи руху товарів, робіт. Це означає необхідність посилення регулюючого впливу права та особливо законодавства і слугує виправданню деталізації приватноправового впливу на ці правовідносини через елементи механізму їх правового регулювання. Тут виникає, «...проблема забезпечення наукового рівня законодавства – це необхідність і опрацювання актів законодавства на гранично високому інтелектуальному рівні, який можливий за даних умов... коли у діяльності Верховної Ради політична складова отримала домінуючу роль» [162, с. 31].

Тут зазначаються помилки, що допущені в ЦК України, зокрема щодо спотворення змісту припису про відповідні правовідносини та пріоритети [162, с. 31], щодо положення ч. 2 ст. 900 ЦК України, які викривили його значення [162, с. 32] та ті критичні стріли, які спрямовані розробникам проекту ЦК та механічним запозиченням чужих положень. Особливо, та, як ми вважаємо, справедливо, дісталось критичних закидів ГК України за невизначеність його положень, що належать до фундаментальних [162, с. 32]. Так, чимало проблем у главі 64 ЦК України: «довірений їй другою стороною (відправником) вантаж» - ч. 1 ст. 909 ЦК України, «іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами)» ч. 3 ст. 909 ЦК України. Залишається не зрозумілим, як кодекси стали статутами, якщо немає ні перших, ні других, а є лише спеціальний закон?

Щодо перевезень вантажу автомобільним транспортом, то варто приділити увагу Правилам, які визначають права, обов'язки і відповідальність власників автомобільного транспорту – перевізників та вантажовідправників і вантажоодержувачів – замовників і то в такому виді є висхідними для

відповідних договорів. При цьому вони не регламентують перевезення небезпечних, великовагових, великогабаритних вантажів, пошти та перевезення вантажів у міжнародному сполученні, оскільки вони мають свої особливості, що стосуються виконання комплексу вимог при вантажно-розвантажувальних роботах, власне процесу перевезення та його документального оформлення, а також узгодження таких правил із відповідними компетентними установами. Це надає підстави виділити внутрішні перевезення вантажів та зовнішні з виділенням у їх межах окремих різновидів за специфікою організації та правил перевезення окремими видами транспорту. У свою чергу, це покладає на сторони додаткові обов'язки та права.

Майже призабутий, морально застарілий, але чинний досі «Статут автомобільного транспорту УРСР» [240], що побудований на ідеї планових перевезень, також містить низку положень, які застосовуються для регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом.

При аналізі чинного законодавства та визначенні його перспектив ми вважаємо, що Україна розглядає свої відносини з Європою як один із пріоритетів свого зовнішньополітичного курсу, ставить за мету політичне та інституційне зближення і поступове просування до повноправного членства в ЄС. Відповідно тоді відпадуть адміністративні бар'єри, і всередині європейської спільноти перевезення товарів майже нічим не відрізнятиметься від таких же перевезень усередині України. Для цього повинна відбутися адаптація законодавства України до вимог законодавства Євросоюзу. Цей напрям розвитку має забезпечуватись твердою економічною й правовою основою та готовністю українських перевізників працювати за європейськими стандартами і правилами перевезення вантажів, зокрема й автомобільним транспортом.

Наразі докорінно змінилося місце різних видів транспорту в системі перевезень і йдеться про зниження навантаження на традиційні шляхи сполучення, насамперед автомобільні дороги, за рахунок задіяння інших шляхів, зокрема водних. Це слушно тим більше, щодо автомобільних перевезень виникла

проблема невідповідності транспортної інфраструктури України сучасним вимогам: магістралі не витримують навантаження ваговозів і руйнуються, що призводить до встановлення обмежень на їхнє пересування в денний час та заїзду в мегаполіси, потреби їхньої реконструкції і розширення і відповідно, зниження на той час навантаження на них.

Правовою основою галузевої співпраці є відповідні нормативні акти сторін, угоди та протоколи, укладені між Україною та ЄС, а також державами - членами ЄС, щодо співпраці і взаємодії як загалом, так і в певних галузях. Так, Україна підписала Угоду про партнерство й співробітництво з Європейськими Співтовариствами [254], в якій визначено основні принципи свободи транзиту товарів і обов'язки кожної із сторін, що потребують подальшого вдосконалення. Згідно з Угодою проводяться заходи щодо приведення законодавства України у відповідність до законодавства Співтовариства. Розробляється спільний план дій України та ЄС.

Варто відзначити, що формалізований в Україні дуалізм приватного права також вплинув на розвиток законодавства України про вантажні перевезення загалом та вантажні перевезення автомобільним транспортом зокрема. Склалась двоцентрова система: в основі першої – ЦК України, а другої ГК України. При цьому на правову основу транспортної політики України впливають такі фактори: пріоритетний розвиток міжнародних транспортних сполучень для здійснення ефективних транспортних зв'язків; розробка та впровадження інформаційного забезпечення перевезень через території в інтересах учасників транспортних операцій: вантажовласників, власників транспортних засобів, митних служб і органів управління транспортом, які беруть участь у змішаних перевезеннях; забезпечення державної підтримки новостворюваних систем комбінованих перевезень.

Щодо вантажних перевезень, то створені й розвиваються наземні та водні транспортні магістралі з комплексом інфраструктури, з допоміжними спорудами, під'їзними шляхами, прикордонними переходами, сервісними

пунктами, терміналами, спорудами для управління рухом та іншими об'єктами, що забезпечують вантажні потоки на вибраному напрямку й рівні, що відповідає вимогам Європейського співтовариства до транспортної системи, - це, по суті, є поняття міжнародного транспортного коридору – частина національної або міжнародної транспортної системи, яка забезпечує значні міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між окремими географічними районами, включає в себе рухомий склад і стаціонарні пристрої всіх видів транспорту, що працюють на даному напрямку, а також сукупність технологічних, організаційних і правових умов здійснення цих перевезень. Види транспорту і засоби транспортного коридору, здатні замінити один одного при виникненні додаткових потреб у перевезеннях, а також при зміні технічних, економічних або правових умов перевезень.

Отже, правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом має два напрями, які, завдяки економічному глобалізму та інтеграційним процесам у змістовому аспекті, збігаються. Правові проблеми, які виникли при міжнародному перевезенні спричинили потребу подальшого поглиблення уніфікованого підходу на основі укладення міжнародних транспортних конвенцій, що регламентують порядок здійснення регулярних і нерегулярних перевезень, визначають правовий статус перевізників, порядок оформлення міжнародних перевезень і порядок розрахунків за них тощо.

Очевидно, що уніфікація правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом забезпечена міжнародними угодами, які почали укладатися з першої половини ХХ ст. підписанням Конвенції про врегулювання автомобільного руху між країнами, встановлення технічних вимог до автомобілів у міжнародному сполученні, прав керування автомобілем, уніфікації сигналів на автошляхах (Париж, 1926 р.) [102]. Так було започатковано технологічний напрям регулювання зазначених перевезень, що триває досі. Наразі в галузі автомобільних перевезень укладено значну кількість транспортних конвенцій та інших угод, зокрема, які стосуються уніфікації

дорожнього руху, а саме: Конвенція про дорожній рух та Протокол про дорожні знаки і сигнали (Женева, 1949 р.) [103]. Нині вони діють у редакції від 8 листопада 1968 р. у вигляді Конвенції про дорожній рух [107], яка чинна в Україні з 21 травня 1977 р. і Конвенції про дорожні знаки і сигнали [106], яка чинна в Україні з 6 квітня 1978 р. Конвенцією про дорожній рух від 8 вересня 1968 р. [107] (з поправками від 3 березня 1993 р.) визначені єдині правила дорожнього руху, що полегшують автомобільне сполучення та підвищують безпеку на дорогах. Вона має сім додатків, щодо вимог до реєстраційних номерів, відмітних та розпізнавальних знаків автомобілів та причепів, що перебувають у міжнародному пересуванні (додатки 2, 3 і 4 відповідно), національних та міжнародних посвідчень водіїв (додатки 6 і 7), технічних умов щодо автомобілів та причепів (додаток 5 до Правил).

Завдяки цим діям було стандартизовано техніко-технологічний аспект перевезень автомобільним транспортом. Відповідно до неї країни-учасниці зобов'язалися: забезпечити відповідність положень національних правил дорожнього руху і технічних умов, яким повинні відповідати автомобілі та причепи, допускати до міжнародного руху своєю територією автомобілі, причепи та інші транспортні засоби, які відповідають установленим у ній технічним умовам. Водночас нею визначені відхилення від зобов'язань допускати до міжнародного сполучення автомобілі та причепи встановлені у додатку 1 Конвенції. Тут простежується інформаційний аспект перевезень, який досліджено В. Ю. Микулець [146].

Особливо йдеться про загальні правила для користувачів дороги чи точніше учасників дорожнього руху: вони повинні поводитися таким чином, щоб не створювати небезпеки або перешкод для руху, не наражати на небезпеку людей та не завдавати шкоди державному, суспільному або приватному майну. Країнам-учасницям рекомендовано передбачити в їхньому законодавстві, що користувачі дороги не повинні заважати дорожньому руху, ставити під загрозу його безпеку, створювати на дорозі будь-які перешкоди. Водіям також

рекомендується виявляти підвищену обачність та намагатися, щоб їхні транспортні засоби не спричинили незручностей користувачам дороги та іншим особам.

У ній встановлено, що напрямок руху повинен бути однаковим на всіх дорогах у межах однієї країни; регламентовано правила здійснення обгону, руху в рядах, автомагістралями й тунелями, зустрічного роз'їзду, вимоги щодо швидкості руху й дистанції між транспортними засобами, приписи стосовно здійснення водіями маневрів та загальні принципи щодо транспортних засобів, які здійснюють перевезення на регулярних лініях міського транспорту. Для водіїв транспортних засобів встановлені правила зміни напрямку руху, проїзду перехресть і залізничних переїздів, а також основні вимоги щодо посвідчень водіїв і порядку припинення їхньої дії. Для пішоходів нею встановлені правила руху проїзною частиною та її перетину, поведінки водіїв стосовно пішоходів. Водій не має припускатися дій, що можуть призвести до небезпеки пішоходів, а у випадку дорожньо-транспортних пригод – поводитися так, як це передбачено.

У такому ж напрямі забезпечує регулювання відносин і Конвенція про дорожні знаки і сигнали (Відень, 8 листопада 1968 р.) [106], яка встановила однаковість дорожніх знаків, сигналів, позначень і розмітки доріг у міжнародному сполученні з метою полегшення дорожнього руху та підвищення безпеки на дорогах. Її частиною є додатки, які детально описують окремі види дорожніх знаків, сигналів та встановлюють порядок розмітки доріг. Відповідно, країни-учасниці зобов'язалися прийняти встановлену систему дорожніх знаків, сигналів та розмітки доріг, а також запровадити її в найкоротші строки, із внесенням відповідних змін у національне законодавство.

Окрім того, в Концепції встановлено певні заборони, зокрема: 1) розміщувати на знаку, його опорі або на будь-якому іншому пристрої, призначеному для регулювання руху, будь-що, що не стосується цього сигнального знаку або пристрою; 2) розміщувати плакати, афіші, здійснювати розмітку та встановлювати пристрої, які можуть бути прийняті за сигнальні

знаки або інші пристрої для регулювання руху, а також обмежити їх видимість чи ефективність, або осліпляти користувачів дороги або відволікати їхню увагу, тим самим створюючи небезпеку для дорожнього руху. Розміщення сигнальних знаків не повинно заважати руху пішоходів і транспортних засобів проїзною частиною. Вони мають встановлюватися таким чином, щоб їх легко і вчасно могли розпізнати водії, для яких вони призначені: на боці дороги, що відповідає напрямку руху, але в деяких випадках вони можуть бути розміщені або повторені над проїзною частиною дороги.

Цікава і Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки та сигнали, відкриту для підписання у м. Відень 8 листопада 1968 р., що підписана у м. Женева 1 травня 1971 р. для більшої уніфікації в Європі правил, що стосуються дорожніх знаків, сигналів, позначень і розмітки доріг. Всі зміни й доповнення до положень Конвенції про дорожні знаки й сигнали містяться в додатку до Угоди. Зауважимо, що СРСР приєднався до цієї Угоди 27 вересня 1974 р. Вона є чинною і в Україні.

Європейська угода про міжнародні автомагістралі [76] була підписана в Женеві 15 листопада 1975 р. з метою полегшення та розвитку в Європі міжнародного дорожнього руху, створення комбінованого плану будівництва та реконструкції доріг, що задовольнять вимоги міжнародного руху в майбутньому для забезпечення й розвитку зв'язків між європейськими країнами. Нею затверджено план автодорожньої мережі «Е», описання якої міститься в додатку I до Угоди, який вони зобов'язалися виконувати в межах своїх внутрішньодержавних програм. Так, дороги мережі «Е» мають відповідати вимогам, встановленим додатком II. Вони повинні позначатися спеціальним дорожнім знаком, описання якого наведено в додатку III до Угоди. Всі інші дорожні знаки, які використовуються для ідентифікації доріг мережі «Е», необхідно зняти.

Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) [77] від 1 липня

1970 р., укладена в Женеві (зі змінами, внесеними Поправкою 1, яка набула чинності 3 серпня 1973 р., та Поправкою 2 від 24 квітня 1992 р.). Вона сприяла розвитку й поліпшенню міжнародних автомобільних перевезень пасажирів та вантажів, підвищенню безпеки дорожнього руху, уніфікації правил прийняття на роботу в галузі міжнародного автомобільного транспорту, а також заходів для забезпечення дотримання таких правил. Вона встановила вимоги до водіїв транспортних засобів: мінімальний вік водіїв, які виконують міжнародні перевезення вантажів, повинен бути не менше 18 років, якщо максимальна вага транспортного засобу не перевищує 7,5 тонн, або 21 року – для інших транспортних засобів. Під час перевезень пасажирів вік водія у будь-якому разі повинен бути не менше 21 року; наявність досвіду роботи, посвідчення про професійну освіту, тощо; тривалість періодів керування транспортним засобом і періодів відпочинку між ними (щоденний період керування не повинен перевищувати 9 годин, а загальний період керування протягом двох тижнів – 90 годин; тривалість перерв у керуванні авторанспортом).

В ЄУТР врегульовано використання контрольного пристрою – обладнання, призначеного для встановлення на автотранспортному засобі для показу та реєстрації в автоматичному режимі інформації про рух такого транспортного засобу й про певні періоди роботи їхніх водіїв. Країни-учасниці ЄУТР зобов'язалися встановлювати й використовувати контрольні пристрої на транспортних засобах, зареєстрованих на їхній території, за умови додержання встановлених Угодою вимог. Усі вимоги щодо контрольного пристрою, порядку його встановлення, використання й контролю за використанням містяться в додатках до Угоди.

Другою групою міжнародно-правових актів є ті з них, які регулюють самі договори міжнародного перевезення вантажів, зокрема: Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів дорогами (КДПВ) [105], укладена в Женеві 19 травня 1956 р., яка прийнята з метою внесення однаковості в умови договору міжнародного перевезення вантажів дорогами і, зокрема, в умови, що

стосуються необхідних для таких перевезень документів та відповідальності перевізників. Вона застосовується до будь-якого договору дорожнього перевезення вантажів за винагороду за допомогою транспортних засобів, якщо місце навантаження та місце доставки, вказані в договорі, знаходяться на території двох різних країн, з яких щонайменше одна є учасницею Конвенції. Застосування КДПВ не залежить від місця проживання та національності осіб, що уклали договір перевезення. Водночас, КДПВ не застосовується до перевезень, які здійснюються згідно з міжнародними поштовими конвенціями, до перевезень покійників, а також до перевезень побутових речей і меблів при переїздах.

Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів транспортними засобами за винагороду, коли зазначені в договорі місце прийняття вантажу для перевезення і місце, передбачене для доставки, знаходяться у двох різних країнах, з яких принаймні одна є країною договору, незважаючи на місце проживання й громадянство сторін.

Цікавим, з огляду на об'єкт нашого дослідження є її Глава III, яка регламентує порядок укладання та виконання договору перевезення. За нею договір перевезення підтверджується накладною, яка складається в трьох оригіналах, підписується відправником і перевізником. Відсутність, неправильність або її втрата не впливають на дійсність договору перевезення. Додатково встановлюються вимоги до змісту накладної, правові наслідки неправильності або неповноти відомостей у накладній, права, обов'язки та відповідальність сторін щодо упаковки вантажу, розпорядження вантажем та його видачі у пункті призначення.

Звернемо увагу, що відповідно до неї перевізник відповідає за повну або часткову втрату вантажу, його пошкодження з моменту прийняття до перевезення і до моменту видачі, а також за запізнення доставки. Обсяг відшкодування в будь-якому разі не повинен перевищувати суми, яка належала б до сплати у випадку втрати всього вантажу. Але уповноважена за договором

сторона може вимагати сплати відсотків на суму, що підлягає відшкодуванню, у розмірі 5 % річних із дня передачі перевізнику письмової reklamaції або пред'явлення позову. В Конвенції встановлені випадки звільнення перевізника від відповідальності.

Також визначено порядок пред'явлення reklamaцій та позовів. Зокрема, позивач може звертатися, крім компетентних судів країн-учасниць, до суду країни, на території якої знаходяться постійне місце проживання відповідача (його головна контора, відділення, агентство), місце прийняття вантажу до перевезення або місце доставки. Строк пред'явлення позову – один рік, але в разі зловмисного вчинку або вини, яка прирівнюється до такого вчинку, строк становить три роки. КДПВ встановлюється і порядок обчислення строків.

Глава VI КДПВ регулює перевезення, що здійснюються послідовно декількома перевізниками. Визначено, що кожен із них є учасником договору перевезення на встановлених накладною умовах і несе відповідальність за все перевезення.

Україна приєдналася до КДПВ Законом України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів» від 1 серпня 2006 р. № 57-V, але із застереженням, що не вважає себе зобов'язаною за ст. 47, яка надає право будь-якій стороні звернутися для вирішення спору до Міжнародного суду.

Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП [194] від 14 листопада 1975 р. полегшує міжнародні перевезення вантажів дорожніми транспортними засобами, поліпшила умови перевезень, спрощення та гармонізацію адміністративних, зокрема прикордонних, формальностей у галузі міжнародних перевезень. Вона стосується митних процедур і виходить за межі об'єкта нашого дослідження. За тих же мотивів ми обійдемо увагою і Конвенцію про податкове обкладення дорожніх перевізних засобів, що використовуються для міжнародного дорожнього перевезення вантажів, підписану в Женеві 14 грудня 1956 р. Хоча це впливає на вартість та

ціну перевезення вантажу. Угода щодо застосування митних документів у прямому автомобільному сполученні у разі перевезення вантажів [255], що підписана у Варшаві 17 листопада 1983 р. і є підставою для проведення митного оформлення вантажів, визнала Маніфест АГТ і Скандинавський митний паспорт, що іменуються митними документами і зразки яких наведені у Додатку 2 до Угоди.

Як уже зазначалось, Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) встановила вимоги до небезпечних вантажів, зокрема, щодо їх упакування та маркування (Додаток А до Угоди), а також вимоги, що стосуються конструкції, устаткування і руху транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі у міжнародному сполученні (Додаток В). Згідно з нею кожна країна-учасниця має право регламентувати або забороняти з причин інших, ніж безпека в дорозі, ввезення на свою територію небезпечних вантажів; дозволено укладати двосторонні або багатосторонні угоди щодо встановлення певних умов перевезення небезпечних вантажів у міжнародному сполученні.

Заслуговують на увагу ті нормативні акти, які регулюють перевезення в рамках окремих союзів. Зокрема, з метою вдосконалення правового регулювання міжнародних автомобільних вантажних перевезень 6 березня 2002 р. у Києві було підписано Меморандум про взаєморозуміння щодо спрощення автомобільних перевезень вантажів у регіоні Чорноморського економічного співробітництва, затверджений постановою КМ України від 24 липня 2003 р. № 1158 [144]. Окрім того, для подальшого розвитку автомобільного сполучення, розвитку торгівлі, полегшення регулювання міжнародних автомобільних вантажних перевезень Україна уклала з окремими країнами двосторонні угоди, зокрема угоди між: Урядом України і Урядом Республіки Польща про міжнародні автомобільні перевезення від 18 травня 1992 р., Урядом України і Урядом Французької Республіки про міжнародні автомобільні перевезення вантажів від 11 листопада 1992 р., Урядом України і Урядом Республіки

Білорусь про міжнародне автомобільне сполучення від 17 грудня 1992 р., Виконавчий протокол до цієї Угоди від 16 грудня 1994 р., Урядом України та Урядом Республіки Узбекистан про міжнародне автомобільне сполучення від 20 лютого 1993 р., Урядом Республіки Казахстан і Урядом України про міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом від 22 лютого 1993 р., Урядом України і Урядом Республіки Молдова про міжнародне автомобільне сполучення від 20 березня 1993 р., Урядом України і Урядом Республіки Грузія про міжнародне автомобільне сполучення від 13 квітня 1993 р., Урядом України і Урядом Естонської Республіки про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 6 липня 1993 р., Україною та Королівством Нідерландів про міжнародні автомобільні перевезення від 7 вересня 1993 р., Урядом України і Урядом Російської Федерації про міжнародне автомобільне сполучення, Протокол до цієї Угоди від 20 березня 1995 р., Урядом України і Урядом Латвійської Республіки про міжнародне автомобільне сполучення від 23 травня 1995 р., Урядом України і Урядом Словацької Республіки про міжнародне автомобільне сполучення від 15 червня 1995 р., Урядом України та Урядом Королівства Іспанія від 16 червня 1995 р. про міжнародні автомобільні перевезення, Урядом України і Урядом Румунії про міжнародне автомобільне сполучення від 29 березня 1996 р., Урядом України і Урядом Грецької Республіки про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 11 листопада 1996 р., Урядом України та Урядом Чеської Республіки про міжнародні автомобільні перевезення від 1 липня 1997 р., Урядом України і Урядом Республіки Вірменія про міжнародне автомобільне сполучення від 22 липня 1997 р., Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Данії про міжнародні автомобільні перевезення від 9 вересня 1998 р., Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародне автомобільне сполучення від 1 липня 1999 р., Кабінетом Міністрів України та Швейцарською Федеральною Радою про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 30 жовтня 2000 р.,

Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Словенія про міжнародне автомобільне сполучення від 29 жовтня 2001 р., Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Хорватія про міжнародні автомобільні перевезення від 3 грудня 2001 р., Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Македонія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 5 березня 2002 р., Кабінетом Міністрів України та Урядом Сирійської Арабської Республіки про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 8 червня 2004 р., Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Норвегія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 15 червня 2004 р., Україною та Португальською Республікою про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів, Протокол до неї від 7 жовтня 2004 р. Вони є подібними і їх ми не беремо до уваги в наших дослідженнях та не вводимо в емпіричну базу. Зазначимо, що до підписання цих угод були укладені двосторонні угоди про міжнародне автомобільне сполучення: зі Швецією (25 листопада 1970 р.), з Італією (19 червня 1984 р.), Великою Британією (22 січня 1988 р.), Туреччиною (20 червня 1988 р.), Кіпром (30 жовтня 1990 р.), Люксембургом (22 жовтня 1990 р.). Вони встановили, що регулярні перевезення здійснюються на підставі дозволу-документа на проїзд, який дозволяє в'їзд (виїзд) автомобільного транспортного засобу однієї держави-учасниці договору на територію (з території) іншої держави або надає право на проїзд транзитом через територію іноземної держави-учасниці договору. Такі дозволи видаються на підставі встановлених квот. Водночас, наявність дозволу не є обов'язковою під час здійснення нерегулярних перевезень.

Зауважимо, що норми міжнародних договорів, що регламентують автомобільні перевезення, можуть доповнюватися міжнародними угодами, що регулюють правовідносини прикордонного, санітарного, екологічного та інших видів контролю.

Проте є ще окрема група чинників, що надалі детермінують розвиток законодавства про перевезення вантажів автомобільним транспортом: посилення

ролі та значення транснаціональних компаній (ТНК), які є власниками вантажів та перевізних засобів; міжнародні перевезення вантажів здійснюються між структурними підрозділами однієї і тієї ж ТНК; потреба введення положень міждержавних угод у внутрішнє законодавство без застережень; поглиблення універсалізації не тільки техніко-технологічного аспекту здійснення перевезень автомобільним транспортом, але й правового режиму вантажів та правового становища сторін договору їх перевезення; деталізація регулювання правовідносин перевезень вантажів автомобільним транспортом із забезпеченням непохитності універсальних правил (імператив) та врахування реалій у національній інфраструктурі; ці перевезення регулюються як багатосторонніми, так і двосторонніми міжнародними угодами, які встановлюють певні преференції двостороннього характеру, до таких перевезень наразі може бути застосовано національне законодавство.

Із врахуванням проявів економічного глобалізму та відомих чотирьох видів рухів, насамперед товарів, вважаємо основними засобами регулювання цих правовідносин і позитивістським забезпеченням перевезень вантажів автомобільним транспортом насамперед, є міждержавні угоди, а вже потім і внутрішнє законодавство. Цей висновок стосується всіх вантажних перевезень. Тож, наскільки досконалою є міжнародна угода і як вона проведена в нормах внутрішнього права, від того залежить їх правозастосування. Це забезпечує єдність правозастосування і судової практики.

Слід зважити на транспортні конвенції, що регулюють правовідносини в разі перевезення вантажів декількома видами транспорту, зокрема: Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів [104] 1956 р. – CMR чи КДПГ; Конвенція Берну про залізничні вантажні перевезення в редакції 1970 р. з поправками від 1973 р. Якщо йдеться про перевезення декількома видами транспорту, то тут повинні бути загальні правила та окремі, які відображають перехід (цесію) прав та обов'язків за договором комплексного перевезення. Очевидно, що технологічні правила на різних видах транспорту

суттєво відрізняються в семантичному плані, але збігаються у своїй сутності, яка забезпечує: безпеку людини, довкілля, комерційні інтереси учасників перевезення.

Водночас поглиблений аналіз окремих положень зазначених актів свідчить про: а) наявність дублювань, що переходять із одного акта в другий, навіть якщо вони викривлені при перекладі їхнього змісту на національні мови – джерело непорозумінь у разі не автентичного перекладу; б) намагання охопити різні за спрямуванням правовідносини, що є імперативними (правила дорожнього руху) і не залежать від сторін договору перевезення вантажу автомобільним транспортом; стосуються змісту такого договору й прав сторін визначати його умови. Якщо в першому випадку договірне регулювання не припустиме, оскільки тут встановлені імперативи, то в другому – воно є доречним та виправданим. Проте з метою зручності застосування цих актів їх слід інкорпорувати.

Наразі правове забезпечення є двоїстим: з одного боку міжнародні акти, які встановлюють імперативи щодо перевезення як процесу переміщення вантажів із врахуванням специфіки інфраструктури, потреб інформаційного забезпечення учасників руху, безпеки людини та довкілля, а з другого боку, – врегулювання адміністративно-правових відносин, які відображають внутрішній фіскальний інтерес та безпеку кордонів (публічно-правовий аспект), забезпечують інтереси сторін договору перевезення до переміщення товару та отримання прибутку від такого переміщення. Щодо внутрішнього законодавства про автомобільні вантажні перевезення, то воно – проекція міжнародного з відомим темпоральним та просторовим корелятами. Останнє проведене в Законі України «Про автомобільний транспорт» [183], який на теренах України упорядкував такі перевезення.

Зазначимо, що існування великої кількості різноманітних документів, які регулюють одні й ті ж правовідносини є алогічним. Воно ускладнює їх тлумачення та використання, створює між ними внутрішні колізії. Одна справа

коли йдеться про дорожній рух, де повинні бути імперативи адміністративно-правової приналежності, а інша справа – щодо положень про укладення договорів на перевезення вантажів їх виконання та оцінки такого виконання де визначальними є свобода договору та становища його сторін. Водночас це не заперечує наявності спеціальних правил, вироблених на міжнародному (що відповідають інтересам країн-учасниць конвенцій), та національному (введення відповідних норм у внутрішнє українське законодавство) рівнях.

Ми солідаризуємося з тим, що сучасна практика застосування цих норм висуває нові вимоги й перед науковою юридичною спільнотою, яка повинна приділити велику увагу недостатньо розробленим елементам механізму цих нормативних масивів. Це є важливим у теоретичному аспекті та на практиці, оскільки зумовлює рекомендації щодо вдосконалення діяльності перевізників та власників вантажів.

Попри наявні результати досліджень з проблематики перевезень вантажів загалом (спільне) та особливостей перевезення окремими видами транспорту (окреме) та міжнародне перевезення (спеціальне) у цій царині вбачається потреба розробки теоретичних та прикладних аспектів механізму їх перевезень. Дуалізм приватного права надає підстави для виділення цивільно-правового та господарсько-правового напрямів. Проте відсильність ГК України до ЦК України та спеціальних актів законодавства надає підстави для висновків, що саме цивільно-правовий напрям врегулювання цих правовідносин є більш перспективним та всеосяжним.

### **1.3 Стан дослідження проблематики правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом**

Апріорі будь-яке нове дослідження повинно опиратися на дослідження та здобутки попередників щодо регулювання: а) правовідносин у сфері перевезень загалом; б) правовідносин у сфері перевезення вантажів; в) перевезень вантажів автомобільним транспортом. З одного боку, це визнання їхніх заслуг і прояв толерантності, обізнаності (ерудиції) науковця, а з другого – об'єктивно зумовлена вимога для наукових досліджень. Навіть напрям цього дослідження збігся із темою А. В. Яновицької (позиція 380) [169], що слугувало підставою для його уточнення.

Варто зазначити, що вже за роки незалежності в Україні виконано низку досить цікавих монографічних досліджень договорів перевезення вантажів. Спочатку це було спричинено намаганням виробити національну доктрину розвитку цивільного права (синдром прояву незалежності), потім – появою Закону України «Про транспорт» [195] від 10 листопада 1994 р., яким було визначено загальні основи господарювання у сфері транспорту: їх економічні відносини засновані на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності; підставою виникнення є державні контракти та договори на перевезення пасажирів та вантажів з урахуванням економічної ефективності та можливостей транспорту. Не випадково, що транспортні зобов'язання із перевезень вантажів стали активно досліджуватися вітчизняними науковцями та практиками і обґрунтувати їх правову форму. Наразі йдеться про інтегративний напрям розвитку приватного права та щодо об'єкта дослідження, про уніфікацію його правового регулювання зокрема.

У темпоральному аспекті заслуговують уваги дослідження: Є. Д. Стрельцової стосовно договору морського перевезення вантажу

(порівняльний аспект), у якій вона підтримала версію російських дослідників про перехідний підрядно-послуговий тип договорів [243, с. 5], що також частково проведено Г. В. Самойленком стосовно договору перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні [212, с. 6]. Вони задіяли новітній арсенал підходів до регулювання цивільно-правових відносин, який було напрацьовано в ході роботи над проектом ЦК України.

Цікавими є напрацювання І. О. Безлюдько про договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України [10], Т. О. Колянковської стосовно правового регулювання перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні [97], О. В. Літвинової договорів страхування, що пов'язані із залізничним перевезенням вантажів [130], особливо Розділ 1 роботи В. С. Ломаки щодо відповідальності сторін за невиконання та неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажів залізницею [132]. Із зрозумілих причин, ми їх вихідні положення аналізувати не будемо.

Щодо автомобільних перевезень, то дослідження в цьому напрямі активізувались із прийняттям Закону України «Про автомобільний транспорт», у якому були закріплені загальні засади організації та експлуатації автомобільного транспорту. Поряд із ним досі зберігає свою дію САТ який давно морально та ідеологічно застарів і на практиці не використовується, оскільки низку його положень застосувати практично неможливо. Тому ми солідаризуємося із ініціаторами його скасування. Так, навряд чи наразі виправданим є п. 28 САТ УРСР, що перевезення автомобільним транспортом в УРСР здійснюється за планами, що складаються на основі планів виробництва, капітального будівництва, закупок сільськогосподарських продуктів, матеріально-технічного постачання і товарообігу і обґрунтовуються відповідними розрахунками.

Його недоліки частково були усунуті Правилами. Проте значна їх частина також застаріла. Саме тому ми не беремо до уваги дослідження радянської доби розвитку науки цивільного права та доктрини перевезень автомобільним транспортом. Це стосується праць: Р. Ш. Цинцадзе [277] та В. П. Дуюн [73], які у

свій час відіграли прогресивну роль у становленні доктрини перевезень. Також щодо перевезень автомобільним транспортом, то в 1974 році була опублікована монографія О. О. Карлова «Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом» [92], а 1976 року захищена подібна за спрямуванням дисертація М. Р. Наапетяном [156].

Щодо монографічних досліджень, які виконані на основі ринкового підходу, то особливої уваги заслуговує праця Л. Я. Свистун «Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом», у якій основним здобутком є аналіз системи договорів, на підставі яких здійснюється перевезення вантажів автомобільним транспортом, визначення специфічних особливостей та розмежування за основними правовими критеріями таких договорів: договору перевезення конкретного вантажу як оплатного та консенсуального, річного (довгострокового) договору як безоплатного та консенсуального та договору перевезення конкретного вантажу, що укладається на підставі річного як оплатного та реального» [214, с. 5]. Дослідниця вказала на істотні умови кожного з договорів, що договір перевезення конкретного вантажу автомобільним транспортом, укладений на підставі річного договору та договір перевезення вантажу разового характеру розрізняються як за змістом, так і за порядком оформлення договірних відносин. Товарно-транспортна накладна є достатньою письмовою формою для договору перевезення конкретного вантажу, укладеного на підставі річного договору, оскільки всі умови такого договору в ній визначені [214, с. 6]. Не вдаючись у критику наведеного з огляду на його цінність, зауважимо, що ці положення вже були описані в навчальній літературі, а саме в підручниках за ред. професорів О. О. Красавчикова, О. А. Пушкіна, В. П. Маслова та особливо праці Є. Л. Шварца.

Певною подією в осмисленні договірного регулювання в господарській сфері стала праця академіка В. В. Луця «Контракти у підприємницькій діяльності» [135, 136], яка вийшла двома виданнями, а щодо об'єкта нашого дослідження – транспортні договори, де вдало репрезентовані підходи до їх

регулювання в чинному законодавстві [136, с. 248-258]. Цікаві напрацювання С. Д. Гринько щодо договору перевезення автомобільним транспортом [60, с. 543-573] хоча вона, як і інші роботи навчального спрямування [202, с. 46-60], репрезентує положення чинного законодавства та підходи до викладення положень про основні елементи договору перевезення.

Значно більше досліджень перевезення вантажів автомобільним транспортом проведено в РФ, зокрема Т. П. Кізяковською [94], В. В. Вітрянським [36], який згодом розвинув ці положення разом із М. І. Брагінським [24, 25, 26] (договори перевезення конкретного вантажу), Є. З. Прокоп'євою [199], Т. О. Івановою [86], Н. М. Тютріною [252], Єлдашовим Гуламирзою Аліф огли [74], Ю. А. Лончаковою [133], М. В. Демченко [64], В. В. Тюпою [251], О. Ф. Фаст [258], А. М. Бянкіною [30] та іншими.

Частково правовідносини з перевезення вантажів автомобільним транспортом розглядались у межах досліджень договору транспортного експедирування: А. І. Хаснутдінов [263], С. П. Хмельов [264], С. Ю. Морозов [153], Н. В. Морозова [154], А. В. Ребриков [205], Н. А. Андрєєва [6], І. Є. Даниліна [63], О. В. Динека [67], А. В. Солових [227], В. В. Кулєшов [124] та інші.

Низку корисних для науки та практики розробок щодо договорів перевезення в міжнародному сполученні вміщено в роботах: Ле Куанг Тхінь [127], Г. П. Савичева [210], Н. П. Семенова [217], В. А. Іншакова [87], Р. С. Стоянова [242], О. В. Мартковської [140], А. В. Расулова [204], Н. Є. Чарцевої [279], В. В. Алтуніна [5], В. О. Вяткіна [42] та інших.

Не втратили актуальності результати досліджень інших дослідників (Л. П. Ануфрієвої, І. І. Карбанович, Ю. С. Сухіна, М. К. Александрова-Дольника, Н. М. Артемьєвої, В. В. Гаврилова, А. Г. Дмитрієва, М. А. Жесткова, Л. А. Лунца та інших. Ми визнаємо, що значний обсяг предмету дослідження (емпіричної бази) нами упущено внаслідок недоступності та повторюваності основних результатів.

Більшість фахівців солідаризується в оцінці стану регулювання перевезень вантажів як недостатнього, суперечливого та такого, що потребує подальшого вдосконалення. Це зрозуміло з огляду на потребу обґрунтування актуальності проблематики та витраченого часу на підготовку і розміщення публікації і (суб'єктивний аспект) – для створення враження компетентності і науковості. Одні висновки мають системний характер і дійсно стосуються регулювання вантажних перевезень взагалі або з позицій цивільного-правової доктрини, або з позицій господарсько-правової доктрини, інші – це вчиняють з огляду на елементи механізму правового регулювання. Зустрічаються праці управлінського спрямування, які ми не наводимо.

Із огляду на процеси глобалізації, зокрема економічної, поглиблення прикордонної взаємодії і збільшення навантаження з перевезень вантажів на основні транспортні коридори й шляхи, прикордонні території, особливо при автомобільних перевезеннях, відбулася певна переорієнтація на муніципальну нормотворчість, самоврядні протести й блокування трас, та запровадження нею заборон і обмежень. Такий шлях не виправданий і суперечить узятим Україною на себе міжнародним зобов'язанням із забезпечення безперешкодного провезення вантажів її шляхами сполучення, порушує в ряді випадків права на свободу пересування.

Зважаючи на вищенаведене вважається за доцільне: а) провести своєрідну інкорпорацію чи навіть кодифікацію законодавства хоча б на території ЄС, як запоруки єдності правозастосування та вирішення спорів у разі їх виникнення; б) розмежувати напрями (технологічного та правового) регулювання перевезень вантажів із врахуванням специфіки інфраструктури; в) встановлення компетенції міжнародного співтовариства, певних економічних спільнот, зокрема ЄС, окремих країн та органів місцевого самоврядування. Зокрема, йдеться про ідею прийняття нормативного акта про транспортну діяльність у міських та прикордонній території, які найбільше потерпають від навантаження на довкілля, зокрема щодо впорядкування граничних навантажень, можливості,

підстав та порядку встановлення обмежень, транспортної інфраструктури, зокрема відстійників, місць відпочинку, технічного обслуговування, тощо.

На наш погляд, потребують деталізації основні та допоміжні стадії виконання зобов'язань із перевезення вантажів автомобільним транспортом. Ідеться про узгодження умов договору сторонами у відповідній правовій формі (замовлення, заявка, форма-оферта, договір перевезення), у тому числі через мережу Інтернет (дистанційне укладення договору); надання вантажу до перевезення; надання транспортних засобів для перевезення особливо із змінними кузовами чи іншими засобами перевезення та порядок прийняття вантажу; транспортування вантажу до місця призначення; видачу/прийняття вантажу його отримувачу чи уповноваженій ним особі (основні стадії); визначення властивостей і тоннажу чи інших фізичних характеристик (довжина, висота) вантажу; вантажно-розвантажувальні роботи; супровід вантажу; його переадресація; утримання вантажу та порядок і підстави застосування видів забезпечення виконання сторонами зобов'язань; складання актів; застосування акцесорних примусових заходів і врегулювання розбіжностей сторін, а в разі необхідності порядок притягнення до відповідальності за невиконання чи неналежне виконання основного та допоміжного транспортного зобов'язання.

**Висновки до розділу 1.** На підставі наведеного в описовому й загальнометодологічному розділі 1 можна зробити такі висновки.

Правове регулювання перевезення вантажу повинне здійснюватися з позиції інтересу замовника – важливе досягнення мети з переміщення вантажу в просторі на основі виважених і зрозумілих правил, які розмежовують внутрішні організаційні, передумовні відносини та самі відносини з перевезення вантажу. Найбільше для цього придатний цивільно-правовий підхід до їх регулювання, який абстрагується від дозвільних процедур, технічної складової, контролю й залишає це суб'єкту господарювання.

Встановлено, що розмежування актів законодавства, які регулюють вантажні перевезення, є умовним і, як свідчить правозастосовна практика, при врегулюванні спорів із транспортних перевезень суди особливо не переймаються галузевою приналежністю актів законодавства. Тим більше в міжнародному приватному праві ця різниця взагалі є мінімальною.

Доведено, що перевезення вантажів за змістом є економічною діяльністю, різновидом господарювання, яке має свої чинники постійного, темпорального та територіального походження. У правовому та технологічних аспектах їх забезпечення має більше спільного ніж відмінного, що забезпечує підґрунтя для універсалізації самого правового регулювання.

Концепція цього законодавства передбачає врахування транспортної інфраструктури, гармонізації транспортних процесів і транспортного законодавства; справедливу відкриту конкуренцію між перевізниками; безперешкодний доступ євразійських користувачів на ринок; прийняття та виконання норм, стандартів, міжнародних угод та передового досвіду з метою подальшого розвитку міжнародних транзитних перевезень; створення уніфікованих і узгоджених систем, включаючи електронний обмін даними (EDI) і електронну обробку даних (EDR).

Доведено, що не зважаючи на декларативність окремих положень міжнародного законодавства, вони повинні бути творчо: а) імplementовані в національне законодавство; б) деталізовані в механізмі їхнього забезпечення; в) враховані застереження та відходи від загального правила на час набуття передбачених критеріїв кількісного та якісного спрямування; г) трансформовані через національні традиції нормотворчості, але таким чином, щоб не втратився зміст міжнародних актів законодавства.

З'ясовано, що вагомим недоліком чинного законодавства є ідеалізація державного впливу в приватних правовідносинах й ігнорує саморегулювання на основі договору. Її противагою є посилення договірної регулювання відносин із перевезення вантажів загалом та автомобільним транспортом зокрема.

Припускається, що варто бути готовим до: 1) безумовного запозичення (імплементатії) норм та стандартів ЄС; 2) відстоювання національних інтересів на основі перехідних положень європейських нормативних актів.

Склалась двоцентрова система: в основі першої – ЦК України, а другої ГК України. Взято до уваги групу чинників, що детермінують розвиток законодавства про перевезення вантажів автомобільним транспортом: посилення частки та значення транснаціональних компаній (ТНК) як власників вантажів та перевізних засобів; здійснення перевезення вантажів між структурними підрозділами однієї і тієї ж особи; введення положень міждержавних угод у внутрішнє законодавство без застережень; поглиблення універсалізації здійснення перевезень автомобільним транспортом, зокрема правового режиму вантажів та правового становища сторін договору; забезпеченням непохитності універсальних правил (імперативів) та врахування реалій у національній інфраструктурі.

Поглиблений аналіз окремих положень зазначених актів свідчить про: а) наявність дублювань, що переходять із одного акта в другий, навіть якщо вони викривлені при перекладі їхнього змісту на національні мови – джерело непорозумінь у разі не автентичного перекладу; б) намагання охопити різні за спрямуванням правовідносини, що є імперативними (правила дорожнього руху) і не залежать від сторін договору перевезення вантажу автомобільним транспортом; стосуються змісту такого договору й прав сторін визначати його умови. Відповідно такі дублювання і суперечності повинні бути усунуті.

Обґрунтовано: а) необхідність провести кодифікацію законодавства про перевезення як запоруки єдності правозастосування та вирішення спорів у разі їх виникнення; б) розмежувати напрями (технологічного та правового) регулювання перевезень вантажів; в) встановити компетенції міжнародного співтовариства, зокрема ЄС, окремих країн та органів місцевого самоврядування. Зокрема, йдеться про ідею прийняття нормативного акта про транспортну діяльність у міських та прикордонній територіях, які найбільше потерпають від

навантаження на довкілля, зокрема щодо впорядкування граничних навантажень, можливості, підстав та порядку встановлення обмежень, транспортної інфраструктури, зокрема відстійників, місць відпочинку, технічного обслуговування тощо.

## РОЗДІЛ 2. ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

### 2.1 Поняття та структура механізму цивільно-правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом

Правове регулювання цивільних правовідносин, у тому числі з перевезення вантажів автомобільним транспортом і його різновидів, забезпечується механізм правового регулювання. Стосовно різних аспектів та напрямів його впливу при перевезенні вантажів висловлені різні погляди вітчизняних та зарубіжних представників науки приватного права. Внаслідок дуалізму приватного права та різних теоретичних конструкцій договору та суб'єктивного бачення проявів, що складаються в цій сфері, вони ще не набули належного усвідомлення. Тут вбачається недостатність наукової розробки положень цивільного права й потреби їх наукового трактування взагалі [262, с. 117] та окремих інститутів приватного права зокрема. Ускладнює й певне жонглювання цивілістичною чи господарською позиціями при відстоюванні навіть суб'єктивної її оцінки.

Щодо дуалізму приватного права ми солідаризуємося з академіком НАПрН України проф. Р. А. Майдаником, який висловився: «Теза щодо одночасного існування ГК і ЦК загалом негативно оцінюється в науці цивільного права, що ґрунтується на розумінні цивільного права як первинної (базової) галузі права, з властивим їй самостійним предметом і методом правового регулювання, які в сукупності не притаманні іншим галузям права. Та чи інша відокремлена сфера суспільних відносин може бути предметом лише однієї галузі права. Суб'єкти господарювання діють у сфері майнових відносин за принципом

диспозитивності, тобто рівності сторін, що характерно для предмета і метода галузі цивільного права. Тому суб'єкти господарювання у відносинах юридичної рівності є суб'єктами цивільного права» [137, с. 7]. При виборі галузевої приналежності регулювання відносин на основі договору ми зважаємо на ту обставину, що товарообіг врегульовано договором, а договір повинен відповідати засаді свободи договору (п. 3 ст. 3 ЦК України), забезпечуватися принципами свободи цивільного договору (ст. 627 ЦК).

Наразі проводиться пошук шляхів підвищення ефективності регулювання суспільних відносин приватним правом загалом та окремих його інститутів на основі ідей універсалізації, а в Україні – на пряму його адаптації до положень законодавства ЄС. Безперечно, що Законом України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [188] передбачено приведення національного законодавства до вимог законодавства ЄС. У своєму спрямуванні вони збігаються, оскільки міжнародні акти у сфері приватного права та його окремих підгалузей і інститутів й акти ЄС забезпечують універсалізм правового регулювання. Йдеться про механізм соціальної дії права, його місце в системі соціальних регуляторів, зміст, характер та напрями регулювання. За таких умов постановка проблеми про міжнародні перевезення має суто гносеологічне спрямування.

Ми вважаємо, що за умови євроінтеграції різниця в них стирається чи вже майже стерта й ось чому:

1) при розробці проекту ЦК та його прийнятті, як і спеціального законодавства про вантажні перевезення, за основу приймалися напрацювання в країнах ЄС, зокрема Німеччини. До того, ці проекти проходили експертизу європейських фахівців і отримали їхнє схвалення;

2) відповідно до ч. 1 ст. 10 ЦК України чинний міжнародний договір, що регулює цивільні відносини, згода на обов'язковість якого надана Верховною Радою України, є частиною національного цивільного законодавства;

3) якщо в чинному міжнародному договорі України, укладеному в установленому законом порядку, містяться інші правила ніж ті, що встановлені відповідним актом цивільного законодавства, застосовуються правила міжнародного договору України (ч. 2 ст. 10 ЦК України);

4) навіть якщо міжнародний договір не чинний на території України, то все одно, зважаючи на перспективу розгляду спору з договору міжнародного перевезення вантажу автомобільним транспортом у європейських судах (Стокгольмському міжнародному комерційному суді), будуть застосовуватися норми міжнародного права;

5) здебільшого вже при укладенні такого договору сторони намагаються у клаузулі про застосування законодавства передбачити більш лояльне для їх сторони законодавство та країну, де суди є незалежними і не схильні до корупції як в Україні;

6) не можна ігнорувати важливе для права положення «*Dura lex, sed lex*» як основу правосуддя (ст. 125 Конституції України).

При перевезеннях вантажів автомобільним транспортом у межах ЄС ідеться про дотримання єдиних, а не територіально-розбіжних правил перевезення вантажів, плати на основі договорів про приєднання за користування магістралями, дотримання санітарних та інших правил. Лише за порушення публічних вимог, можуть бути прийняті національні засоби впливу. Йдеться про механізм правового регулювання та напрями його впливу на поведінку учасників відносин із перевезення вантажів. Таке майбутнє ми бачимо й для України.

Можна погодитись, що правове регулювання здійснюється через свідомість і волю людей, має ідеальний характер у тому розумінні, що реалізується за допомогою не матеріальних засобів, а особливих ідеальних об'єктів (засобів), які впливають на суб'єкти права, формуючи їхню правосвідомість [164, с. 361]. Тобто право перетворюється у реальність, починає функціонувати лише в процесі його застосування суб'єктами права [143, с. 16]. Тож право стосується учасників правовідносин і формує ідеальну модель (диспозицію), яка через

особливості гіпотези норми права перетворюється у реальність при правозастосуванні.

Апріорі правове регулювання автомобільних перевезень повинно бути уніфіковане. Це забезпечує зручність у правозастосуванні за напрямками: уніфікації понятійного апарату, вимог до засобів перевезення, оформлення вантажів, проходження митних процедур, урахування позицій сторін перевезень та національних інтересів, наразі щодо збереження транспортної інфраструктури. При тому, що однією із засад цивільного законодавства є свобода договору (п. 3 ст. 3 ЦК), сторони цих перевезень не завжди вільні у виборі можливостей застосування права, оскільки тут є певні імперативи та обмеження (зокрема в'їзду до Києва та інших міст України вдень, тоннажності автомобіля), правила вантаження та кріплення вантажів, зокрема штучних, які перевищують рівень бортів кузова.

Категорія «правове регулювання» є вихідною чи опорною. Вона в семантичному походженні від латинського «regulo» означає «правило» і впорядкування, налагодження, приведення будь-чого у відповідність з будь-чим. У семантичному тлумаченні термін «регулювати», як визначив О.В. Малько [139, с. 27], з яким солідаризується більшість фахівців, – це правове впорядкування за допомогою права. Його сутність полягає у впливі на учасників правовідносин та спрямуванні чи впорядкуванні їхніх дій у потрібному напрямі. Це відбувається під впливом права на елементи правовідносин: встановлення підстав їхнього виникнення, правового становища учасників, правового режиму об'єкта правовідносин.

У позитивному праві ч. 1 ст. 1 ЦК України приведено регулятивний підхід до суспільних відносин, які є цивільними, а в ГК України – нормативно-правового регулювання господарських відносин. Це впливає і на доктринальні підходи до цієї категорії. Так, видатний теоретик права С.С. Алексєєв висловився, що в правовому регулюванні задіяні саме правові норми та індивідуально-правові акти компетентних органів і осіб, необхідні для

регулювання певної групи суспільних відносин, належної реалізації диспозицій чи санкцій цих норм. Регулятивність є змістовою властивістю (на наш погляд функцією – А. В.) самого права, і ще ніхто не довів, що вона такою самою мірою притаманна всім іншим засобам юридичного впливу, в тому числі правосвідомості, правовій культурі, правовій літературі тощо [1, с. 145].

На погляд проф. В. М. Горшеньова, в узагальненій формі правове регулювання відображає соціальне призначення права як одного з важливих організуючих факторів у системі соціального управління суспільними процесами [46, с. 19].

Професор В. Л. Яроцький у найзагальнішому вигляді охарактеризував правове регулювання в приватноправовій сфері як регламентаційний вплив на особисті немайнові й майнові відносини цілісної системи правових засобів, що забезпечує упорядкованість фактичної поведінки їхніх учасників [297, с. 245]. До того ж тим навряд чи можна впливати на правовідносини. На наш погляд, впливати можна лише на того, хто здатний усвідомлювати значення своїх дій та розуміти їх наслідки й тим обирати оптимальну модель своєї юридично значимої поведінки (діяльності чи бездіяльності, відповідальності чи безвідповідальності). Якщо учасник правовідносин є таким у силу припису закону, то тут вибору в нього немає і йдеться про імперативізм правового регулювання: вимоги до вантажу та його кріплення, самих перевізних засобів, професійності екіпажу та дотримання ним правил дорожнього руху, проходження митного кордону тощо.

Правове регулювання має свої загальні ознаки, які охоплюються його поняттям. Таке регулювання є: а) впливом норм права на поведінку учасників правовідносин при здійсненні їхніх прав, задоволенні економічних у даному разі потреб щодо один одного; б) по суті результатом зусиль держави в особі її правотворчих органів, які уповноважені впорядковувати транспортні правовідносини шляхом прийняття правових норм чи в необхідних випадках індивідуальних рішень у відповідності з цими нормами та відстеження результативності їх регулятивного впливу; в) організуючим впливом на

учасників транспортних правовідносин шляхом установлення диспозиції норми як ідеального за даних умов алгоритму поведінки їх учасників; г) має цілеспрямований та результативний характер, зокрема стимулювання дотримання єдиного та найбільш безконфліктного здійснення прав та виконання обов'язків при перевезенні вантажів відповідно до міждержавних і державних потреб; д) встановленням стандартів поведінки учасників перевезення через сертифікацію транспортних засобів, вантажів, схем їх перевезення (правила ІНКОТЕРМС), визначення прав та обов'язків сторін; е) упередженням можливих загальних та спеціальних порушень і недопущення можливих небезпечних та шкідливих наслідків їхньої діяльності, зокрема при перевезенні небезпечних вантажів (Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів») що може призвести до екологічних катастроф, інших негативних наслідків (порушення транспортної інфраструктури й погіршення стану автомобільних доріг); є) процесом послідовного використання правових засобів для розвитку цих відносин; ж) здійснюється через владний вплив на реалізацію цивільних прав та виконання обов'язків; з) гарантує виконання приписів правових норм із використанням переконання та примусу, традицій, звичаїв ділового обороту тощо<sup>4</sup>; і) має специфічний набір методів та способів, за допомогою яких відбувається корегування поведінки учасників цих правовідносин.

Отже, правове регулювання правовідносин із перевезення вантажів, у тому числі й автомобільним транспортом, є набором юридичних засобів та способів державно-владного впливу на учасників цих правовідносин через елементи механізму правового регулювання, насамперед через елементи цих правовідносин. Це передбачає виділення в ньому об'єктивних і суб'єктивних елементів (зовнішнього прояву такої діяльності та її внутрішніх, суб'єктивних характеристик), а також її об'єкта – фізичних або соціальних цінностей, на які спрямована діяльність, та суб'єкта – того, хто здійснює цю діяльність [122, с.

---

<sup>4</sup> Тобто у законодавстві слід закріплювати такі норми, у межах яких стимулюватимуться самостійні, відносно вільні акти правомірної поведінки учасників досліджуваних відносин.

140]. З огляду на зазначене, звернемося до категорії – «механізм правового регулювання» як порядку трансформації положень норм права в практику.

У юридичній літературі категорія «механізм правового регулювання» розглядається як: 1) взята в єдності сукупність правових засобів якими забезпечується правовий вплив на суспільні відносини, що складаються з юридичних норм, правовідносин та актів реалізації суб'єктивних прав та здійснення юридичних обов'язків, а пізніше нормативних актів, правосвідомості та правової культури [3, с. 34-35]; 2) сукупність елементів, зв'язків і динамічних закономірностей, необхідних та достатніх для врегулювання одного елементарного акту поведінки [200, с. 71]; 3) послідовний ланцюг зміни окремих правових явищ: норма права, що регулює цивільні правовідносини: юридичний факт – права та обов'язки учасників цивільних правовідносин – реалізація прав та виконання обов'язків – а, за необхідності, захист порушеного права чи інтересу, що охороняється законом [170, с. 43]; 4) різні елементи правової системи, які здійснюють регулятивний вплив на суспільство (О. Ф. Скакун) [221, с. 539]; 5) взята в єдності сукупність правових засобів, способів та форм, за допомогою яких нормативність права забезпечує впорядкування суспільних відносин, відповідає інтересам суб'єктів права, вирішує конфлікти, сприяє досягненню соціального компромісу в правовій сфері [17, с. 15]; 6) систему різнорівневих правових засобів, організованих найбільш послідовним чином із метою належного впорядкування означених відносин та забезпечення реалізації приватних і загальносуспільних інтересів в означеній царині як необхідної передумови нормального функціонування всієї ринкової системи [148, с. 75]. Ці підходи об'єднує саме право чи, точніше, положення диспозицій позитивного права та їх переведення в реальні правовідносини на практиці.

У теоретичному аспекті проф. О. Ф. Скакун вказала: «Сутність права полягає в тому, що воно є: 1) владним нормативним регулятором суспільних відносин і поведінки людей, узгодження їхніх інтересів, примирення конфліктів; 2) виразником міри свободи в суспільстві відповідно рівню його соціально-

економічного розвитку (в ідеалі цей захід свободи має бути справедливим і рівним)» [222, с. 278]. Вона виділяє два аспекти, що виражають сутність права: ціннісно-нормативний та регулятивний [222, с. 279]. Другий стосується правового регулювання договірних правовідносин, де переважає регулятивна функція права. Такий підхід є правильним для об'єкта нашого дослідження.

Категорії «механізм цивільно-правового регулювання» чи «механізм регулювання цивільних правовідносин» активно використовуються як опорні при моделюванні вирішення нагальних проблем та завдань цивільно-правового регулювання [266, с. 31]. Важливо, щоб забезпечувалась єдність позитивного регулювання як запорука єдності правозастосовної та судової практики. Коли ж акти законодавства у сфері перевезень вантажів автомобільним транспортом, про що буде вказано в подальшому, мають різні легальні визначення, містять застарілі положення, то це забезпечити вкрай складно.

Провідний в Україні в тому напрямі фахівець С. О. Погрібний у механізмі правового регулювання виділив такі елементи: об'єкт правового регулювання, суб'єкт правового регулювання й власне діяльність із питань правового регулювання в єдності її об'єктивного (фактичного) прояву й внутрішніх (суб'єктивних) характеристик [170, с. 11]. Це є відображенням «діяльнісного підходу», який нами використаний для з'ясування проявів механізму правового регулювання відносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом як: а) відмежування від властивого радянському праву опублікуванню суспільних відносин навіть цивільно-правових; б) врахування дихотомії приватного права; в) певного лавірування при виборі норм для врегулювання правовідносин із подвійним регулюванням між цивільно-правовими та господарсько-правовими; г) потреби вироблення підходів до правового регулювання суспільних відносин на основі універсалізації позитивного впливу на них та одного із його напрямів – адаптації положень законодавства ЄС із врахуванням стратегічних інтересів України в забезпеченні обміну товарами. Йдеться, за великим рахунком, про правовий вплив на учасників суспільних відносин при моделюванні ними їх

юридично значимої поведінки, наприклад на стадії визначення доцільних способів та форм здійснення належних прав (ст. 13 ЦК України) та виконанні юридичних обов'язків (ст. 14 ЦК України), реакції на допущені відхилення (порушення останніх) і застосуванні наслідків, що передбачені ст. 611 ЦК України та іншими.

Категорія «вплив» за обсягом є ширшою ніж «регулювання» і охоплює і регулювання за допомогою певної правової норми, так й інші правові засоби і форми впливу на поведінку людей (мораль, програмне забезпечення). Так проф. С.С. Алексєєв вважав, що правовий вплив є ширшим поняттям, ніж правове регулювання, що характеризує право в дії, всі напрями та форми впливу права на суспільне життя, у тому числі й на функціонування права як духовного фактора [1, с. 145]. Його застосування щодо досліджуваних нами відносин надає підстави для висновку, що правове регулювання є впливом норм позитивного права на суспільні відносини загалом, а «договірне регулювання» як мононормативне і конкретизуюче правовідносини при перевезенні вантажів автомобільним транспортом – через вплив договору на сторони перевезень та інших їхніх учасників, що задіяні в обслуговуванні перевезень .

Ми солідаризуємося з С. О. Погрібним у тому, що категорія «механізм правового регулювання» не може бути беззастережно відкинута правознавцями. Вона має посісти своє, належне тільки їй місце в структурі правових явищ і процесів і не претендувати на заміщення собою інших явищ, що зустрічаються в наукових дослідженнях, і є підставою для критики концепції механізму правового регулювання та навіть обґрунтуванню пропозицій відмовитися від неї [170, с. 134]. Упорядкованість нормами позитивного права правовідносин при перевезенні вантажів досягається не завдяки їх наявності загалом, а визначальній свободі договору (ст. 627 ЦК України). Застосування концепції механізму правового регулювання до правовідносин із перевезення вантажів, у тому числі й міжнародних перевезень забезпечує їх однакове правове регулювання.

Виділені особливості механізму правового регулювання: а) є складовою соціального регулювання; б) є певною системою взаємодіючих між собою елементів, серед яких виділяють правові засоби (норми, суб'єктивні права та юридичні обов'язки тощо), способи (дозволи, заборони й зобов'язання) та форми (дотримання, виконання й використання); в) забезпечує регулювання суспільних відносин і є динамічною частиною правової системи; г) має цілеспрямований та результативний характер [247, с. 305]. Оскільки при перевезеннях вантажу йдеться про договірне регулювання та його механізм, то варто зауважити, що соціальним регулюванням договірних відносин є впорядкування цих відносин, як органічної системи за допомогою системи соціальних норм (у тому числі норм права), та індивідуальних правил [12, с. 47]. Можна погодитись, що ці договори є мононормами права, які регулюють відносини виключно між учасниками, можуть відступити від положень актів цивільного законодавства [265, с. 101-102]. Проте, як ми вважаємо, відповідно до передбачених ст. 203 ЦК вимог щодо правочину, не настільки він суперечить ЦК, іншим актам цивільного законодавства, а також моральним засадам суспільства (ч. 1). Навіть презумпція правомірності правочину не здатна їх обійти. При вирішенні спорів за такими договорами суд повинен керуватися законом хоча б тому що відповідно до ч. 1 ст. 129 Конституції України судді при здійсненні правосуддя незалежні й підпорядковуються лише закону.

Із огляду на зазначене можна передбачити, що механізм цивільно-правового регулювання відносин при перевезеннях вантажу автомобільним транспортом охоплює два рівні: позитивістський і договірний (піднормативний). Кожен із них має свої підходи та центри тяжіння: перший – позитивістський-відображає державницький чи міждержавницький (у міжнародних угодах) підхід, а другий – індивідуальний чи приватний-взаємоузгоджений інтерес сторін договору, а в договорі про приєднання скоріше однієї сторони. Тут виникає проблема сильної сторони договору, зокрема в досліджуваному нами договорі – перевізника, та охорони прав вантажовідправників і вантажоодержувачів.

Перший рівень визначений актами законодавства, які передбачені в ст. 4 і 10 ЦК України, які підпорядковані визначеній положеннями ЦК ієрархічності побудови загальної системи джерел цивільного законодавства [298, с. 22], другий – договірний, що заснований на правочинній домовленісній основі у їх цивільно-правовій версії чи господарському зобов'язанні (конструкції господарського договору). З огляду на об'єкт та предмет дослідження, ми обрали першу теоретичну платформу, що як індивідуальне регулювання у його механізмі ґрунтується передусім на диспозитивності метода цивільно-правового регулювання [298, с. 22]. Договірне регулювання розширює можливості деталізації поведінки їх сторін, більш гнучко врахувати їхні інтереси, деталізувати наслідки порушення їхніх обов'язків.

Правовідносини з перевезення вантажів автомобільним транспортом врегульовані актами позитивного права та більше договорами. Перші є дворівневими: перший підрівень представлений міжнародними актами та актами ЄС, другий – актами національного законодавства. При перевезенні вантажів по територіях інших країн – перевізники повинні дотримуватися законодавства цих країн, особливо щодо забезпечення безпеки дорожнього руху, наприклад стану доріг, митних правил, стану довкілля (викиди шкідливих речовин у атмосферу).

Акти законодавства у сфері приватного права, які регулюють перевезення вантажів автомобільним транспортом мають диспозитивний характер, що сприяє збільшенню питомої ваги індивідуального (договірного) регулювання. Звідси механізмом правового регулювання правовідносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом є система правових засобів, способів та форм за допомогою яких відбувається їх упорядкування, де договір є, з одного боку, підставою їх виникнення (абз. 1 ч. 2 ст. 11 ЦК України), а з другого – актом індивідуального регулювання правовідносин між вантажовідправниками – перевізниками та вантажоодержувачами, а також іншими учасниками, для яких перевізні документи є відправними при здійсненні їхньої діяльності.

Позитивне регулювання відносин із перевезення вантажів забезпечене Главою 64 ЦК України та Главою 32 ГК України, спеціальними законами «Про транспорт» та особливо «Про автомобільний транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів» та підзаконними актами. Безпосереднє регулювання міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом забезпечене однойменними договорами. Їх форми відпрацьовані практикою, що здебільшого розробляються перевізниками за допомогою та під впливом АсМАП. Саме вони на мононормативному рівні є основними регуляторами досліджуваних нами правовідносин.

У ч. 1 ст. 6 ЦК України встановлено, що сторони мають право укласти договір, який не передбачений актами законодавства, але відповідає його загальним засадам. У ч. 2 цієї статті передбачено, що сторони мають право врегулювати в договорі, який передбачено актами законодавства, свої відносини, які не врегульовані цими актами, а разом з тим відступити від положень актів законодавства і врегулювати свої відносини на власний розсуд (ч. 3 ст. 6 ЦК України). Сторони в договорі не можуть відступити від положень актів цивільного законодавства, якщо в цих актах прямо вказано про це, а також у разі, якщо обов'язковість для сторін положень актів цивільного законодавства випливає з їх змісту або із суті відносин між сторонами (абз. 2 ч. 3 ст. 6 ЦК України). Отже, основним орієнтиром у встановленні змісту та правового становища сторін при перевезеннях загалом та вантажних перевезеннях зокрема є положення актів чинного законодавства. Тож ідеалізувати значення договору як основного регулятора правовідносин із перевезення вантажів не варто.

Як вважав С. С. Алексєєв, структурними елементами механізму правового регулювання є: а) юридичні норми; б) правовідносини, а саме: суб'єктивні права та юридичні обов'язки учасника таких відносин; в) акти реалізації прав та обов'язків; г) індивідуальні приписи та акти застосування права [4, с. 364-365]. Тут ідеться про регулятори поведінки учасників правовідносин. Проте вони впливають на елементи цих правовідносин. Тому нам ближче вузький підхід до

побудови механізму правового регулювання, кожен із елементів якої піддається правовому впливу регуляторами правовідносин і тим забезпечується баланс суспільних інтересів та інтересів сторін договору. Нагадаємо, що С. О. Погрібний структуру елементів механізму правового регулювання договірних відносин, системно вибудував із: а) норм цивільного права; б) юридичних фактів та юридичних умов як підстав виникнення прав та обов'язків їх учасників; г) реалізації норм права, а також суб'єктивних цивільних прав та обов'язків (програми поведінки учасників правовідносин закладені в правових нормах та визначені волевиявленням сторін); д) захисту суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів учасників.

Р. Б. Шишка до елементів механізму правового регулювання відніс ті, що піддаються правовому впливу чи моделюванню, зокрема: 1) засади цивільного законодавства (ст. 3 ЦК), які уточнюють основні напрями прояву «генетичного коду» цивільно-правового регулювання й напрями впливу норм цивільного права; 2) підстави їх виникнення та їхній внутрішній зміст (ст. 11 ЦК); 3) загальне правове становище учасників правовідносин та випадки й наслідки відхилення від нього (Розділ II ЦК); 4) правовий режим об'єкта цивільних прав, що виявляється у специфіці набуття, здійсненні та припиненні прав щодо нього; 5) параметри існування правовідносин у часі (строки, терміни), у просторі (місце виникнення, здійснення та припинення прав і обов'язків); 6) визначення із загального положення про самостійне набуття та здійснення прав [272, с. 32].

Висхідним механізму правового регулювання цих відносин є нормативна (позитивістська) основа такого регулювання, яка складається із загальних (визначають правове становище учасників правовідносин, підстави їх виникнення, вимоги до об'єктів), спеціальних (Глава 64 ЦК України) та окремих (Закон України «Про автомобільний транспорт») норм права. Безпосереднє регулювання цих правовідносин забезпечується договором на перевезення вантажів автомобільним транспортом, який інтегрував загальні положення на рівні *lege de ferenda* та відобразив приватний інтерес його сторін (перевізника –

комерційний, що підпадає під ст. 42 ГК України), а вантажовідправника та вантажоодержувача – із переміщення вантажу.

Щодо договору перевезення, то у ЦК України він змодельований на основних підходах Глави 63 ЦК України, який іменується «Послуги. Загальні положення». Проте, на відміну від інших загальних положень про тип договорів його статті мало придатні для врегулювання окремих видів підтипу договору на надання фактичних послуг і не є такою мірою консолідуючими, як загальні положення про три попередні типи договорів. Оскільки послуги найрізноманітніші (фактичні, юридичні, галузеві), то останні підходи слугують підставою для виділення в них підтипів договорів, зокрема транспортних. Тут, на наш погляд, Глава 64 ЦК і є консолідуючою для всіх видів та підвидів договорів із перевезення і його норми використовуються у разі прогалин в урегулюванні окремих підвидів договорів перевезення вантажів.

Щодо перевезень вантажів автомобільним транспортом, то, як було зазначено, вони врегульовані з урахуванням положень про автомобільний транспорт, при міжнародних перевезеннях – вихідних правил про зовнішньоекономічну діяльність, а також правового режиму самого вантажу (небезпечний вантаж) та виду транспортного засобу (сертифікований, технічно справний, має Зелену карту) тощо. Проте це не свідчить про відносну самостійність цього договору, оскільки для правового впливу застосовуються положення гл. 64 ЦК України чи навіть підхід до їхнього регулювання у главі 63 ЦК за аналогією закону, чи навіть загальні засади цивільного законодавства, які передбачені у ст. 3 ЦК (аналогія права). Правда, таких випадків ми не виявили, проте це не виключено, оскільки ст. 8 ЦК України передбачає можливість застосування для врегулювання неврегульованих цивільно-правових відносин аналогії закону та аналогії права.

Як ми зазначали, у договірному регулюванні вантажних перевезень переважають диспозитивні норми, які надають можливість учасникам правовідносин при формуванні змісту та особливо прав та обов'язків сторін

відступати від положень актів цивільного законодавства чи навіть врегулювати свої відносини, які не врегульовані цими актами (статті 6, 627 ЦК). Це має позитивне значення й розширює можливості саморегулювання договірних відносин, так і негативні прояви, які призводять до зловживання своїми правами сильною стороною й проведення в тексті договору свого власного інтересу без урахування інтересу контрагента. Не дарма ЦК України заклав принципово нову парадигму цивільно-правового договору, що розглядається законодавцем, як двосторонній правочин (ч. 2 ст. 202, ст. 626 ЦК України), у тому числі як регулятор цивільних відносин [219, с. 162]. Навіть представники науки господарського права розглядають його як ефективний засіб реалізації правової політики у сфері господарювання, хоча й лише за умови, що він органічно «входить у систему господарсько-правового регулювання, а не існує ізольовано від інших господарсько-правових засобів [149, с. 39].

Зауважимо, що в урегулюванні договірних відносин ЦК України відсуває закон на друге місце, віддаючи перевагу договору, а положення актів цивільного законодавства трактуються як диспозитивні, крім випадків, коли обов'язковість для сторін цих актів впливає з їхнього змісту або суті відносин між сторонами [209, с. 42]. На наш погляд, така позиція є небезпечною, оскільки підриває принцип законності. При регулюванні перевізних правовідносин є імперативи, від яких сторони відійти не можуть, інакше ми відкриємо дорогу для формування договірного свавілля. Отже, зміцнення законодавчого регулювання правовідносин має здійснюватися паралельно чи гармонічно із договірним. Варто пам'ятати мудре застереження В. І. Синайського, що пануванню диспозитивних норм у зобов'язальному праві також є межі [218, с. 309].

Відносини, що виникають із договору і ним врегульовані, все-таки зумовлені імперативами як стримуючим фактором від договірного свавілля. Тут ми солідаризуємося з академіком НАПрН України В. В. Луцем у тому, що договір не обмежується тільки тим, що він впливає на динаміку цивільних правовідносин (породжує, змінює або припиняє їх), а й відповідно до вимог

законодавства, звичаїв ділового обороту, вимог розумності й справедливості визначає зміст конкретних прав та обов'язків учасників договірної зобов'язання. У цьому розумінні договір є засобом договірної регулювання поведінки сторін у цивільних правовідносинах [136, с. 15] з урахуванням положень чинного законодавства навіть якщо він є непоміченим.

Договірне регулювання відносин із перевезення вантажу є більш детальним ніж у позитивному праві й максимально деталізує інші елементи його механізму: уточнює підстави виникнення й зводить його не тільки до укладення договору, але й інших юридичних фактів, конкретизує правовий режим вантажу та правове становище сторін, інші умови договору, які його деталізують, визначають стимули та обмеження, встановлюють порушення зобов'язань сторін та їх наслідки. Тому договори перевезення вантажу є таким регулятором, який надає сторонам цих відносин свободу формування інших елементів та їхніх дій, бути нормотворцями для себе та для суду в разі виникнення спору. Отже, норми договірної регулювання відносин із перевезення вантажу в правовому механізмі мають вирішальне значення, оскільки визначають зміст інших його елементів.

Другим елементом механізму їх правового регулювання є юридичні факти як підстави виникнення чи на загальному рівні – конкретні життєві обставини, з якими норми права пов'язують виникнення, зміну або припинення правовідносин [4, с. 72]. Як зазначає академік Н. С. Кузнецова, саме через них здійснюється переведення загальнообов'язкових правил поведінки з нормативної площини у сферу конкретних суспільних відносин, саме вони «запускають» процес реалізації суб'єктивних прав та обов'язків, створюючи правовідносини [123, с. 46]. Юридичні факти переводять ідеальну правову модель (диспозицію) в реальні правовідносини, які змістовно наповнюються іншими елементами механізму правового регулювання. У загальнотеоретичному аспекті підстава виникнення, зміни та припинення правовідносин є проміжною ланкою між нормою права та її індивідуальним впливом на конкретного суб'єкта,

співвідноситься з поняттям акта реалізації права [38, с. 97]. Вони змінюються залежно від часу та простору чи інших життєвих обставин, що впливає на елементи механізму правового регулювання. Надзвичайно важливо це для міжнародних перевезень вантажів, де мають значення, особливо при виконанні зобов'язань і дії, і події.

Загальновідомо, що дії поділяються на правомірні та неправомірні. Серед перших виділяються юридичні акти та вчинки. Юридичні акти – це такі правомірні дії, які вчиняються з метою спричинити певні юридичні наслідки, зокрема права та обов'язки для учасників перевезення. Вчинки, як юридичні факти хоч і не спрямовані на досягнення юридичних наслідків, проте спричиняють, породжуючи, змінюючи чи припиняючи, правовідносини [203, с. 84-85]. Такими є блокування доріг як протест проти їх аварійності та невідповідності встановленим вимогам (траса Чернівці – Вінниця) тощо.

Для перевезень важливе значення мають юридичні умови – обставини, котрі внаслідок припису цивільно-правової норми мають певне значення для виникнення, зміни цивільних правовідносин, але безпосередньо не породжують їх і не тягнуть за собою трансформацій та не припиняють правові відносини [275, с. 19]. Умови ІНКОТЕРМС у змодельованих у них різновидах договорів і їх умовах вказують на їхні особливості як підстави виникнення цих правовідносин. При цьому, як зазначається, основною підставою виникнення цивільних прав є договір як дво- чи багатосторонній правочин – погоджені дії двох або більше сторін [157, с. 28]. Зауважимо, що їх визначальною умовою є місце доставки товару.

Звертає на себе увагу те, що тут є невинуватена тавтологія: 1) договором відповідно ч. 2 ст. 202 ЦК України є двосторонній чи багатосторонній правочин; 2) особливої потреби уточнювати в ст. 11 ЦК України поряд із правочинами (загальна категорія) є ще й договори (різновид цієї категорії), на наш погляд, немає. У договірному праві країн ЄС положення про правочини – частина договірного права.

Договір - не єдина підстава для виникнення правовідносин із перевезення. Є інші складові перевезення вантажу, отримання дозвільних документів, проходження митного контролю, якщо перевізник і декларант не збігаються, отримання квот (у разі необхідності), дотримання вимог щодо технічного стану автомобіля, на який завантажено вантаж чи причепа (іншого перевізного засобу), стан екіпажу, зовнішні фактори, які зазвичай охоплюються поняттям форс-мажор (стан доріг і можливість проїзду ними). Якщо заборонено пересування окремими автошляхами, вони закриваються, то перевізник використовує об'їзні шляхи, що збільшує вартість перевезення вантажу та збільшує строки перевезення. Одні з них є передумовами для укладення договорів, інші складовими їх виконання та його документування.

Прикладом юридичних умов, що виникають через проміжні ланки, які формують, дволанкові умови для юридичного факту, є договірна відповідальність за порушення умов договору перевезення в разі псування вантажу, особливо продуктів харчування. У цивільно-правовій доктрині висловлено, що підставою цивільно-правової, у тому числі і договірної відповідальності, є склад цивільного правопорушення [142, 138, 268]. За наявності істотних відхилень від умов договору перевезення підставою для настання негативних наслідків для порушника є наявність порушень його умов, зокрема протиправності поведінки, збитку від цього, причинно-наслідкового зв'язку між ними, вини. На практиці йдеться про комплекс фактів, які в доктрині поділяються на: а) групу юридичних фактів; б) юридичну (фактичну) сукупність.

Основною підставою для виникнення зобов'язань із перевезення вантажів є правочин як різновид юридичного факту. Відповідно до ч. 1 ст. 202 ЦК України правочином є дія особи, спрямована на набуття, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків. Одночасно за змістом ст. 202 ЦК України договір визначається як дво- чи багатосторонній правочин, тобто домовленість двох чи більше осіб. Йдеться про договір (п. 1 ст. 11 ЦК України, ч. 3 ст. 509 ЦК України), про що будемо говорити більш предметно в подальшому.

Більшість науковців солідаризуються з тим, що договір у сфері приватного права є універсальним юридичним засобом (елементом) механізму внутрішнього регулювання суспільних відносин (саморегулювання) [219, с. 162]. Як вважає Б. І. Пугінський, договір сам є джерелом виникнення для сторін прав та обов'язків, не передбачених законом, а з іншого – укладення договору тягне за собою застосування до його учасників норм закону, що регулюють такі відносини. Договір може бути визначений юридичним фактом і водночас юридичною нормою, що безпосередньо регулює відносини його сторін [201, с. 44]. Тож з одного боку, він є нормативною основою такого регулювання, а з іншого – породжує й деталізує права та обов'язки його сторін. Для перевезення це корелюється ще наявністю правил перевезення, які є імперативними і не можуть порушуватися. У них виписано взаємопов'язаний та адаптований до специфіки певного виду транспорту комплекс цивільних прав та юридичних обов'язків перевізника, вантажовідправника та вантажоодержувача як сторін цих правовідносин.

Цікавим є підхід О. А. Беяневич, яка стверджує, що всі правовідносини, які не належать до абсолютних, є відносними, отже, зобов'язаннями як персоніфікованими зв'язками між не суб'єктами абсолютного правовідношення [12, с. 63]. Проте, щодо перевезень вантажів є певні елементи речових прав: ставлення перевізника до транспортних засобів, як до своїх, так і до вантажу.

Сторони цих правовідносин визначально характеризуються юридичною рівністю, майновою відокремленістю, що зумовлює деякі інші специфічні риси таких відносин. Ідеться про ініціативу у формуванні транспортних потоків чи маршруту перевезення, реалізацію наслідків порушення зобов'язань (застосовувати санкції чи ні, як акцесорне зобов'язання чи застосувати юрисдикційну форму примусового впливу на неналежного контрагента). Визначально сторони рівні в реалізації своїх прав, незалежні одна від одної, жодна з них не має і не може мати переваг перед іншою або нав'язувати свої умови при укладенні або виконанні договору [270, с. 63]. Проте в

досліджуваному договорі слід зважати на детермінізм виду вантажу для встановлення інших умов його перевезення, уточнення місця перевезення не тільки місцем знаходження вантажоодержувача, але і у інші місця, які узгоджені його сторонами і можливі в технічному аспекті. Це розширює диспозитивізм регулювання з урахуванням розумності та справедливості. Наприклад перевезення вантажів по ґрунтових дорогах залежить від їхнього стану та можливості проїхати ними на момент виконання перевезень.

Що стосується галузевої приналежності регулювання перевезень вантажів, то ми притримуємося людиноцентричного спрямування. Ще В. І. Синайський вказував, що цивільні права слугують для задоволення потреб «людини в суспільстві», точніше в цивільному обороті, але ці права підсумовуються в загальне поняття приватної правової сфери, яка сама по собі існує в припущенні приналежності її будь-кому. Той, кому в цивільному обороті належить ця правова сфера, хто є її носієм, її центром, – і є особа в праві, або суб'єкт права [218, с. 91]. Ми виходимо з того, що власник здійснює право на перевезення його майна, яке набуває в цих правовідносинах спеціального правового режиму «вантаж» із подальшою його конкретизацією за походженням (продукти сільського господарства і промисловості); фізико-хімічними властивостями, режимом їх зберігання; техніці перевезення (сухі і наливні); форми пред'явлення до перевезення (насипні, тарно-штучні і т.п.); небезпеки (ті, що потребують особливих умов зберігання й перевезення). Детально це розглянемо як предмет договору.

Елементом механізму правового регулювання договірних відносин є реалізація норм права й забезпечення певних гарантій при здійсненні суб'єктивних прав. Реалізацію права розуміють як зовнішній прояв правового регулювання, так і кінцевий результат правового регулювання [165, с. 374]. В. С. Нерсесянц з цього приводу зазначав, що право є найвищою соціальною цінністю, але лише тоді, коли його норми і принципи втілюються в життя, реалізуються в діях суб'єктів соціального спілкування [159, с. 416]. В. В. Лазарєв

висловився, що цінність приписів, які містяться в нормах права, набуває реального значення лише за умови втілення їх у конкретних суспільних відносинах [126, с. 12].

Р. О. Стефанчук обґрунтував, що поняття «здійснення» повинно стосуватись суб'єктивних цивільних прав, тоді як поняття «реалізація» стосується правомочностей як складових частин суб'єктивного цивільного права [241, с. 144]. Вказується також, що реалізація – це складне за змістом поняття, яке включає здійснення, охорону і захист [155, с. 205]. Проте є легальний термін «здійснення цивільних прав», що проведено у ст. 12 ЦК України, і йому протистоїть категорія «реалізація права». Семантично термін «здійснення» тлумачиться як запровадження чи втілення в життя, чи робити щось або виконувати [160, с. 755], а термін «реалізація» як здійснення чогось, роблення реальним, у тому числі втілювати в життя [161, с. 104]. Попри спільне, все одно проглядаються окремі розбіжності, які свідчать на користь застосування термінології закону хоча б тому, що згідно зі ст. 8 Конституції України закріплено верховенство права, а ст. 19 – органи державної влади і місцевого самоврядування та їхні посадові особи зобов'язані діяти лише на підставі та у межах і спосіб, що передбачені Конституцією та законами України.

Навіть якщо йдеться про можливість власників суб'єктивних прав самостійно в межах закону обирати відповідний варіант поведінки на власний розсуд за принципом «дозволено все те, що не заборонено законом», і тим здійснювати закладені в ньому можливості для досягнення певної мети при здійсненні прав, слід притримуватися загальних та спеціальних приписів чинного законодавства.

Розрізняють три основні форми здійснення права: а) використання – це форма реалізації уповноважуючих норм, змістом якої є активна поведінка суб'єктів, що вчиняється за їхнім власним бажанням; б) виконання – це форма реалізації зобов'язуючих норм, змістом якої є вчинення дій, що вимагаються приписами, тобто виконання покладених обов'язків; в) дотримання – це форма

реалізації забороняючих норм, змістом якої є утримання суб'єкта від порушення заборон, які містяться в правових нормах [247, с. 451-452]. Тож можна передбачити, що через укладення договору перевезення, власник товару вимагає його переміщення як вантажу, а перевізник здійснює підприємництво і отримує від того прибуток, для чого оформляють відносини між собою договором з умовою дотримання імперативів актів законодавства. У такому сенсі договір є індивідуально-визначеним [57, с. 98] або конкретно-індивідуальним актом [249, с. 50], який програмує поведінку його сторін через визначення їхніх взаємних прав і обов'язків.

Здійснення ж цивільних прав та виконання обов'язків полягає у програмованій законодавцем і деталізованій договором поведінці його сторін відповідно до тих ідеальних моделей, які закладені в актах законодавства. Це забезпечує врегульованість однорідних, типових цивільних правовідносин, як упорядкованість відповідних суспільних відносин, і досягнення мети їхнього правового регулювання [172, с. 5]. Виходячи з цього, можна стверджувати, що названі вище елементи механізму правового регулювання відносин договором перевезення вантажів автомобільним транспортом мають, як імперативні, так і диспозитивні засади.

Для стабілізації засад правове регулювання доповнене санкціями, що забезпечує захист суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін у разі їх порушення. Він є додатковим, факультативним, оскільки механізм застосовуватиметься лише за умови порушення суб'єктивних прав та інтересів учасників відносин. Тож механізм правового регулювання договірних відносин доповнюється ним лише у випадку збою у правомірній поведінці їх учасників. Санкції у синалагматичних договорах – невід'ємний, але бажаний вид забезпечення виконання юридичних обов'язків їх сторонами. Інша справа, що він виконує охоронну функцію лише за наявності порушення та збитків від нього.

Р. Б. Шишка до елементів механізму цивільно-правового регулювання відніс цивільну відповідальність [284, с. 514]. Вона, через притаманні їй функції, стабілізує правовідносини, забезпечує виконання зобов'язань і тим дійсно є елементом механізму правового регулювання правовідносин, у тому числі й з перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Підсумовуючи викладене щодо механізму правового регулювання відносин з перевезення вантажів, зазначимо таке: а) завдяки йому забезпечується ідеальна модель цих відносин, яка закладена в чинному законодавстві; б) у ньому договір водночас є підставою виникнення правовідносин між сторонами та їхнім регулятором; в) є елементом у реалізації норм права й здійснення цивільних прав та виконання юридичних обов'язків.

До механізму правового регулювання цих правовідносин норми цивільного права загалом, спеціального законодавства та конкретного договору, які через: а) юридичні факти; б) правове становище сторін; в) правовий режим учасників правовідносин; г) встановлені права та обов'язки; г) види, способи стимулювання, обмеження і заборони; д) види та засоби захисту порушених суб'єктивних цивільних прав та законних інтересів сторін, забезпечують однотипне регулювання та захист порушених прав.

З урахуванням наведеного вважаємо, що в оптимальній редакції визначення досліджуваного договору варто сформулювати: «За договором перевезення вантажів перевізник зобов'язується за плату перевести вантаж встановленого виду, обсягу строків та інших умов перевезення від вантажовідправника до вантажоодержувача чи у визначений сторонами пункт призначення». Його перевагами є: усунення тавтології, презумування професійності перевізника та платного надання ним послуг з перевезення, детермінізм значення виду вантажу для встановлення інших умов його перевезення, уточнення місця перевезення не тільки місцем знаходження вантажоодержувача, але і у інші місця, які узгоджені його сторонами і можливі у технічному аспекті.

## **2.2 Договір як форма правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом**

Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом посідає особливе місце в механізмі правового регулювання перевезень вантажів, як мононормативний акт. При уточненні його місця в урегулюванні цих правовідносин слід звернутися до загальних положень про договір як джерело права. Зауважимо, що досі точаться суперечки щодо правильності застосування термінів «форма права» та «джерело права», хоча ми солідаризуємося з думкою, що ці терміни застосовуються в одному й тому ж самому значенні [164, с. 264]. До джерел походження права відносять самі обставини, явища, які породжують норми права (соціальні умови, наукові джерела, економічні інтереси), а їх формою права є об'єктивовані (виражені назовні) способи фіксації правових норм [296, с. 21].

Теорія «природного права» визнає невід'ємне право особи на приватну власність, можливість вільно її набувати чи відчужувати, у тому числі укладати договори. Водночас суб'єктивізм такого регулювання і його єдність забезпечується законодавчим регулюванням договірних відносин, яким визначається вид і характер поведінки їх сторін. Таке регулювання є лише формою, яка наповнюється змістом через вираження сторонами їхніх намірів вступити в договірні відносини, змінити чи розірвати договір [22, с. 88]. Зауважимо, що позитивне регулювання вантажних перевезень міститься в актах цивільного й господарського законодавства. При їх дослідженні ми виходимо з їх систематизації за юридичною силою, що надає змогу з'ясувати перевагу того чи іншого правового регулювання, спрямованістю, повнотою регулювання, співвідношенням загальних і спеціальних норм.

Як зазначається, цивільне законодавство може існувати в таких формах: 1) акти цивільного законодавства України; 2) договори суб'єктів цивільного права; 3) звичаї (у тому числі звичаї ділового обороту); 4) міжнародні договори; 5) інші акти цивільного законодавства (правова доктрина, прецеденти, корпоративні норми тощо) [259, с. 32-33]. У цивільно-правовій сфері визначальними є право приватної власності (ст. 41), свобода підприємницької діяльності (ст. 42), пріоритет принципу верховенства права (ст. 8). Вони детермінують правове регулювання також договірних відносин:

а) з урахуванням положень міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Зокрема Законом України «Про дію міжнародних договорів на території України» від 11.12.1991 р. встановлено, що укладені і належним чином ратифіковані Україною міжнародні договори є невід'ємною частиною національного законодавства України й застосовуються в порядку, передбаченому для норм національного законодавства. Це відкриває можливість через колізійні норми зобов'язального права ст.ст. 43-47 Закону України «Про міжнародне приватне право» [256] вибирати за згодою сторін право, що застосовується до договору, а за її відсутності – сферу дії права, що застосовується до договору. Це стосується вибору арбітражу, процедури, законодавства для врегулювання можливих спорів, місця розгляду справи. З огляду на об'єкт дослідження, особливе значення мають «Принципи Європейського договірної права» [179] як самостійне джерело правового регулювання в країнах ЄС, що регулює також транспортні послуги із перевезень вантажів;

б) положень ЦК України як основного акта приватного права та джерел цивільного законодавства як найважливішої складової останнього [260, с. 382]. У ньому регулюванню договірних зобов'язань із перевезень присвячена Глава 645 (статті 908-935). Урегулюванню вантажних перевезень присвячено всього 9 статей, які не охоплюють специфіки транспорту і не забезпечують повноти такого регулювання;

в) ГК України як акт, що визначає основні засади господарювання в Україні й регулює господарські відносини, що виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності між суб'єктами господарювання, а також між цими суб'єктами та іншими учасниками відносин у сфері господарювання [292, с. 75]. У ньому перевезенню вантажів присвячено главу 32, яка охоплює 11 статей. Проте вони, як і сам ГК є відсильними, і забезпечити повноту регулювання цих відносин не здатні. Ми солідаризуємося із проф. Є. О. Харитоновим, який вважає, що спроби прибічників господарського права обґрунтувати самостійність останнього, попри претензії на авантажність, за великим рахунком, не викликають особливого наукового інтересу, оскільки у більшості випадків їхні аргументи зводяться до декларації пріоритетності спеціального закону – (Господарського кодексу) над загальним (Цивільний кодекс) та спроб довести, що цивільне право, яке ґрунтується на засадах «застарілого» римського приватного права, поступається праву господарському, котре, нібито, є спорідненим з «прогресивним» американським «business law» [260, с. 388];

г) положень спеціальних законів у сфері регулювання перевезень та особливо підзаконних актів. Останні мало придатні для цивільно-правової чи господарсько-правової ідентифікації і тим примирюють затятих прибічників цивільно-правового чи тільки господарсько-правового регулювання відносин у зазначеній сфері. Принаймні у рішеннях судів по спорах, що витікають із перевезень вантажів та перевезень вантажів автомобільним транспортом однаково посилаються на норми ЦК і ГК, а ще більше спеціальних законів та Правил перевезення вантажів, що й зрозуміло в силу припису ст. 129 Конституції України.

Такий підхід до правового регулювання цих відносин надає змогу визначати ЦК України як базовий для врегулювання договірних відносин. Навіть якщо він містить відсильні положення, то неповнота правового регулювання заповнюється прийняттям спеціальних законів та інших актів законодавства;

спеціальними актами законодавства, зокрема Законом України «Про автомобільний транспорт». Правове регулювання цих відносин здійснюється законами, які мають прийматися в розвиток положень гл. 64 ЦК України. Тож у цій частині обидва кодекси ЦК менше, а ГК більше є своєрідними «весільними генералами» і основний тягар урегулювання відносин і транспортування вантажів припадає на спеціальне законодавство.

Аналіз їхніх норм свідчить про загальні підходи, але і про відмінності, що надає можливість констатувати відсутність системного підходу до джерел правового регулювання відносин із перевезення вантажів загалом та автомобільним транспортом зокрема. Вже не йдеться про різний підхід до їхньої природи, але і щодо змісту цих договорів, зокрема перелік істотних умов, які мають бути узгоджені сторонами, визначення права та обов'язків сторін, нерідко з віднесенням останніх до умов договору. Зустрічається неповнота визначення правового становища сторін, здебільшого перевізника, але обтічність і неповнота його може бути виправлена на основі засади справедливості та добросовісності за рахунок повноти врегулювання позитивним правом. Для забезпечення цього в ч. 3 ст. 6 ЦК України пунктом 3 слід встановити застереження, що сторони договору не можуть звужувати права та обов'язки сторін за договором, порівняно з тими, що встановлені актами законодавства. Це забезпечує однозначне розуміння прав та обов'язків сторін за договором та законність при розгляді спорів між його сторонами.

Ми солідаризуємося з проф. О. А. Беяневич, яка справедливо зазначила, що практика судового правозастосування свідчить про те, що не виправдане (довільне) розширення в законодавстві істотних умов договору на фоні дії положень ч. 3 ст. 180 ГК про те, що при укладенні господарського договору сторони зобов'язані в будь-якому випадку погодити предмет, ціну та строк дії договору ГК, може спрямовуватися на ентропію договірних відносин [12, с. 212].

Договір є важливим регулятором правовідносин. Так проф. А. С. Довгерт його вважає основним регулятором цивільних відносин [274, с. 12-13], що є

певним перебільшенням хоча б тому, що відповідно до ст. 129 Конституції України судді при здійсненні правосуддя незалежні і підпорядковані лише закону. Навіть якщо в мотивувальній частині рішення суду вказуються положення договору, то в резолютивній частині вони все одно зводяться до положень закону.

Можна погодитись із С. В. Резніченко, що законодавець у ЦК України вперше закріпив цивільно-правовий договір як джерело цивільного права, що дозволило врегульовувати не лише відносини, які не врегульовані актами цивільного законодавства, а й відступати від цих положень і врегульовувати відносини на власний розсуд (ч. 2 ст. 6 ЦК) [206, с. 35]. Очевидно, що з огляду на полісемічність терміну «договір», М. М. Сібільов запропонував розширене доктринальне визначення договору у сфері приватного права: «Договір у сфері приватного права – це єдине волевиявлення (домовленість) двох або більше юридично рівних сторін, що збігається, зафіксоване у випадках, передбачених ним або законом, у письмовому документі з подальшою його легалізацією, що виражає їх спільну вільну волю на досягнення певних цивільно-правових (приватних) результатів майнового чи немайнового характеру, настання яких відбувається в межах зобов'язання з позитивним змістом, що виникає між ними і не зачіпає прав і законних інтересів третіх осіб, у разі здійснення боржником певних дій, які відповідають праву вимоги кредитора» [220, с. 93]. На наш погляд, таке визначення надто розгалужене, охоплює різні стадії, форму, тавтологічне, казуїстичне. У праві ЄС, особливо німецькому, використовують прості, зрозумілі і не казуїстичні юридичні конструкції.

Із формального боку договір як документ, фіксує домовленість двох чи кількох осіб і встановлює їхні права та обов'язки щодо здійснення взаємопов'язаної діяльності (договірне зобов'язання), то йдеться про різні прояви єдиного цілісного об'єкта як, очевидно, досить складного й багатостороннього, яким є договір [201, с. 45].

У ЦК України поняття «договір» розкривається через поняття: «дво- та багатосторонній правочин» (ч. 2 ст. 202) і «домовленість» (ст. 626). Перші та другі в подальшому у своїй змістовій частині збігаються навіть дослівно, що договір – домовлений правочин. Водночас, в актах законодавства трапляється термін «угода» як синонім, що вживався в ст. 41 ЦК УРСР 1963 року, щодо договорів. Крім того, щодо господарських та зовнішньоекономічних договорів застосовується термін «контракт». Попри розбіжності в найменуваннях як прояв свободи і її стримування засадою розумності та справедливості для характеристики договору як правової категорії використовується ч. 1 ст. 626 ЦК України, де він визначений як домовленість<sup>5</sup> двох або більше сторін, спрямована на встановлення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків. Для господарських договорів використовується складне тлумачення: у ч. 1 ст. 179 ГК України вказується, що вони є господарськими зобов'язаннями, а в ст. 173 ГК України подано поняття останнього, яке на наш погляд суттєво не відрізняється у його змістовій частині від того, що визначено ст. 509 ЦК.

Недарма О. А. Беяневич розглядає поняття «договір» як збірне (узагальнююче), до якого належать різні договірні типи (купівлі-продажу, поставки, перевезення, оренди, підряду на капітальне будівництво та ін.), що мають схожі принципи нормативної регламентації. Як вона вважає, господарським договором є засноване на угоді сторін і зафіксоване у встановленій законом формі зобов'язальне правовідношення між суб'єктами господарювання, змістом якого є взаємні права і обов'язки сторін у галузі господарської діяльності [13, с. 59]. Аксиоматично, що різновидом зобов'язань є договір та його різновиди.

В. В. Луць зауважив, що договір не обмежується тільки тим, що він впливає на динаміку цивільних правовідносин (породжує, змінює або припиняє їх), а й відповідно до вимог законодавства, звичаїв ділового обороту, вимог розумності й справедливості визначає зміст конкретних прав та обов'язків учасників

---

<sup>5</sup> Нерідко у авторських тлумаченнях натомість цього терміну використовують термін «угода», що є неприпустимим.

договірному зобов'язанню. У цьому розумінні договір є засобом регулювання поведінки сторін у цивільних правовідносинах [136, с. 15]. С. М. Бервено визначив його як правомірний правочин взаємоузгодженої волі двох і більше сторін, спрямованої на виникнення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків у формі зобов'язального правовідношення та на врегулювання відносин між цими сторонами шляхом закріплення цих прав та обов'язків у визначеній законом формі [14, с. 13]. Проте він не врахував співвідношення загального й спеціального, внаслідок чого допустив тавтологію та проігнорував презумпцію правомірності правочину і можливість легалізації неправомірного правочину. Якщо намагатися в одному понятті відобразити різні прояви договору як правового явища, то ми приречені поєднувати не поєднуване й розмити сутність договору як індивідуального регулятора суспільних відносин між його сторонами. Але, коли справа доходить до суду, суд при винесенні рішення по спору опирається на положення закону і це є правильним та відповідає ст. 129 Конституції України. Можна припустити, що до стадії судового спору сторони можуть опиратися на положення договору як індивідуального регулятора суспільних відносин, а в суді та суд – лише на норми закону.

Зважаючи на співвідношення загальних, спеціальних і окремих категорій, договір може бути визначений як домовленість – підстава виникнення, правочин – відображає динамічний аспект цих правовідносин при досягненні домовленості, зобов'язання – визначає співвідношення суб'єктивних прав та юридичних обов'язків, а також види забезпечення виконання останніх; об'єкт чи предмет – забезпечує види та мету. З урахуванням наведеного, договір є домовленим правочином, що встановлює взаємні зобов'язання його сторін, види забезпечення їх виконання та наслідки порушення зобов'язань.

Мета та предмет договору конкретизується через види (інститути) та підвиди (субінститути) договірного права. У ЦК України договір перевезення (глава 65) віднесено до послуг (глава 63), а договір перевезення вантажів у

статтях 909, 916-921 врегульовано усереднено без урахування впливу особливостей того чи іншого виду транспорту на його укладення та виконання. Зокрема, ст. 909 «Договір перевезення вантажу» у її ч. 1 визначено за договором перевезення вантажу, що одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Це визначення не досконале та, як і інші визначення договору в ЦК тавтологічне.

Більше специфіка враховується в спеціальних законах про види транспорту, зокрема в Законі України «Про автомобільний транспорт», де, на жаль, поняття договорів перевезення, та ще більше в «Правилах перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні», виписані не досить коректно. Так, у його п. 1 договір про перевезення вантажів визначено як двосторонню угоду (виділено нами – А. В.) між перевізником, вантажовідправником чи вантажоодержувачем, що є юридичним документом, яким регламентуються обсяг, термін та умови перевезення вантажів, права, обов'язки та відповідальність сторін щодо їх додержання. Очевидно, що таке визначення з юридично-технічного боку досить суперечливе:

1) відстало від юридичної лексики ЦК України чи досі не приведене до неї, як це передбачено ст. 4 ЦК України;

2) поєднує різні прояви категорії договір;

3) не витримано підходи, що проведені в ЦК України до визначення договору як програмно-цільової моделі врегулювання відносин між його сторонами;

4) містить некоректну термінологію темпорального спрямування, що не корелюється з ч. 1 ст. 251 ЦК України: у такому договорі може бути вказано лише про строки, а термінове перевезення вантажу в сенсі ч. 2 цієї статті суперечить засаді розумності;

5) неточно вказано правове становище перевізника, яким відповідно до ч. 1 ст. 33 Закону України «Про автомобільний транспорт» встановлено, що автомобільним перевізником, який здійснює перевезення вантажів на договірних умовах, є суб'єкт господарювання, який відповідно до законодавства надає послугу згідно з договором про перевезення вантажу транспортним засобом, що використовується на законних підставах;

б) незрозуміле закінчення цього легального визначення, особливо фраза «відповідальність сторін щодо їх додержання» чи невдалий переклад, бо відповідальність настає за порушення обов'язків; невдало в зазначених правилах визначено перевізника як особу, яка надає послуги з перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування. Тут проігноровано загальне правило про професійність діяльності перевізника, яка ігнорується та те, що він повинен бути за загальним правилом суб'єктом господарювання й не просто суб'єктом господарювання, а підприємцем.

Відповідно до п. 2 ч. 4 ст. 4 ЦК, якщо постанова КМ України суперечить положенням ЦК України або іншому закону, застосовуються положення цього кодексу або закону. Наведене надає підставу вважати, що: конструкція договору перевезення вантажу в ст. 909 ЦК України є такою, якою необхідно керуватися й доповнена змістом, який передбачений спеціальним законом, а визначення його в Правилах має бути зміненим і чим раніше, тим краще. Зокрема, йдеться про його *можливу редакцію*: «За договором перевезення вантажів перевізник зобов'язується за плату перевести вантаж від вантажовідправника до вантажоодержувача встановлених виду, обсягу строку та інших умовах перевезення у зазначене місце».

Для договорів за участі підприємців обґрунтована конструкція підприємницького договору. Серед ознак останнього виділяють: а) суб'єктами договору є підприємці або, принаймні, однією із сторін має бути підприємець; б) мета (ціль) договору полягає в реалізації підприємницького товару (послуги), який не призначений для сімейного чи домашнього використання; в) порядок

укладення договорів регламентується окремо; г) форма договорів тільки письмова або максимально наближена до письмової; д) підприємницькі договори, за деяким винятком, піддаються бухгалтерським проводкам; е) порядок виконання таких договорів і відповідальність у разі їх невиконання або неналежного виконання чітко обумовлені наперед; є) механізм ціноутворення формується відповідно до ринкової кон'юнктури. Таким чином, на основі вищевикладеного підприємницький договір визначається як спрямований на встановлення, зміну або припинення прав та обов'язків щодо товару договір, що укладається в письмовій формі та відображається в бухгалтерській документації [177, с. 346-347].

Як зазначають науковці, такий договір опосередковує підприємницьку діяльність як діяльність, що здійснюється у межах суспільного виробництва (В. С. Мілаш) [150, 73]; поєднує як загальні ознаки цивільно-правового договору, так і особливі риси: по-перше, його суб'єктами є зареєстровані у встановленому порядку суб'єкти підприємництва; по-друге, його зміст становлять умови, за якими передаються товари, виконуються роботи або надаються послуги з метою здійснення підприємницької діяльності або для інших цілей, не пов'язаних з особистим (сімейним, домашнім) споживанням; по-третє, для деяких їх видів, зокрема, зовнішньоекономічних контрактів або біржових угод, може встановлюватися окремий порядок їх укладання (підписання), обліку та реєстрації; по-четверте, порядок виконання або умови відповідальності сторін за ним можуть характеризуватися певними особливостями. З їх урахуванням, підприємницьким договором науковець вважає цивільно-правовий договір, сторонами якого є юридичні чи фізичні особи – підприємці й за яким передається майно, виконуються роботи або надаються послуги з метою здійснення підприємницької діяльності або для інших цілей, не пов'язаних з особистим (сімейним, домашнім) споживанням. Якщо ж у нормах ЦК або спеціальних нормативних актах не відображені особливості тих чи інших видів підприємницьких договорів, до них застосовуються загальні положення

зобов'язального і договірному права, закріплені в ЦК та інших актах цивільного законодавства [136, с. 25-26].

Зважаючи на неповноту конструкції договору, цікавим є те, що законодавство встановлює принципи верховенства закону над договором. Це виправдовує, обов'язковість для сторін правил, які закріплені актами цивільного та іншого законодавства й діють незалежно від їх внесення в текст договору. Такий підхід забезпечує висхідні умови до регулювання правовідносин, зокрема: верховенство норм закону над договором; рівність диспозитивних норм закону й умов договору та диспозитивність такого регулювання; стабільність, оскільки при вступі в дію нового закону, що регулює відносини сторін по-іншому, зберігають свою силу умови вже укладеного договору, якщо інше не передбачено законом; відповідність змісту договору нормам актів законодавства; поєднання приватних та публічних інтересів; можливість застосування звичаїв ділового обороту; визнання договору як правочину недійсним, якщо він не відповідає вимогам закону; застосування наслідків недійсності правочинів.

Певним чином спір про базу врегулювання відносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом нівелюється на практиці застосуванням типових та примірних (взірцевих) договорів, яких чимало [167], зокрема Типовий договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом у місцевому та міжміському сполученні [248] та поширюються інші типові договори, зокрема Договір перевезення вантажу [69]. Перевізники їх вдосконалюють і проводять у них власні інтереси через непропорційність співвідношення гарантій забезпечення виконання прав та обов'язків, особливо наслідків порушення останніх. Такі договори визначають необхідну або бажану модель поведінки їх сторін, спрощують їх укладання за моделлю договору про приєднання.

Можна солідаризуватися з С. М. Бервено, що при застосуванні типових договорів їхні положення не повинні суперечити ЦК України та іншим законам України. Типовий договір, затверджений із порушенням цих вимог, має

вважатися таким, що суперечить законам України, а відтак не підлягає застосуванню й може бути скасованим відповідно до ст. 21 ЦК України [14, с. 81-82]. Типові договори визначаються як своєрідний нормативно-правовий акт, який регулює договірні відносини і заповнює їх недостатнє врегулювання актами вищої юридичної сили [275, с. 621], чи як нормативний акт, в якому правила поведінки виражені у формі умов відповідного цивільно-правового договору [33, с. 146-147]. Ми схилиємося до того, що такий договір – результат узагальнення практики, врівноваження правового становища його сторін, і в силу принципу свободи договору має рекомендаційний характер.

Це підтверджується ст. 630 ЦК України, якою регламентовано, що договором може бути встановлено, що його окремі умови визначаються відповідно до типових умов договорів певного виду, оприлюднених у встановленому порядку. Якщо такого посилання на типові умови в договорі не буде міститися, то такі умови можуть застосовуватися лише як звичаї ділового обороту, якщо вони відповідають вимогам ст. 7 ЦК України.

Типові договори можуть бути регулятором договірних відносин з урахуванням положень інших актів законодавства. Звідси підряд перевезення вантажів автомобільним транспортом може регулюватися на основі типових умов, якщо він прийнятий сторонами як чинний для них індивідуальний правозастосовний акт. Як зазначається, типові договори можуть включати умови, які імперативно встановлюють права та обов'язки сторін (у тому числі відтворюють положення закону, на підставі якого вони прийняті), умови, що деталізуються сторонами або визначаються ними на їх розсуд [12, с. 185].

У компаративістичному аспекті нашого дослідження зауважимо, що в договірному праві ЄС, яке особливо вплинуло й продовжує впливати на регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом, виділені різновиди типових контрактів: 1) типовий контракт-зразок – рекомендаційний зразок на основі якого й укладається контракт; 2) типовий контракт-оферта (акцепт) – висловлення пропозиції однією стороною чи обома разом

обов'язкових умов майбутнього договору у вигляді оферти чи акцепту; 3) типовий контракт-формуляр – вироблений практикою набір оптимальних умов певного договору на основі уніфікації договірних умов у певній сфері діяльності (типові форми чартерів, публікації оголошень, розміщення телевізійної реклами тощо); 4) загальні умови – окремі визначені однією із сторін чи спільно параметри договору, які поширюються на декілька договорів; 5) контракт приєднання – типова форма договору, у якій обумовлені всі умови майбутнього договору в певній стандартній формі, що може бути прийнята іншою стороною шляхом приєднання до неї без можливості внесення змін та доповнень [9, с. 204-207]. Вони продовжують активно впливати на договірну практику країн ЄС та через запозичення суб'єктами господарювання і СНД.

Наразі простежується тенденція до розширення застосування типових договорів, що слугує єдності правозастосування, зокрема договірної практики, а через неї і судової практики. Типізація договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом забезпечується не тільки їхнім рекомендаційним значенням, а й зручністю, роллю АсМАП України, тісною взаємодією в її рамках вітчизняних перевізників, а через неї із зарубіжними перевізниками. Немала заслуга юристів-практиків, які вдосконалюють ці форми, запозичують прогресивне чи зручне для них. Тож типові та примірні договори на перевезення вантажів автомобільним транспортом є рекомендаційними, визначають бажану для законодавця чи сильної в договорі сторони модель поведінки сторін, надає через засаду й принцип свободи договору можливість відступити від них, але з умовою, якщо це не суперечить імперативним вимогам чинного законодавства, засадам розумності та справедливості. Можна погодитися з А. Б. Гриняком, «... що типові і примірні договори як джерела правового регулювання ... – це особливі види нормативного регулювання взаємовідносин ..., в яких імперативно встановлюються права та обов'язки сторін та умови, які підлягають деталізації сторонами або можуть бути визначені в договорі ... на їх розсуд» [59, с. 221].

Відносини сторін за досліджуваним договором можуть регулюватися звичаєм, наприклад, звичаєм ділового обороту, як правилами поведінки, які не передбачені актами законодавства, але широко застосовуються в певній сфері відносин (ст. 7 ЦК). Г. Ф. Шершеневич назвав звичаєве право юридичними нормами, які склалися силою побутових відносин, незалежно від верховної влади й набули у свідомості суспільства обов'язкового значення. Для того, щоб звичаєве право було визнане джерелом права, він визначив умови: а) звичай повинен бути заснований на усвідомленні його необхідності, як правила поведінки, на переконанні, що слід чинити саме так, а не інакше, в інтересах співжиття; б) неодноразовість його застосування [282, с. 46-50]. Водночас сфера їх застосування звужується, хоча стрімкий розвиток економіки та новітніх технологій призвів до того, що законодавець за ними не встигає. Це залишає можливість застосування звичаїв як джерел правового регулювання відносин. До того варто зазначити, що в Принципах міжнародних комерційних договорів (УНІДРУА) [180] співвідношення звичаю та договору визначається на користь останнього. При укладанні підприємцями договорів можуть застосовуватися Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів (ІНКОТЕРМС) [174]. Вони стосуються й регулювання перевезень вантажів, а не тільки договору купівлі-продажу товарів. Відповідно до ст. 1.8 Принципів міжнародних комерційних договорів «Звичай та практика» сторони пов'язані будь-яким звичаєм, стосовно якого вони домовились та практикою, яку вони встановили у своїх відносинах.

Договірне регулювання відносин із перевезення вантажів здійснюється з урахуванням судової практики та її спрямування, зокрема визнання судового прецеденту як джерела права. Як зазначає М. К. Галянтич, роз'яснення Пленуму ВСУ мають правову силу, є обов'язковими для виконання всіма учасниками судочинства і є джерелом житлового права [43, с. 54]. Водночас О. В. Дзера вважає такі роз'яснення лише як форми тлумачення чинного законодавства, що застосовується судами [267, с. 39-40]. Наразі ми притримуємося першої позиції з

огляду можливої перспективи розгляду спору в суді, у тому числі й Стокгольмському арбітражному суді.

Підсумовуючи вищевикладене, можна стверджувати, що правове регулювання відносин сторін за договором перевезення вантажів забезпечується всіма джерелами права, але провідне місце серед них належить конкретним договорам, зокрема договору на перевезення вантажів автомобільним транспортом. Його, як і інші цивільно-правові договори розкривають через його характеристику, яка надає можливості визначитися в його елементах змісту та властивостях. Склалось так, що характеристика охоплюється поняттям «види договору», що є досить сумнівним: вид – частина більшої за обсягом категорії ніж договору й побудована за предметом та метою; якщо різні явища називати одним терміном, то це призведе до термінологічної плутанини, вид договору в цій частині, на наш погляд, є механічною проекцією видів правочинів; у такому підході є більше недоліків ніж переваг.

На це звертають увагу представники договірного права. Так, при аналізі ступеневої чи подвійної класифікації договорів, Л. К. Веретельник [32, с. 5-6], виділила ті прояви, які характеризують будь-який договір і є алгоритмом побудови правовідносин сторін. При цьому деякі з них уже передбачають самі по собі таку властивість: підприємницький договір обов'язково є оплатним і письмовим. Отже характеристика договору є окремою юридично значимою правовою категорією, яка визначає підходи до побудови його змісту та відносин сторін у процесі його виконання.

Вона (характеристика договору) підкреслена у його легальному чи доктринальному визначеннях де, відповідно до прийнятої у ЦК України конструкції їхніх легальних визначень, відображено: 1) двосторонність та навіть синалагматичність, рідше односторонність; 2) консенсуальність чи реальність; 3) оплатність чи безоплатність; 4) фідуціарність чи алеаторність; 5) предметність.

У XXI столітті в цивілістиці набули поширення багатоступеневі класифікації договорів із поетапним використанням юридичних (консенсуальність та двосторонність) або економічних (оплатність, ризиковість) ознак. Класифікації договорів відображають різноманітність договірних конструкцій: форм, типів, інститутів, субінститутів і різновидів та навіть характеристик. В останньому вони проявляють загальний недолік: об'єднують в одне ціле те, що не поєднується, змішуються критерії та рівні класифікації.

При характеристиці договорів використовують однакові підходи: за розподілом прав, за співвідношенням моменту укладення та виконання, за економічним вартісним критерієм, за галуззю врегульованих договором правовідносин: господарська – господарський, побутова – побутовий, інвестиційний тощо. Вони зумовлюють характер: господарський, особливо підприємницький, договір є тільки оплатним. Загалом, характеристика договору – певна програма чи мірило, яким визначають спосіб укладення, мету, наслідки, зміст, механізм його регулювання. Використання нами до досліджуваного договору терміна «непойменований» уже свідчить про відсутність його законодавчого врегулювання.

Л. К. Веретельник виділила дві класифікаційні групи договорів: характеристичні та функціональні. На її погляд, перші характеризують конкретний договір як вид зобов'язання й основні риси договору та його оцінку за найбільш загальними правовими критеріями, визначають правове становище сторін та процедуру їх укладення. У свою чергу, ці договори вона поділила на дві групи: 1) характеризує його як зобов'язання (односторонні, двосторонні та багатосторонні договори); 2) друга – як договір із позиції загальних властивостей та правових конструкцій [32, с. 6].

Нами цей підхід договору може бути застосований щодо характеристики досліджуваного договору. Тим більше, що він є виправданим і вказує на договірний зв'язок як двосторонній і приналежність сторонам взаємних суб'єктивних цивільних прав та юридичних обов'язків. Водночас, як уже

ззначалось, висловлена позиція, що цей договір є тристороннім і навіть договором на користь третьої особи. Так А. М. Бянкіна стверджує: «Несмотря на существующие различные взгляды о правовом положении грузополучателя, квалифицировать договор перевозки грузов автомобильным транспортом следует как договор в пользу третьего лица. Автор придерживается данной позиции и в том случае, если грузоотправитель и получатель совпадают в одном лице, так как данный субъект при заключении и последующем исполнении договора выполняет действия, присущие грузоотправителю и получателю, а не единой стороне договора» [30, с. 5]. На наш погляд, така позиція є більше ніж спірною, особливо в останньому випадку – не відповідає засаді розумності. Нагадаємо, що згідно з ч. 1 ст. 636 ЦК України за договором на користь третьої особи боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена в договорі. Оскільки вантажоодержувач заміщає в договорі перевезення вантажу його відправника, то говорити про нього як про третю особу досить складно, навіть тоді, коли йдеться про переадресацію вантажу. До того, відповідно до ст. 334 ЦК з моменту вручення майна перевізнику в одержувача виникає право власності, яке є непорушним.

Досліджуваний договір є комунітарним, де відправник повинен не тільки передати вантаж перевізнику, але й сплатити обумовлену суму (частину чи всю), а перевізник його перевезти та передати отримувачу. Такі договори є синалагматичними – одна сторона є зобов'язаною, якщо інша виконає перед нею своє зобов'язання, або одна зі сторін отримує право вимоги стосовно іншої, якщо виконає своє зобов'язання. Так перевізник не може виконати зобов'язання із перевезення вантажу доти, доки вантажовідправник його не надасть разом із супровідними документами, а наразі і сплатою хоча б частини плати. Вантажовідправник для розвантаження вантажу повинен бути завчасно попереджений про час прибуття вантажу.

Досліджуваний договір є оплатним та передбачає грошову винагороду перевізнику, що є суб'єктом господарювання. Класично цей договір є оплатним і

плата за перевезення складається із прямих та накладних витрат виконавця, винагороди, стимулювання тощо. Наразі не допускається бартеризація: зокрема оплата транспортних послуг товарами чи іншими послугами.

У літературі він вважається реальним на тій підставі, що його виконання можливе лише з моменту передання вантажу. Водночас є достатні підстави вважати його консенсуальним: заснований на домовленості сторін, яка передуює його виконанню, виконується у певний строк, а не одночасно з укладенням чи в короткий строк. Водночас вказується, що договір перевезення вантажу є реальним, що пов'язується з моментом надання вантажу [269, с. 690] та є, на наш погляд, помилковим. Але надання вантажу є лише умовою виконання такого договору, і ніяким чином не свідчить, що тим припиняються права та обов'язки його сторін, як у договорі дарування. Навпаки, вони не припиняються ні з врученням вантажу вантажоотримувачу, про що свідчить судова практика за позовами про притягнення порушників до відповідальності за порушення умов перевезення, внаслідок чого вантаж зіпсовано, та більшою мірою несплати за договором.

Наразі договір перевезення вантажів автомобільним транспортом як господарський чи підприємницький договір є договором про приєднання, тобто таким, умови якого встановлені однією зі сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованого договору (ч. 1 ст. 634 ЦК України). Принаймні в Правилах є два додатки з примірними зразками договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Ми солідаризуємося з С. О. Бродовським у тому, що «... договір приєднання необхідно розглядати як форму укладання договору, а не як вид договору» [23, с. 4]. Типові їх форми та умови розробляє перевізник під впливом практики, а потім стандартні контракти пропонує акцептанту-відправнику. Той лише вказує вид та параметри вантажу й місце його доставки, а ціна як тариф визначена перевізником.

Договір на перевезення вантажу є змішаним і охоплює відносини з його зберігання, обробки вантажу та підготовки його до транспортування. Він має елементи інших договорів. У цій частині до нього застосовуються правила про договори, елементи яких він охоплює. Проф. А. О. Собчак вважав їх проміжною стадією для виникнення нових договорів, які перш ніж отримати законодавче визнання як самостійного договірної виду, проходять стадію змішаного чи комплексного договорів [225, с. 61-66]; проф. О. С. Іоффе пов'язував розвиток договірних форм із історичним процесом, коли певні договірні форми прагнуть до найближчого за змістом договірної типу, але коли їх нормативне регулювання досягає оптимальних масштабів, набувають самостійної типологічної значущості [88, с. 103]; проф. І. Ю. Красько вважав змішані договори інструментом інтеграції та способом уникнення подрібнення правового регулювання відносин через укладення декількох договорів [121, с. 30]. Проте змішаний договір не є самостійним типом договору чи його видом, а лише характеризується за множинністю його предметів.

Проведена ідея мультимодальних перевезень як «транспортировку груза и оказание соответствующих транспортных услуг оператором в отношении заказчика по единому договору перевозки» [30, с. 5]. Ми не виключаємо таку можливість і стосовно досліджуваного договору лише як прояву змішаного договору та диспозитивності. Проте не варто відмовлятися від ідеї змішаності такого договору, тим більше, що це забезпечує можливість появи в одному договорі двох та більше предметів і пов'язаних із ними інших змішаних його умов. Тож його мультимодальність можна розглядати лише як прояв змішаності. На наш погляд, така конструкція є виправданою й логічним розвитком уявлень про нього.

Зауважимо, якщо однією зі сторін такого договору є суб'єкт господарювання, то договір відноситься до господарських, підпадає під регулювання актами цивільного та господарського законодавства і таким чином є комплексним.

Алеаторність досліджуваного договору зумовлена тими ризиками, які притаманні автомобільному транспорту та стану вітчизняних доріг, соціальною, політичною нестабільністю, тероризмом у східних областях та проведенням АТО.

Отже, досліджуваний договір є двостороннім, оплатним, консенсуальним, алеаторним, комплексним та здебільшого договором про приєднання. Може бути змішаним і як його різновид – мультимодальним.

### **2.3 Сторони договору перевезення вантажів автомобільним транспортом**

У попередніх розділах ми вже розглядали поняття досліджуваного нами договору і виявили його неузгодженості та вразливі конструкції, зокрема в правовому становищі його сторін та зокрема віднесенням їх до ст. 50 Закону України «Про автомобільний транспорт» щодо умов договору. Правовою формою врегулювання відносин між перевізником, вантажовідправником та вантажоодержувачем є договір, правової конструкції якого як джерела правового регулювання ми торкалися в попередньому підрозділі.

Мета даного підрозділу – на основі положень чинного законодавства про договори та їх умови довести неприпустимість віднесення сторін договору до його змісту, та сформулювати загальні та спеціальні правові статуси учасників цих правовідносин відповідно до визначених завдань і висхідних положень у міжнародних актах законодавства (інтеграційний вектор дослідження) і традицій національного законодавства (тактичні завдання). Воно обумовлене тим, що легальні їх визначення в Правилах мають низку недоліків. Ми усвідомлюємо, що

в позитивному праві є розбіжності в легальних визначеннях. Сформоване нами визначення детерміноване підходами до конструкції договору в ЦК як основному акті цивільного законодавства, намагання попередників вирішити це завдання швидше було суб'єктивним чи потребою висловитися з цього приводу, розроблене нами поняття не може стати в основі нового його бачення. Напевно йдеться про його оптимізацію для того, щоб прибрати повтори, тавтологічні вислови, виділити найхарактерніші ознаки й пристосувати до потреб машинної електронної обробки інформації щодо нього як ключового поняття.

Додаткові проблеми створюють суб'єктивні оцінки й неточності у використанні термінології. Досить часто замість терміна «сторони» договору вживається термін «суб'єкти договірних правовідношення» [70, с. 198], що є досить спірним: по-перше, якщо є загальне правове становище та спеціальне, то використовується саме останнє; по-друге, термін «суб'єкти» є теоретичним, а не прикладним; по-третє, у ст. 2 ЦК України як основному акті цивільного законодавства, застосовано термін «учасники цивільних правовідносин»; по-четверте, термін «суб'єкти» у ЦК України застосовано лише стосовно права власності та права інтелектуальної власності й то, на наш погляд, не досить вдало; по-п'яте, поняття «договір» є уточненням загального поняття «зобов'язання», а в зобов'язаннях їх учасниками за ст. 509 ЦК України – є сторони; по-шосте, відповідно до ч. 2 ст. 202 ЦК України кожен договір є двостороннім чи багатостороннім правочином, а учасниками правочину законом визнано сторони.

Встановлення понять забезпечує їх усвідомлення та роз'яснення при тлумаченні, єдність правового розуміння та єдності правового регулювання. Надання правовому явищу назви (*nome*) встановлюється для того, щоб адекватно відобразити його сутність, найбільш характерні ознаки, вказати на приналежність до більш високих однопорядкових категорій. Це стосується низки договорів з надання послуг – договір із надання транспортних послуг – договір

перевезення вантажу – договір перевезення вантажу автомобільним транспортом.

Тут слухним є методологічний підхід про норми-дефініції, які сприяють єдності праворозуміння й правозастосування, а також правничої науки. Законодавець у легальному визначенні правового явища визначає підхід до його тлумачення; зазвичай у ньому акумулює найсуттєвіші його ознаки: типологію, мету, сутність, характеристику, персоніфікує учасників правовідносин та вказує на їх основні суб'єктивні права і юридичні обов'язки; відображає панівну доктрину і напрям розвитку інституту права й тим надає підставу для зближення поглядів правників.

При встановленні понятійного апарату у правничих дослідженнях виходять із семантичного навантаження. Вони покликані задовольняти відповідні потреби всіх суб'єктів цивільного права й складати основні їх порозуміння, а для юристів праворозуміння. Різноманітність цих потреб і їх лобювання в актах законодавства чи різний рівень знання правової матерії та наукові позиції зумовлюють існування значної кількості різних тотожних понять. Зокрема йдеться про те, що сторони такого договору можуть мати різне правове становище, яке призводить до конфліктів інтересів. До того ж, окрім вантажу одержувача<sup>6</sup> перевізник може одночасно перевозити вантаж іншого вантажоодержувача чи навіть свій власний, а витрати покласти на клієнта.

Правове становище сторін досліджуваного договору трансформується:

– власник вантажу, зокрема й здебільшого як товару, оферент-акцептант при укладенні договору його перевезення, сторона договору з моменту його укладення, можливо охоронник, якщо супровід та охорону вантажу здійснює він сам, претензійник – у разі виявлення порушень, позивач/відповідач при зверненні з позовом до суду;

– покупець товару, оферент-акцептант при укладенні договору його перевезення, сторона договору з моменту його укладення, зокрема

---

<sup>6</sup> Ми враховуємо, що відповідно до ч. 2 ст. 334 ЦК з моменту передачі вантажу перевізнику право власності виникає у вагтажодержувача.

вантажоодержувач, можливо охоронник якщо супровід та охорону вантажу здійснює він сам, претензійник – у разі виявлення порушень, позивач/відповідач при зверненні з позовом до суду;

– суб'єкт господарської діяльності у сфері перевезень вантажів, оферент-акцептант при укладенні договору перевезення вантажу, перевізник за договором із моменту його укладення й одночасно охоронець вантажу, якщо це не покладено на вантажовідправника або вантажоодержувача чи професійного охоронника, претензійник – у разі виявлення порушень, позивач/відповідач при зверненні з позовом до суду.

Очевидно, що правове становище може змінюватися в залежності від організаційно-правової форми, наприклад для ТОВ чи для ТДВ, та форми власності, на якій вони засновані. Варто погодитися з тим, що «... саморегулювання договірних відносин як урегулювання зазначених відносин на власний розсуд безпосередньо їх учасниками (сторонами) в укладеному між ними договорі, норми (правила) якого можуть відступати від нормативних приписів, закріплених у відповідних актах цивільного законодавства та розрахованих на врегулювання саме таких відносин» [171, с. 4]. Тож, правове становище сторін договору визначається самими учасниками правовідносин із урахуванням висхідних положень в актах цивільного законодавства. Це, як вважає І. Р. Шишка, стримує міркування договорів під інші договірні чи навіть правові конструкції і забезпечує єдність правозастосовної та судової практики [283, с. 110]. Окрім того, це відображає позитивістський підхід до визначення правового становища сторін.

Загальними умовами участі в цивільних правовідносинах є наявність права-та дієздатності, а для участі фізичних осіб у підприємницьких правовідносинах спеціально розроблено конструкцію підприємницької правоздатності. Вона за загальним правилом виникає згідно зі ст. 42 Конституції України та ст. 53 ЦК України з досягненням повноліття. Наявність підприємницької правоздатності та бізнесдієздатності як здатності бути учасником підприємницьких правовідносин

і набувати права і обов'язки підприємця [265, с. 209] є підставою для участі в них перевізників.

Зокрема особа, що вчиняє правочин, повинна мати необхідний обсяг цивільної дієздатності. Право на укладання договорів є елементом цивільної дієздатності чи договороздатності [115, с. 5] осіб та інших учасників цивільних правовідносин (держави, АРК, територіальних громад тощо). Для деяких із них, зокрема для перевізників окремих видів вантажів, це пов'язується із наявністю ліцензій, квот та сертифікацією.

Для фізичних осіб як вантажовідправників та вантажоодержувачів керівними є положення про повну цивільну дієздатність. Якщо така особа є суб'єктом підприємництва, то може це вчиняти: за загальним правилом – з моменту її державної реєстрації як суб'єкта підприємницької діяльності (підприємця) та навіть до набуття такого правового становища: ніхто не забороняє їй вчиняти оптові закупки товару для майбутнього підприємництва. Як виняток повна дієздатність настає з моменту емансипації, а також згідно з ч. 1 ст. 35 ЦК України з вчинення запису неповнолітньої особи матір'ю або батьком дитини.

Тим же методом виключення можна зробити висновок, що фізичні особи, які не мають необхідного обсягу цивільної дієздатності (є частково – чи неповністю дієздатними, визнані обмежено дієздатними чи недієздатними), не можуть бути стороною в договорі перевезення вантажів автомобільним транспортом. До того ж неповністю дієздатні та обмежені в дієздатності через презумпцію правомірності правочину можуть бути такими. Якщо відповідно до та в порядку ст. 35 ЦК України повна цивільна дієздатність надана емансипованій фізичній особі, то немає перепон для того, щоб вона була стороною й навіть до реєстрації її суб'єктом господарювання купила на свої гроші товар, і його як вантаж переправила до місця здійснення її підприємницької діяльності. Окрім того, ч. 1 ст. 35 ЦК України передбачено, що запис неповнолітньої особи матір'ю або батьком дитини надає їй повне право

бути учасником договірних відносин, у тому числі й перевезення вантажу автомобільним транспортом.

Сторонами за досліджуваним договором переважно є юридичні особи, для яких, як зазначає О. І. Зозуляк, договір є основною правовою формою реалізації їхньої цивільної правосуб'єктності [83, с. 74]. Відповідно до ст. 91 ЦК України юридична особа може мати ті ж цивільні права та обов'язки (цивільну правоздатність), як і фізична особа, крім тих, які за своєю природою можуть належати лише людині. Як зазначає В. І. Борисова, юридична особа здатна мати загальну (універсальну) правоздатність [21, с. 28], проте не завжди: у встановлених законом випадках юридична особа може здійснювати лише певні види діяльності, перелік яких визначається законом, лише після одержання нею спеціального дозволу (ліцензії). Як вважає В. М. Кравчук, джерелом правоздатності організацій є правоздатність її засновників, тому обсяг правоздатності організації не може бути більшим, ніж обсяг правоздатності її засновників, через що порівняння правоздатності фізичних та юридичних осіб є безпідставним, оскільки особливістю правоздатності юридичних осіб є те, що вона обмежена цілями їхньої діяльності, які визначаються при утворенні юридичної особи [117, с. 19]. На наш погляд, юридична особа засновується саме тому, що чинне законодавство передбачає, що певні види діяльності може здійснювати лише юридична особа. Тож можна солідаризуватися, що фізичні особи-засновники створюють юридичні особи приватного права для того, щоб розширити свої можливості для здійснення тих видів діяльності, які не може вчинити самостійно фізична особа. В. С. Мілаш висловила, що договірна правосуб'єктність юридичних осіб – суб'єктів господарювання, на відміну від громадян, може мати як загальний, так і спеціальний характер, який залежить не від різновиду юридичної особи, а від того, на боці якої сторони виступає юридична особа [150, с. 260-261].

Юридичні особи як сторони договорів із перевезення вантажу діють відповідно до встановленої засновницькими документами мети їхньої діяльності.

У даному разі для перевізників ідеться про здійснення перевезень як виду підприємництва, а для відправників та отримувачів вантажів – як можливість їх переміщення як допоміжної до основного виду (наприклад виробництво товарів – для відправника та торгівля для отримувача) діяльності. Статтею 6 Закону України «Про транспорт» передбачено, що перевезення вантажів, надання інших транспортних послуг, експлуатація й ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їхніми статутами.

Тож перевізником зазвичай є орган транспорту (автомобільне підприємство як організація), якому транспортними статутами та кодексами надано право укладати договори перевезення безпосередньо самому або через свої підрозділи або самозайнятого перевізника. Як доречно вказує О. М. Вінник, «... вантажним перевізником на автомобільному транспорті є суб'єкт господарювання (автотранспортне підприємство, індивідуальний підприємець), який на підставі отриманих ліцензій здійснює експлуатацію власних та/або орендованих транспортних засобів (автомобілів) з метою перевезення вантажів» [40, с. 576]. Але Статут і Правила ігнорують індивідуального підприємця як сторону договору.

Відповідно до п. 25 ст. 9 Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» [196] ліцензуванню підлягає надання послуг із перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу річковим, морським, автомобільним, залізничним транспортом<sup>7</sup>. До того, як 19.10.2010 року Верховна Рада України прийняла Закон України «Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності» [185], передбачалось ліцензування такого виду діяльності як надання послуг з перевезень вантажів автомобільним транспортом, крім небезпечних. Безпосередньо це регулювалося Інструкцією Міністерства

---

<sup>7</sup> Пункт 25 частини третьої статті 9 із змінами, внесеними згідно з Кодексом № 3393-VI ( 3393-17 ) від 19.05.2011 р.

транспорту України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» [189] № 6/18 від 16.01.2001 р. (в ред. від 18.12.2003 р.), якою було встановлено порядок видачі суб'єктам підприємництва згаданих ліцензій. Наявність ліцензійної картки вимагалася й Правилами дорожнього руху, які були затвержені постановою Кабінету Міністрів від 10 жовтня 2001 р. № 1306. Із внесенням змін до Законів України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» та «Про автомобільний транспорт» це було відмінено. Проте ми вважаємо, що це було зроблено передчасно під тиском «податкового майдану» та перевізників. З одного боку, – це позитивне явище, яке призвело до зменшення ціни перевезень, а з другого – в нинішніх умовах та кризі – зменшує прибуткову частину бюджету і сприяло збільшенню ДТП. Принаймні, секвестр бюджету України 2014 р. та проблеми з його формування змушують шукати додаткові джерела його поповнення і в тому числі за рахунок підприємців-перевізників.

Зауважимо, що ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт» за назвою «Особливості ліцензування на автомобільному транспорті» визначає, що ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг із перевезень пасажирів і небезпечних вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів. Серед інших завдань воно (ліцензування) передбачає: захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень; забезпечення соціальних стандартів транспортного обслуговування; забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів; забезпечення доступності послуг та підвищення якості транспортного обслуговування. Ліцензія видається на господарську діяльність із надання послуг із перевезення пасажирів і небезпечних вантажів на такі види робіт: надання послуг із внутрішніх перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами; надання послуг із міжнародних

перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами. Ліцензія на надання послуг із міжнародних перевезень пасажирів чи небезпечних вантажів надає право автомобільному перевізнику надавати послуги з внутрішніх перевезень пасажирів чи вантажів. Сертифікація транспорту не змінює кардинальним чином ситуацію. Тож, на наш погляд, є виправданою відмова від надто ліберального дозвільного режиму господарської діяльності й повернення до збільшення кількості ліцензованих видів діяльності, хоча б на період економічної кризи та стабілізації платіжного балансу держави, в тому числі за рахунок ліцензування вантажних перевезень, навіть якщо плата буде помірною.

Наведене надає можливість сформулювати основні вимоги до юридичних осіб як сторін договору перевезення вантажів автомобільним транспортом: а) наявність договороздатності юридичних осіб як можливості вступати в ці договірні відносини згідно з їхнім загально-правовим становищем як учасників цивільних правовідносин; б) здатність юридичних осіб бути сторонами досліджуваного договору, що визначено їхнім видом та обсягом дієздатності; в) можливості здійснення цієї дієздатності за певних умов звичайного та форс-мажорного походження.

Тож можна передбачити, що сторони договорів перевезення вантажів можуть відбутися за наявності встановлених законом передумов вступу в ці відносини, дотримання порядку та спеціальних вимог, допустимості набуття ними суб'єктивних цивільних прав та обов'язків за договором у межах, що визначені чинним законодавством.

Зокрема у ст. 903 гл. 64 ЦК України акцент зроблено на перевізника, відправника та одержувача. У Правилах, окрім першого, вони названі вже по іншому. Тож тут вбачається термінологічна невідповідність, яку слід усунути в раніше визначених випадках, привести ці Правила у відповідність до ЦК України. У ньому правове становище сторін договору перевезення вантажів зводиться до: підкреслення конститутивних зобов'язань сторін у ст. 903 ЦК;

деталізації прав і обов'язків сторін, що має орієнтуюче значення при їх виконанні; визначенні правових наслідків у виді акцесорних зобов'язань, які виникатимуть при порушенні умов договору.

Особливість договору перевезення вантажу також у тому, що згідно зі ст. 903 ЦК України в ньому вказано на участь трьох учасників: перевізника, відправника та одержувача. Це надало поштовх давній суперечці про його двосторонність, яка відстоюється більшістю українських цивілістів чи тристоронність, яка започаткована Петербурзькими цивілістами і досі підтримується в РФ. Перехід прав від відправника до одержувача забезпечується інститутом цесії та переходом права власності на вантаж. Водночас, не можна не почути аргументи на користь того, що з моменту передачі вантажу для перевезення участь відправника в цих відносинах не припиняється: залишається можливість заявлення йому претензій щодо кількості та якості відправленого вантажу. На наш погляд, це відбувається в межах договору на передачу речі (вантажу), а не договору перевезення. Тож стверджувати про тристоронність договору перевезення вантажу є менше вагомим підстав, ніж заперечувати його двосторонність.

На безпосередньому рівні в Законі України «Про автомобільний транспорт» та Правилах вантажовідправники й вантажоодержувачі названі *замовниками* (виділено нами – А. В.). Тут виникла проблема термінологічного тлумачення щодо «замовників» оскільки вантажоодержувачі зрідка укладають договір перевезення, а швидше вантажовідправники, а в процесі виконання відбувається цесія і права від вантажовідправника переходять до вантажоодержувача. Тим більше, що загальною категорією для договорів із надання послуг, окрім послугонадавача, є клієнт. Тож у цій частині Правила повинні бути приведені у відповідність до ЦК і, принаймні, попри їхню технологічно-професійну спрямованість не містити термінів, які притаманні іншим інститутам договірної права.

У п. 1 «Терміни та поняття» зазначених Правил наведені *терміни та поняття* (виділено нами – А. В. як такі, що збігаються) вживаються в значенні стосовно учасників відносин із перевезення вантажів, зокрема:

– вантажовідправник – будь-яка фізична або юридична особа, яка подає перевізнику вантаж для перевезення;

– вантажоодержувач – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку;

– замовник – вантажовідправник або вантажоодержувач, який уклав з перевізником договір про перевезення вантажів;

– перевізник – особа, яка надає послуги з перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування.

Водночас виконання договору перевезення залежить від третіх осіб : власників транспорту, роботодавців екіпажу транспортного засобу, власників чи відповідальних за стан доріг, митних органів, дорожньої автомобільної інспекції, транспортної інспекції, територіальних громад, які перекривають дороги, тощо.

Правовому становищу перевізника присвячена Глава 6 Закону України «Про автомобільний транспорт», про що мова йтиметься далі. Із правовим становищем перевізника тісно пов'язане правове становище водія, водія-експедитора, експедитора. До того, у параграфі 5 глави 58 ЦК України йдеться про екіпаж транспортного засобу, який його обслуговує (ст. 805 ЦК України). Очевидно, що з правовим становищем водія пов'язано виконання технічних та техніко-юридичних обов'язків перевізника і його вина в порушенні встановлених правил Перевезення, наприклад Правил дорожнього руху, є виною самого перевізника, що підтверджено статтями 1172 та 1187 ЦК України і може бути об'єктом самостійного дослідження.

Очевидним є незбігання в термінології заявлених учасників правовідносин із тим, що встановлено ст. 930 ЦК України. Але це ще не все. Звертає на себе увагу та обставина, що за версією Правил стороною досліджуваного договору

може бути тільки особа, тобто учасники правовідносин, що вказані у ч. 1 ст. 2 ЦК України і проігноровано право держави, Автономної Республіки Крим та органів місцевого самоврядування бути учасниками таких правовідносин. Проте це не досить правильно, оскільки як вказано: у ч. 1 ст. 167 ЦК України – Держава діє в цивільних відносинах на рівних правах з іншими учасниками цих відносин; ч. 1 ст. 168 ЦК – Автономна Республіка Крим діє у цивільних відносинах на рівних правах із іншими учасниками цих відносин; ч. 1 ст. 169 ЦК – територіальні громади діють у цивільних відносинах на рівних правах із іншими учасниками цих відносин. Відповідно, вбачаємо за необхідне в зазначених Правилах від терміну «особа» відмовитися.

Нагадаємо, що публічно-правові утворення є самостійним суб'єктом цивільного права як скарбниця, а її органи є представниками скарбниці, що було обгрунтовано ще С. М. Братусем і це покладено в основу статтями 167, 168 та 169 ЦК України. Публічні утворення можуть створювати юридичні особи публічного права (державні підприємства, комунальні підприємства, навчальні заклади), а також юридичні особи приватного права (підприємницькі товариства тощо), брати участь у їхній діяльності на загальних підставах, якщо інше не встановлено законом (частини 2 та 3 ст. 167, статті 168, 169 ЦК). У цих випадках участь у правовідносинах беруть самі юридичні особи, а їхні засновники їх лише контролюють. Для цих учасників правовідносин є особливі договірні форми: договори за державними замовленнями (ст. 183 ГК України); договори купівлі-продажу державного майна в процесі приватизації (Закон України «Про приватизацію державного майна»); угоди про розподіл продукції (Закон України «Про угоди про розподіл продукції»); концесійні договори та ін. Очевидно, що в зазначених правилах безпідставно ці учасники правовідносин позбавлені правомочностей у сфері перевезень вантажів. Тому в цій частині п. 1 Правил потребує суттєвих змін та посилення диспозитивності в забезпеченні можливості перевезень тими учасниками цивільних правовідносин, які не є особами.

Відповідно до ст. 29 Закону України «Про автомобільний транспорт» автомобільним перевізником та автомобільним самозайнятим перевізником, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, є суб'єкти господарювання, які відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надають послуги за договором перевезення пасажирів транспортним засобом, що використовується ними на законних підставах.

У ст. 33 Закону України «Про автомобільний транспорт» визначено, що автомобільним перевізником, що здійснює перевезення вантажів на договірних умовах, є суб'єкт господарювання, який відповідно до законодавства надає послугу згідно з договором про перевезення вантажу транспортним засобом, що використовується на законних підставах. Зокрема, для виконання перевезень небезпечних вантажів автомобільний перевізник повинен одержати відповідну ліцензію.

Окрім того, автомобільний перевізник повинен: виконувати вимоги цього Закону та інших законодавчих і нормативно-правових актів України у сфері перевезення пасажирів та/або вантажів; утримувати транспортні засоби в належному технічному й санітарному стані та забезпечувати їх зберігання відповідно до вимог ст. 21 цього Закону; забезпечувати контроль технічного й санітарного стану транспортних засобів перед виїздом на маршрут; забезпечувати проведення медичного контролю стану здоров'я водіїв; організовувати проведення періодичного навчання водіїв методам надання невідкладної домедичної допомоги потерпілим від дорожньо-транспортних пригод; забезпечувати умови праці та відпочинку водіїв згідно з вимогами законодавства; забезпечувати проведення стажування та інструктажу водіїв у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту; забезпечувати безпеку дорожнього руху; забезпечувати водіїв відповідною документацією на перевезення пасажирів.

Окрім того, автомобільні перевізники з кількістю транспортних засобів десять і більше зобов'язані організувати підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів автомобільного транспорту, діяльність яких пов'язана з наданням послуг автомобільного транспорту, в термін один раз на п'ять років, а з питань безпеки перевезень, охорони праці та пожежної безпеки – у *термін*<sup>8</sup> (виділено нами – А. В.) один раз на три роки в порядку, який визначає центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту.

Відповідно до ст. 52 Закону України «Про автомобільний транспорт» автомобільний перевізник має право:

– відмовитися від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні документи або внесені без попереднього узгодження з ним зміни до реквізитів цих документів. Така вимога зумовлена необхідністю забезпечення легальності вчинення перевезень вантажу та імперативними вимогами щодо перевірок уповноваженими на те органами дотримання вимог чинного законодавства;

– відмовитися від перевезення вантажу, якщо замовник подає до перевезення вантаж, не обумовлений договором про перевезення, пакування вантажу, не відповідає встановленим законодавством вимогам, ушкоджена тара або нечітким є відтиск пломби тощо;

– одержувати відшкодування від замовника, якщо транспортний засіб був пошкоджений під час вантажних робіт або під час перевезення вантажу з вини замовника.

Водночас автомобільний перевізник зобов'язаний:

– при укладанні договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом передбачати для свого персоналу встановлені законодавством умови праці та відпочинку;

---

<sup>8</sup> На наш погляд, з огляду на ч. 2 ст. 251 ЦК України використання цього терміну є недоречним. Моментально провести зазначене неможливо. Окрім того слід звертати увагу на засади розумності та справедливості. Тому *словосполучення* «у термін» *краще опустити*. Від того нічого не зміниться, а правило буде більш коректне.

– забезпечити виконання умов договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом у межах, визначених договором та законодавством, що на наш погляд є не зовсім чітким і не корелюється із термінологією ЦК: про це йдеться лише у його ст. 13. У ст. 546 ЦК України встановлені види забезпечення виконання зобов'язань, у подальшому розкрито порядок їх встановлення: законом чи у договорі. Для приведення абз. 2 ч. 2 ст. 52 Закону України «Про автомобільний транспорт» його варто викласти у редакції: «забезпечити виконання умов договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом способами та в порядку, що визначені договором та законодавством або ними не заборонені»;

– забезпечити збереження вантажу, прийнятого до перевезення, до передачі вантажовласнику (уповноваженій ним особі) в пункті призначення;

– відшкодувати замовнику збитки за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату, а також збитки, завдані внаслідок несвоєчасної доставки вантажу.

Правила транспортування вантажів передбачають техніко-технологічні вимоги як запоруку та умову виконання основного зобов'язання. Насамперед, перевізнику при транспортуванні вантажів слід дотримуватися вимог Правил дорожнього руху України. І це застереження не зайве – більшість порушень за договором перевезення автомобільним транспортом зумовлена порушеннями правил дорожнього руху, втратами часу на оформлення транспортної пригоди, усунення її наслідків, ремонт автомобіля та перевізних засобів, перевантаження.

Перевізнику для перевезення специфічних (побутових, харчових, швидкопсувних тощо) вантажів необхідно надавати спеціалізований та відповідно обладнаний рухомий склад згідно з вимогами санітарних правил і нормативів. Йому заборонено використовувати рухомий склад, що призначений для перевезення харчових продуктів, для перевезення інших вантажів. Відповідно рухомий склад, що перевозить харчові продукти, повинен мати санітарний паспорт автомобіля та спеціальне маркування («хліб», «молоко»),

«риба» тощо), а водій (експедитор), який зайнятий перевезенням харчових продуктів, повинен мати санітарну книжку з результатами медичного огляду.

Технічні вимоги також встановлені для транспортування вантажу. Зокрема його необхідно рівномірно розміщувати в кузові таким чином, щоб не була порушена стійкість автомобіля й не ускладнювалось керування ним. Вантаж не повинен зміщуватися під час руху, випадати з кузова, волочитися й створювати небезпеку для пішоходів та інших учасників дорожнього руху.

При транспортуванні вантаж не повинен обмежувати видимість водія, закривати зовнішні світлові прилади, світловідбивачі, номерні й розпізнавальні знаки, створювати шум, здіймати куряву та забруднювати проїзну частину.

Власне ці вимоги охоплюються поняттям «належне перевезення» або як переміщення вантажу з одного пункту в інший: а) визначений при укладенні договору; б) уточнений отримувачем; в) технологічно можливий за даних умов. Само собою розуміється, що будівельні матеріали доставляються на будівельний майданчик та під вивантаження краном. Проте, якщо погодні умови та стан доріг не дозволяють цього зробити, то сторони можуть передбачити застереження про це у самому договорі, чи додатково змінити строки перевезення або/та місце доставки вантажу. У всякому разі така клаузула в договорі буде доречною.

У Правилах також уточнено місце та порядок здачі вантажів. Так, відповідно до п. 13.1 перевізник віддає вантаж у пункті призначення вантажоодержувачу згідно з товарно-транспортною накладною. З урахуванням наведеного це досить жорстке правило, яке потребує пом'якшення. Його слід доповнити підпунктом у редакції: «Якщо погодні умови та стан доріг не дозволяють здати вантажі в пункті призначення, то сторони можуть передбачити застереження про це в самому договорі, чи додатково змінити строки перевезення або/та місце доставки вантажу».

Також встановлено, що задача вантажів вантажоодержувачу в пункті призначення по масі в кількості місць здійснюється у порядку і способом, за якими вантажі були прийняті від вантажовідправника (зважуванням на вагах,

обмірюванням, підрахунком місць та ін.). Така редакція п. 13.2 Правил є юридично некоректною: є спеціальні форми – Інструкції П 6 та П 7, які варто було б вказати; згадати, що це є частина виконання іншого договору, наприклад поставки товару. Не враховані інші процедури прийомки, зокрема встановлення вологості зерна, перевірку його на зараження тощо.

Вантажі, які прибули в непошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) та з непошкодженими пломбами вантажовідправника, видаються вантажоодержувачу без перевірки маси, стану вантажів і кількості вантажних місць. Водночас, у пунктах призначення вантажоодержувач має право при прийманні вантажів перевірити їх масу, кількість місць і стан у випадках: а) прибуття вантажів у пошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) або з пошкодженими пломбами вантажовідправника; б) прибуття швидкопсувних вантажів з порушенням терміну, на наш погляд більш правильно строку, доставки або з порушенням встановленого цими Правилами температурного режиму при перевезенні.

При визначенні кількості вантажу за допомогою зважування перевізник не несе матеріальної відповідальності у випадках розходження між масою вантажу, що зазначена у товарно-транспортних документах, і фактичною масою вантажу, якщо різниця маси не перевищує: а) відповідних нормативів природних втрат маси вантажу, визначених відповідно до чинного законодавства; б) технічних норм точності ваг.

Якщо при виявленні недостаті, ушкодження або псування вантажів, перевізник і вантажовідправник або вантажоодержувач не дійшли згоди у визначенні їх причин і суми, на яку зменшилась вартість вантажу, на вимогу перевізника, вантажовідправника чи вантажоодержувача проводиться експертиза в бюро товарних експертиз або іншими компетентними організаціями чи фізичними особами. Така експертиза проводиться у присутності представників перевізника й замовника. Результати експертизи оформляються актом

експертизи, який підписується експертами й особами, які були присутні при проведенні експертизи.

Витрати по експертизі (винагорода експерту, вартість його проїзду в належних випадках від місця роботи або проживання до місця видачі вантажу й назад та ін.) оплачуються перевізником або замовником залежно від того, хто проявив ініціативу щодо виклику експерта. У подальшому витрати з проведення експертизи покладаються на сторону, яка буде у встановленому порядку визнана винною в недостатчі, ушкодженні або псуванні вантажу.

Після вивантаження вантажу автомобілі й контейнери мають бути очищені вантажоодержувачем від залишків вантажу, а після перевезення тварин, птиці, сирих тваринних продуктів і швидкопсувних вантажів вантажоодержувач повинен промити рухомий склад і в разі потреби – провести його дезінфекцію. Після вивантаження інших вантажів промивка та дезінфекція рухомого складу провадиться вантажоодержувачем відповідно до вимог державних санітарних правил. Водночас за взаємною угодою (Договором) із Замовником Перевізник може взяти на себе очищення забрудненої вантажної платформи (кузова) автомобіля з відповідною оплатою послуг.

Якщо вантажоодержувач не може прийняти вантаж від Перевізника, інший пункт призначення та умови доставки вантажу визначаються за погодженням із вантажовідправником.

Якщо перевізник не одержав від вантажовідправника відомостей про зміну пункту призначення вантажу або не погоджується з новими умовами доставки вантажу, він зобов'язаний повернути вантаж вантажовідправнику. Вартість перевезення вантажу при його поверненні сплачує замовник.

Відправник вантажу відповідно повинен: сповістити перевізника про необхідні йому перевізні засоби, час та місце завантаження (якщо це частина виконання річного договору перевезення); передати вантаж для перевезення перевізнику й завантажити його відповідно до встановлених правил; попередити перевізника про особливі властивості та правила перевезення вантажів; передати

перевізнику необхідні для перевезення документи; оплатити перевезення, якщо інше не встановлене договором.

Згідно з ст. 51 Закону України «Про автомобільний транспорт» замовник за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом має право отримати компенсацію згідно з законодавством за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату або несвоєчасність доставки.

Замовник за договором про перевезення вантажу зобов'язаний: забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу. Якщо зважати, що замовником визначено і відправника і одержувача вантажу, то, очевидно, необхідно розмежувати обов'язки: перший повинен дійсно оформити та передати перевізнику комплект документів, які відповідно до ст. 48 цього закону автомобільні перевізники, водії повинні мати й пред'являти особам, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху, документи, на підставі яких виконують вантажні перевезення. Відповідно до п. 10.6 Правил після укладення договору або разового договору перевізник має право відмовитися від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні товарно-транспортні документи або без попереднього узгодження з перевізником змінені реквізити цих документів.

Основними документами на перевезення вантажів відповідно до п. 11.1 Правил є: товарно-транспортні накладні та дорожні листи вантажного автомобіля. Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні - сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів. Дорожній лист вантажного автомобіля є документом, без якого перевезення вантажів не допускається. Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу автомобіля. У товарно-транспортній

накладній зазначається прізвище, ім'я, по батькові представника замовника та документ, згідно з яким він уповноважений супроводжувати вантаж.

#### **2.4 Зміст договору перевезення вантажів автомобільним транспортом**

Відповідно до ч. 2 ст. 50 Закону України «Про автомобільний транспорт» істотними умовами договору є: *найменування та місцезнаходження сторін* (виділено нами – А. В.); найменування та кількість вантажу, його пакування; умови та термін перевезення; місце та час навантаження й розвантаження; вартість перевезення; інші умови, узгоджені сторонами.

Тут звертають на себе увагу доволі типові в спеціальних законах та особливо підзаконних актах недоречності: 1) віднесення сторін договору до його умов, що суперечить правилам, які встановлені статтями 628 та 638 ЦК України є некоректним та потребує свого вирішення – або до ГК внести зміни, що малоймовірно, або абз. 1 ч. 2 ст. 50 цього закону вилучити, що, на наш погляд, є виправданим. Ще ніде не вказано, що реквізити сторін також стосуються умов договору. Вкотре звертаємо увагу на некоректність використання терміна «термін», який у даному разі слід замінити терміном «строк» за формальними вимогами закону та його легального визначення й того, що моментально доставити вантаж до місця призначення ще нікому не вдавалось.

Як ми встановили, при аналізі досліджень цивільно-правових договорів, незмінною їхньою частиною є уточнення змісту, що переслідує теоретичні та практичні цілі: теоретичне значення полягає в можливості поглиблення уявлень про елементи змісту, розробці на основі загальних положень вчення про договір та договори окремого типу нових положень, які зможуть слугувати емпіричною

базою для подальших досліджень договору взагалі та досліджуваного договору зокрема; практичне значення, зокрема при укладанні договору, узгодження його умов, планування його виконання та оцінки такого виконання, тобто при складанні акта про прийняття-передачу вантажу; встановленні порушень узятих його сторонами зобов'язань і визначенні їх наслідків.

Дослідницьке завдання цього підрозділу полягає в тому, щоб на основі загальних положень про зміст договору в ст. 628 та 638 ЦК, положень Глави 64 ЦК, Закону України «Про автомобільний транспорт» й Правил уточнити його елементи та їхній зміст. Тим більше, що між Законом та Правилами нами виявлені неузгодженості й до змісту договору включено його сторони.

Ми солідаризуємося із В. В. Луцем, що «... зміст договору – це ті умови, на яких укладена відповідна угода сторін» [136, с. 79], хоча б тому, що вони – основний предмет узгодження при укладенні договору перевезення вантажів, стосовно них у подальшому, як правильно вказав В. В. Вітрянський, визначаються права й обов'язки сторін [37, с. 403] та можна проводити оцінку виконання й визначати, що саме і як порушено. Саме з огляду на останнє, і на зайнятий нами позитивістський підхід до врегулювання об'єкта дослідження, ми притримуємося положень чинного законодавства.

На переконання С. О. Тенькова, предмет, ціна та строк дії договору є базовими істотними умовами договору. Перелік істотних умов не є вичерпним, а набір таких умов залежить від виду господарського або цивільно-правового договору [246, с. 150]. У договірному праві вважають, що до істотних умов договору необхідно відносити ті умови, які є необхідними та достатніми для того, щоб договір можна було укласти й тим самим здатним породити права й обов'язки його сторін [24, с. 295-296]. За Е. М. Багачем, визначення кола всіх істотних умов пов'язане з оціночним фактом (тобто фактом, наявність чи відсутність якого залежить від оцінки та її результату). Для того, щоб договір можна було вважати укладеним, сторонам потрібно для досягнення згоди щодо «необхідної умови» надати цій умові певного матеріального змісту та дійти

згоди щодо нього [8, с. 26]. Він визначив істотні умови договору як умови, необхідні й достатні для того, щоб договір вважався укладеним і тим самим міг породити права та обов'язки, які можуть бути вчинені та виконані, а зобов'язання припинені шляхом належного виконання.

Зокрема, у ст. 628 ЦК встановлено, що зміст договору становлять умови (пункти), визначені на розсуд сторін і погоджені ними, та умови, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства. Статтею 638 ЦК України вказані істотні умови договору, зокрема про предмет договору, умови, як істотні та необхідні для договорів даного виду, а також всі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї із сторін має бути досягнуто згоди. Відсутність у договорі хоча б однієї істотної умови є підставою для визнання його неукладеним. При цьому не має значення ступінь виконання сторонами зобов'язань та наявність вини сторін. На це вказує п. 17 Роз'яснення Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, пов'язаних з визнанням угод недійсними» [186].

У Главі 5 Принципів УНІДРУА до змісту договору віднесено: прямі зобов'язання та зобов'язання, які розуміються (ст. 5.1 і ст. 5.2), співробітництво між сторонами (ст. 5.3), обов'язок досягнути певного результату та виявляти для того максимальні зусилля (ст. 5.4), визначення змісту взятого зобов'язання (ст. 5.5), визначення якості виконання (ст. 5.6), визначення ціни (ст. 5.7) та строку договору (ст. 5.8). Тут не вказано чітко умову про предмет договору, а його слід виводити з мети договору як досягнення певного результату.

Визнані фахівці з договірного права професори М. І. Брагінський та В. В. Вітрянський вважають, що жодних інших умов договору, крім істотних, не може бути. Проте, одні умови стають істотними в силу обов'язкового для сторін імперативу щодо їх погодження, другі – внаслідок висловлення стороною диспозитивної можливості, треті – внаслідок самого характеру відповідної договірної моделі, четверті – завдяки наполяганням однією зі сторін включення їх

у договір [26, с. 302 ]. З ними солідаризувався і М. М. Сібільов [271, с. 96 - 97] та інші дослідники.

Водночас В. В. Вітрянський при розкритті змісту договору перевезення конкретного вантажу до умов цього договору відніс «...действия перевозчика по доставке груза в пункт назначения и выдачи его получателю, а также действия грузополучателя по уплате за перевозку груза установленной платы» [37, с. 403] і в подальшому послідовно їх розкриває: доставка вантажу в пункт призначення [37, с. 403-407], дотримання строків доставки [37, с. 407-409], забезпечення збереження вантажів [37, с. 410-414], видача вантажу отримувачу [37, с. 414-435], плата за перевезення вантажу [37, с. 436-443]. Такий підхід відтворено в майже дослівній редакції в Україні С. Д. Гринько (Руссу) стосовно змісту договору перевезення вантажів автомобільним транспортом [71, с. 552]. Очевидно, що тут вбачається, з одного боку, певний відхід від традиційного розгляду умов договору через призму вимог ст. 638 ЦК України, а з другого – відтворення положень спеціального закону та Правил. В результаті вбачається симбіоз змісту договору та правового становища сторін.

За своєю структурою в ЦК України договір перевезення та його різновиди віднесені до послуг. У ст. 1 спеціального закону мимохідь також ідеться, що замовник *транспортних послуг* (виділено нами – А. В.) – юридична або фізична особа, яка замовляє транспортні послуги з перевезення пасажирів або/та вантажів, а далі послуга з перевезення пасажирів або вантажів - перевезення пасажирів або вантажів транспортними засобами на договірних умовах із замовником послуги за плату. Тож послуга з перевезення є самим перевезенням що здійснюється: а) транспортними засобами; б) за замовленнями; в) на договірних умовах; г) за плату; д) перевізником. На жаль, більше в цьому законодавстві зміст транспортної послуги не розкривається.

У доктрині вітчизняного права живучими є уявлення К. Маркса про послуги, що вони є споживчі вартості, що представляють собою результат відомих видів діяльності або праці й втілюються в товарах, інші ж послуги,

навпаки, не залишають відчутних результатів, існують окремо від виконавців цих послуг; інакше кажучи, результат їх не є придатним для продажу як товару [141, с. 414].

Сучасні дослідники ознаками послуги вважають: 1) корисний ефект як особлива споживча вартість і здатність задовольняти потреби окремих суб'єктів; 2) невіддільність від джерела і споживаність послуги в процесі її надання; 3) непомітність, невідчутність (її не можна взяти в руки, зберігати, транспортувати, складувати); 4) нематеріальність (її не можна продемонструвати послугоотримувачеві до моменту надання послуги); 5) якість, диференційованість якості послуги (якщо кінцевий результат (коли такий існує) і не настав, то це не свідчить про неякісність надання послуги); 6) ексклюзивність (послуга тісно пов'язана з конкретним суб'єктом правовідносин – виконавцем, а оскільки всі виконавці є різними, то властивість невіддільності обумовлює специфічну ознаку послуги – її ексклюзивність); 7) неможливість зберігання; 8) невичерпність (незалежно від кількості разів її надання, її власні кількісні характеристики не змінюються) [207, с. 155-163].

Зважаючи на адаптаційний чи інтегративний напрям розвитку національного законодавства, зазначимо, що Генеральною угодою про торгівлю послугами [44] встановлено принципи, які є основою багатосторонньої правової системи, що регулює торгівлю послугами. Складовою частиною ГАТС є програми, що стосуються окремих видів послуг, зокрема, як вказано в п. 11 транспортні послуги. Такі послуги в міжнародно-правовому аспекті згруповані: за предметом транспортних операцій на вантажні, пасажирські, багажні; за видом транспорту – на водні (морські, річкові), залізничні, автомобільні, трубопровідні, змішані перевезення (беруть участь два або більше видів транспорту); залежно від транспортної характеристики товару - сухим вантажем: насипні (руда, вугілля, зерно, цемент, мінеральні добрива), генеральні або штучні. Із наливним вантажем: нафта і нафтопродукти, рослинні олії, жири, вино, рідкі хімічні вантажі тощо; за періодичністю – на регулярне й нерегулярне

перевезення: лінійне й трампове судноплавство, регулярне повітряне сполучення й чартерні рейси; залежно від порядку проходження кордону на перевантажувальні та безперевантажувальні перевезення; за видом транспортно-технологічної системи на контейнерні, поромні, ліхтерні, рол-керні; залежно від завершення перевезення – на сусідські, транзитні, кільцеві; за видом сполучень – на прямі, непрямі: ламані з декількома перевізниками, з відправкою за одним або декількома договорами перевезення; залежно від складу учасників перевізного процесу – на здійснювані виробником товару, продавцем або покупцем, замовником товару, перевізником-посередником; залежно від місця проведення – на здійснювані всередині країни й на території інших країн.

Основним для перевезення чи уточнення послуги із перевезення є сам вантаж та його технічні та правові характеристики. Це впливає на вибір перевізного засобу, маршрут, швидкість, ціну, тощо. Тому не випадково в чинному законодавстві вони деталізуються. Зокрема п. 2 Правил встановлені загальні відомості про вантажі й вантажі, які подаються для перевезення, класифікуються за ознаками: вид продукції різних виробників, фізичний стан, наявність тари, спосіб вантаження й розвантаження, специфічні властивості, маса та габарити.

Надалі за видами продукції вони поділяються на продукцію сільського господарства; продукцію лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості; руди металічні; продукцію паливно-енергетичної промисловості; мінеральну сировину, мінерально-будівельні матеріали та вироби; продукцію металургійної промисловості; продукцію хімічної промисловості; продукцію харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості; промислові товари народного споживання; продукцію машинобудування, приладобудування й металообробної промисловості; інші вантажі. Це може впливати лише на порядок та режим перевезення.

Більше правове значення має їхній поділ: за фізичним станом – на тверді, рідкі й газоподібні; за наявністю тари – на ті, для яких тара потрібна і для яких

вона не потрібна; за способом вантаження й розвантаження – на штучні, сипучі, навалочні й наливні; за специфічними властивостями – на швидкопсувні, небезпечні, антисанітарні та живі; у залежності від маси, габаритів одного вантажного місця та специфіки – на такі, перевезення яких здійснюється: за цими правилами й за спеціальними правилами (великовагові, великогабаритні, небезпечні). Зокрема, як підкреслюється у Правилах, здійснюються перевезення лише безпечних вантажів, маса і габарити яких в транспортному положенні разом з транспортним засобом не перевищують обмеження, що встановлені Правилами дорожнього руху України.

Тож очевидно, що умови договору є рівнозначними: одні з них здатні детермінувати інші. Зокрема вид та властивості вантажів визначають дороги, якими його можна везти, швидкість та місце й спосіб доставки. Тому в законодавстві насамперед вказується на предмет договору (ст. 638 ЦК, ч. 3 ст. 180 ГК), який впливає на інші умови. До того ж, фахівці єдині в тому, що насамперед істотною умовою договору є його предмет [70, с. 175]. Умови про предмет договору пов'язані з його характеристиками, встановленими законом імперативними вимогами (стандарти, умови та технічні зразки). Це стосується й перевезення як різновиду транспортної послуги.

Крім предмету, до істотних умов договору відносять ще й ціну та строк дії договору, проте вони здебільшого залежать від предмета договору та його характеристик: фізичних, правових, інших. Зважаючи на зазначене, важко погодитися з С. О. Теньковим, що предмет, ціна та строк дії договору є базовими істотними умовами договору, перелік істотних умов не є вичерпним, а набір таких умов залежить від виду господарського або цивільно-правового договору [246, с. 150]. Базова умова передбачає її вплив на інші. З огляду на це, ми будували предмет, виходячи із ціни та інших умов, що не підтверджується практикою. Одна справа, коли ми орієнтуємось на ціну, місце знаходження й якість предмета при його виборі (прицінюємося), інша – коли формуються умови договору за принципом: «по товару й ціна».

До істотних умов договору відносять ті умови, які є необхідними та достатніми для того, щоб договір можна було укласти й тим породити права і обов'язки його сторін [24, с. 295-296]. Водночас, як зазначає Е. М. Багач, визначення переліку всіх істотних умов пов'язане з оціночним фактом (тобто фактом, наявність чи відсутність якого залежить від оцінки та її результату). Для того, щоб договір можна було вважати укладеним, сторонам потрібно для досягнення згоди щодо «необхідної умови» надати цій умові певного матеріального змісту та дійти згоди щодо нього [8, с. 26]. Запропоновано визначити істотні умови договору такі, які є необхідні й достатні для того, щоб договір вважався укладеним і тим самим міг породити права та обов'язки, які можуть бути вчинені та виконані, а зобов'язання припинені шляхом належного виконання. Тут же пропонується класифікувати істотні умови на необхідні для констатації факту укладення цивільно-правового договору й необхідні для належного виконання зобов'язань [8, с. 28].

У Главі 5 Принципів УНІДРУА до змісту договору віднесено: прямі зобов'язання та зобов'язання, які маються на увазі (ст. 5.1 і ст. 5.2), співробітництво між сторонами (ст. 5.3), обов'язок досягнути певного результату та проявляти для цього максимальні зусилля (ст. 5.4), визначення змісту взятого зобов'язання (ст. 5.5), визначення якості виконання (ст. 5.6), визначення ціни (ст. 5.7), та строку договору (ст. 5.8). Нагадаємо, що це принципово відрізняється від того, що передбачено у ст. 628 ЦК, про що говорилось вище. Це є не досить зрозумілим, і не на користь національного законодавства. Можна лише передбачити, що в подальшому ми або повинні довести логічність збереження в нашому законодавстві цих підходів, що малоймовірно, або імплементувати в національне законодавство положення міжнародних актів.

Найбільше правове значення надається істотним умовам, які передбачені у ст. 638 ЦК, зокрема «... умови про предмет договору, умови, визначені як істотні законом або є необхідними для договорів даного виду, а також усі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї сторони має бути досягнуто

домовленості» [157, с. 154]. У юридичній літературі запропоновано істотні умови розподілити на об'єктивні, які названі в законі й за якими сторони мають неодмінно досягти згоди, та суб'єктивні, які включені в договір за наполяганням однієї із сторін [81, с. 5]. Вважається, що традиційно слід досягнути домовленості стосовно принаймні трьох умов: предмет договору, ціна договору та строк договору [99, с. 204]. Проте, всі умови, які включені сторонами в договір є істотними, безумовно підлягають виконанню, але не в однаковій мірі впливають на суб'єктивні права та обов'язки сторін.

Серед умов договору насамперед виділяється його вантаж. Власне задля того й укладається договір. Вантаж виявляє значення ще до моменту укладення договору в момент та після його виконання. Він конкретизує зміст послуги перевізника із перевезення вантажу та обов'язки сторін договору. Стосовно досліджуваного договору транспортна послуга, як це передбачено Правилами, пов'язується із видом вантажу, а вид вантажу зумовлює правила перевезення та обов'язки і права сторін щодо такого перевезення. Вантаж – речі, товари, що перевозяться або призначені для перевезення (рідше для перенесення) [31].

При тому в Правилах визначено види вантажу і деталізовані правила їх перевезення, що за обсягом склало за нашими підрахунками 68 відсотків їх змісту. Оскільки вони більшою мірою є техніко-юридичними правилами, то ми лише наведемо на підтвердження окремі правила перевезення видів цих вантажів у Правилах, зокрема:

1) за видами перевізних засобів: п. 17 – у контейнерах, п. 18 – на піддонах та в пакетах;

2) окремих видів вантажів, наприклад: п. 19 – продукції сільського господарства, у тому числі: п. 19.1. – зернових вантажів, п. 19.2 – картоплі та овочів, п. 19.3. – цукрових буряків, п. 19.4. – свіжих фруктів, ягід, винограду та баштанних культур, п. 19.5. – тварин, птиці, бджіл, п. 19.6. – силосної маси, п. 19.7. – іншої продукції сільського господарства;

п. 20 – продукції лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості, зокрема: п. 20.1. – лісоматеріалів і пиломатеріалів, п. 20.2. – тари, п. 20.3. – меблів, п. 20.4. – продукції целюлозно-паперової промисловості:

п. 21. – навалочних вантажів (руди металічної, вугілля, коксу);

п. 22. – мінеральної сировини, мінерально-будівельних матеріалів та виробів, у тому числі: п. 22.1. – матеріалів мінерально-будівельних природних, п. 22.2. – глиняної та силікатної цегли, п. 22.3. – залізобетонних виробів, п. 22.4. – шиферу, п. 22.5. – бетону і будівельних розчинів, п. 22.6. – листового скла, п. 22.7. – сантехнічних виробів, п. 22.8. – цементу;

п. 23. – продукції металургійної промисловості;

п. 24. – продукції хімічної промисловості, в тому числі: п. 24.1. – мінеральних добрив, хімічних засобів меліорації ґрунтів та продукції неорганічної хімії, п. 24.2. – продукції хіміко-фармацевтичної і парфумерно-косметичної промисловості, п. 24.3. – каучуку, гуми, гумотехнічних виробів;

п. 25. – продукції харчової, м'ясо-молочної та рибної промисловості, у тому числі: п. 25.1. – борошна та крупи, п. 25.2. – хліба та хлібобулочних виробів, п. 25.3. – тортів, тістечок та інших мучнисто-кремових виробів, п. 25.4. – цукру, п. 25.5. – солі, п. 25.6. – молока та молочних продуктів, п. 25.7. – м'яса, субпродуктів та м'ясних напівфабрикатів, п. 25.8. – риби та рибопродуктів, п. 25.9. – консервів, п. 25.10. – вина, лікєро-горілчаних виробів, пива та безалкогольних напоїв, п. 25.11. – чаю, кави, какао, прянощів;

п. 26. – промислових товарів народного споживання, у тому числі: п. 26.2 – волокнистих вантажів, п. 26.3. – тканин та штучних виробів, п. 26.4. – одягу, п. 26.5. – взуття, п. 26.6. – посуду-господарських товарів;

п. 27. – продукції машинобудування, приладобудування і металообробної промисловості, у тому числі: п. 27.1. – великовагових і великогабаритних вантажів, п. 27.2. – побутових машин і приладів;

п. 29. – швидкопсувних вантажів у міжміському сполученні.

Таким чином, предмет досліджуваного договору попри те, що, здебільшого, стосується транспортної послуги та її різновидів, більше прив'язаний до вантажу, його різновидів із визначеними транспортабельними властивостями, засобів перевезення. Тож ядром формування прав та обов'язків сторін за таким договором є сам вантаж. Це зумовлює застосування техніко-технологічних норм при оцінці виконання досліджуваного договору, а в разі спору – відповідних товарно-судових експертиз. Таким чином, предмет досліджуваного договору конкретизується за видом вантажу, що розширює коло джерел правового регулювання цього договору. Така конкретизація проведена на легальному (в актах чинного законодавства, зокрема в Законі України «Про перевезення небезпечних вантажів») та доктринальному рівнях (в науковій літературі). Зокрема вказується на крихкі вантажі, до яких відносять освітлювальну техніку, оргтехніку, дзеркала, кришталь, посуд тощо, що потребує особливих умов надання послуги з їх упакування та перевезення.

У разі спору щодо якості проведених робіт виходять із встановлених вимог, зокрема правил перевезення, а за відсутності вимог – розумності, справедливості та добросовісності. Добросовісність передбачає певну систему уявлень у суспільстві про поведінку його членів, зокрема у сфері цивільного обороту при набутті, зміні та припиненні прав та обов'язків [18, с. 7]. О. Ландо висловився за те, що мета добросовісності полягає у встановленні балансу між законом і справедливістю, оскільки інколи положення закону чи договірні умови можуть привести до несправедливого результату [300, Р. 16]. Добросовісність оцінюється через призму моральних устоїв суспільства та уявлень про добро і зло. У ст. 1-203 Єдинозразкового торгового кодексу США [79] встановлено, що на кожен контракт чи зобов'язання покладається обов'язок добросовісності при їх виконанні й примусовому здійсненні, а ст. 1 - 201 встановила добросовісність як чесність у всьому, що стосується поведінки чи угоди.

У параграфі 242 НЦУ [45] вказано, що боржник зобов'язаний здійснити виконання добросовісно, відповідно до вимог звичаїв, а п. 3 ст. 1134

Французького цивільного кодексу [51], ст. 1375 Цивільного кодексу Італії [273] – що договори повинні виконуватися добросовісно. Ці положення закріплені й в ст. 1.7 Принципів міжнародних комерційних договорів та у ст. 1.106 Принципів європейського контрактного права, відповідно до яких кожна із сторін повинна діяти згідно з добросовісністю і чесністю ділової практики.

Можна лише шкодувати, що в ст. 526 ЦК України не вказується про добросовісність при виконанні зобов'язання. Цю прогалину частково заповнює ст. 627 ЦК, яка визначає свободу договору, потребу притримуватися при тому вимог ЦК, інших актів цивільного законодавства, звичаїв ділового обороту, вимог розумності та справедливості. Знову чомусь призабута добросовісність, яка закріплена у п. 6 ст. 3 ЦК України. Тому було справедливим її згадати у вказаній статті й доповнити: викласти її після слова «вимог» у редакції «розумності, справедливості та добросовісності».

Вимоги щодо вантажу договору на перевезення вантажів можуть бути об'єднані в такі групи: 1) вимоги, що передбачені актами чинного законодавства; 2) вимоги, що встановлені самими сторонами.

Із зазначеними умовами також пов'язана умова про ціну й порядок розрахунків. Відповідно до ст. 916 ЦК за перевезення вантажу .... стягується провізна плата в розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати не визначений, стягується розумна плата. У ст. 7 Закону України «Про транспорт» вказано, що тарифи на транспортні послуги встановлюються відповідно до законодавства України. Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків.

Щодо першого, то йдеться про об'єктивні (співвідношення попиту та пропозиції, курс базової валюти, норми відрахувань) й суб'єктивні (домовленість сторін як певний компроміс між максимально бажаною для підрядника і можливою для замовника) критерії формування ціни. Здебільшого тут

встановлені розцінки на окремі види перевезень, чим керуються при розробці проекту договору та його укладенні. Як встановлено ст. 104 САТ, на автомобільному транспорті до внесення перевізної плати автотранспортні підприємства не приймають вантажі до перевезення. Фактично йдеться про передумову виконання договору перевезення вантажів і про те, від чого залежить реальність такого договору: передачі вантажу до перевезення чи справляння перевізної плати. Ми схилиємося до другої позиції хоча б тому, що екіпажу чи водію передаються певні кошти на дорожні витрати, зокрема на придбання пального, сплату платежів і навіть поборів як частини сумної дійсності.

Йдеться про передплату. Якщо вона сплачена, то в такому разі недопустимо змінювати ціну договору: оплата перевізником отримана й зарахована на його рахунок, він може розпоряджатися коштами й усі ризики повинен узяти на себе. Якщо отримана оплата використана за іншою метою, то це охоплюється правом власності на гроші. Принаймні, ніде в договорах ми не зустрічали умови про цільове витрачання плати за таким договором. Засада розумності передбачає їхнє витрачання на забезпечення виконання договору, але перевізник має право розпорядитися ними самостійно.

Крім транспортних послуг при перевезенні вантажів, автотранспортні підприємства за договорами з відправниками чи одержувачами надають за плату додаткові послуги (експедиційні операції, зберігання вантажів тощо). На деяких видах транспорту передбачається винагорода (премія) за дострокове навантаження або розвантаження транспортних засобів. Наприклад, за угодою сторін у договорі морського перевезення може бути передбачена винагорода за закінчення вантаження судна раніше ніж це передбачено сталійним часом (ст. 149 КТМ).

Ціна встановлюється при укладенні договору, але в процесі його виконання може корегуватися. Досягнення домовленості про ціну полягає в тому, що, як вважає С. М. Бервено, її недосягнення має призводити до визнання такого договору неукладеним [14, с.178]. Принцип свободи формування ціни договору

не може бути абсолютним, а залежить від закономірностей формування ціни продукту, вимог щодо оплати праці, сплати обов'язкових платежів, правил добросовісної конкуренції, рівня співпраці між сторонами і програмами лояльності клієнтів, зокрема політики знижок. Як визначено у п. 1 ч. 1 ст. 632 ЦК України у встановлених законом випадках застосовуються ціни (тарифи, ставки тощо), які встановлюються або регулюються уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування. Водночас згідно з ч. 2 цієї статті зміна ціни після укладення договору допускається лише у випадках і на умовах, встановлених договором або законом. Зазвичай, ціна в договорі формується з прямих та накладних витрат. Встановлення плати перевізниками на їхні послуги обумовлено конкурентною боротьбою за вантаж і його перевезення.

Слід мати на увазі, що вантажні перевезення передбачають попутні вантажі, що здешевлює перевезення взагалі і забезпечує їх рентабельність. Зазвичай попутні вантажі оплачуються відразу представнику перевізника, що надає можливість заправляти автомобіль та його обслуговувати в дорозі. Це прояв диспозитивності і забезпечує можливість не суб'єктам господарювання, зокрема фізичним особам, перевезти їх майно без обтяжливих процедур.

Із ціною пов'язана умова про розрахунки. Наведена вище вимога ст. 104 САТ свідчить про імператив: до внесення перевізної плати автотранспортні підприємства не приймають вантажі до перевезення. Водночас п. 14.1. Правил передбачає, що форма і порядок розрахунків, а також випадки зміни розміру оплати за перевезення вантажів і надання інших послуг, пов'язаних із цим, визначаються перевізником із вантажовідправником або вантажоодержувачем-замовником при укладенні ними договору на перевезення вантажів (п. 3.1 Договору). Звідси вбачається можливість диспозитивного підходу до встановлення порядку розрахунків. Щодо форми розрахунків, то тут слід виходити з ч. 2 ст. 1087 ЦК України розрахунки між юридичними особами, а також розрахунки за участю фізичних осіб, пов'язані зі здійсненням ними підприємницької діяльності, проводяться в безготівковій формі. Розрахунки між

цими особами можуть провадитися також готівкою, якщо інше не встановлено законом. Граничні суми розрахунків готівкою для фізичних та юридичних осіб, а також для фізичних осіб-підприємців відповідно до цієї статті встановлюються Національним банком України. Так, п. 2.1 «Положення про ведення касових операцій у національній валюті в Україні» [173] передбачає пріоритет розрахунків у безготівковій формі для підприємств (підприємців), які відкрили поточні рахунки в банках і зберігають на цих рахунках свої кошти на договірних умовах.

Частина 1 ст. 198 ГК України дозволяє здійснення платежів за грошовими зобов'язаннями, що виникають у господарських відносинах, готівкою через установи банків, якщо інше не встановлено законом. Згідно з п. 2.2 зазначеного Положення передбачається, що підприємства (підприємці) здійснюють розрахунки готівкою між собою і з фізичними особами (громадянами України, іноземцями, особами без громадянства, які не здійснюють підприємницької діяльності) через касу як за рахунок готівкової виручки, так і за рахунок коштів, одержаних із банків. Зазначені розрахунки проводяться також шляхом переказу готівки для сплати відповідних платежів. Гранична сума готівкового розрахунку одного підприємства (підприємця) з іншим підприємством (підприємцем) протягом одного дня за одним або кількома платіжними документами встановлюється відповідною постановою Правління Національного банку України. Платежі понад зазначену граничну суму проводяться винятково в безготівковій формі. Кількість підприємств (підприємців), з якими здійснюються розрахунки, протягом дня не обмежується.

До того ж із асоціацією України в ЄС передбачено приведення регулювання банківського ринку протягом чотирьох-шести років до його вимог, зокрема: ефективного і прозоре регулювання ринків банківських і інших фінансових послуг, недопущення дискримінації іноземних підприємств, забезпечення рівного доступу учасників ринку до клірингових і платіжних систем, зближення українського законодавства із європейськими *acquis communautaire* (кодекс

законів и правил ЄС) в сфері фінансових послуг. У перспективі йдеться про відмову від готівкових платежів як один із напрямів протидії корупції та незаконному обороту грошей. Проте наразі ні технологічно через систему забезпечення паливно-мастильними матеріалами і у правовому сенсі це неможливо.

Можливі розрахунки готівкою між підприємствами в оплату за товари, що придбані на виробничі (господарські) потреби за рахунок коштів, одержаних за корпоративними картками. Водночас, автомобільним перевізникам потрібна готівка для розрахунків за пальне, особливо при міжнародних перевезеннях: якщо в Україні можна розраховуватися платіжними картками, то за кордоном це не завжди можливо. Є низка випадків, коли в певних умовах можливо розрахуватися лише готівкою, яка видається екіпажу під звіт, у тому числі на представницькі витрати. Такі розрахунки зручні для фізичних осіб – вантажовідправників. Для легалізації таких розрахунків, можна встановити, що частина їх може проводитися готівкою, яка повинна витратитися на заправку паливо-мастильними матеріалами, послуги шино-монтажу, на харчування та проживання екіпажів.

Пунктом 14.2 Правил встановлено, що при дотриманні замовником своїх договірних зобов'язань щодо розрахунків за перевезення вантажів і надання у зв'язку з цим інших послуг, перевізник може надати йому знижку в оплаті. Розмір цієї знижки визначається за домовленістю сторін.

Також п. 14.3 Правил визначено, що якщо перевізник не виконав перевезення відповідно до заявки (замовлення), то одержана передоплата має бути повернена замовнику не пізніше *триденного терміну* (виділено нами – А. В.) у робочі дні кредитної установи. За термінологією ст. 251 ЦК вважаємо, що таку недолугість варто усунути й викласти у редакції після слова «пізніше» - трьох робочих днів кредитної установи.

Згідно з п. 14.4 остаточний розрахунок за перевезення вантажів проводиться замовником на підставі рахунку перевізника, який має бути виписаний не

пізніше трьох днів після виконання перевезень із доданням товарно-транспортних накладних. Рахунок за виконані перевезення виписується на підставі належним чином оформлених товарно-транспортних накладних.

Очевидні розбіжності між п. 104 САТ та наведеними положеннями Правил, які необхідно усунути – імперативізм першого.

Ясна річ, до умов договору відноситься й строк. Відповідно до ч. 1 ст. 631 ЦК та ч. 7 ст. 180 ГК упродовж строку договору його сторони можуть здійснити свої права і повинні виконати свої обов'язки [70, с. 177]. Здебільшого строк визначається дальністю перевезень, розрахунковою швидкістю та видом вантажу. Очевидно, що небезпечні вантажі перевозяться довше: нижча швидкість перевезення, другорядні дороги, які не забезпечують дотримання навіть дозволеної малої швидкості. Те саме стосується наливних (рідких) вантажів у цистернах.

Місце завантаження та розвантаження вантажу визначається сторонами договору в залежності від мети перевезення: придбаний товар перевозиться до місця, що визначається покупцем, який може і не брати участь в укладенні договору. Якщо перевозиться біржовий товар, то все залежить від виду біржової угоди. Якщо такий товар на колесах чи в перевезенні, то визначається напрямок до його постійного споживача.

Також визначається порядок здачі й приймання вантажу, але за тим договором, за яким його придбано. Відповідно до п. 2 ч. 2 ст. 919 ЦК України одержувач повинен прийняти вантаж, що прибув навіть після спливу строків для його доставки. Встановлення порядку здачі й приймання вантажу передбачає: порядок і строк сповіщення про його доставку, місце, строк і порядок приймання, форму двостороннього акта про здачу-приймання, а також умови й порядок складання сторонами одностороннього акта про здачу або приймання результату робіт у разі ухилення іншої сторони від складання двостороннього акта, відмови від його підписання, або ухилення від приймання вантажу.

Зазначені умови досліджуваного договору є відправними для встановлення правового становища його сторін та оцінки виконання їхніх обов'язків. Вони виписані здебільшого за видом вантажу, який зумовлює зміст транспортної послуги, спосіб та порядок її надання, ризики перевізника та замовника, види й зміст необхідних транспортних документів, навіть вимоги до екіпажу (водія – наявність санітарної книжки при перевезеннях продуктів харчування).

**Висновки до розділу 2.** Правове регулювання автомобільних перевезень повинно бути уніфіковане, що забезпечує зручність правозастосування за напрямками: уніфікації понятійного апарату, вимог до засобів перевезення, оформлення вантажів, проходження митних процедур, врахування позицій сторін перевезень та національних інтересів, наразі щодо збереження транспортної інфраструктури. У такому аспекті воно – набір юридичних засобів та способів державно-владного впливу на учасників цих правовідносин через елементи механізму правового регулювання, насамперед через елементи цих правовідносин.

На основі «діяльнісного підходу», який встановлює прояви механізму правового регулювання відносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом як: а) відмежування від властивого радянському праву опублікуванню суспільних відносин навіть цивільно-правових; б) врахування дихотомії приватного права; в) певного лавірування при виборі норм для врегулювання правовідносин із подвійним регулюванням між цивільно-правовими та господарсько-правовими; г) потреби вироблення підходів до правового регулювання суспільних відносин на основі універсалізації позитивного впливу на них та одного з його напрямів – адаптації положень законодавства ЄС із врахуванням стратегічних інтересів України в забезпеченні обміну товарами.

Висунуто положення, що основним орієнтиром встановлення змісту правовідносин і правового становища сторін при перевезеннях вантажів

автомобільним транспортом є положення актів чинного законодавства. При розсуді правового та неправового суд повинен посилається на положення чинного законодавства. Ідеалізувати значення договору як основного регулятора правовідносин із перевезення вантажів не варто.

У договірному регулюванні вантажних перевезень автомобільним транспортом переважають диспозитивні норми, які надають можливість учасникам правовідносин при формуванні змісту, зокрема прав та обов'язків сторін відступити від положень актів цивільного законодавства чи навіть врегулювати відносини, які не врегульовані цими актами.

Доведено відсутність системного підходу до джерел правового регулювання відносин із перевезення вантажу загалом та автомобільним транспортом зокрема. Не йдеться про різний підхід до їхньої природи, але і щодо змісту цих договорів, зокрема переліку істотних умов, які мають бути узгоджені сторонами, визначення права та обов'язків сторін, нерідко із віднесенням останніх до умов договору. Зустрічається неповнота визначення правового становища сторін, здебільшого перевізника, а обтічність і неповнота його може бути виправлена на основі засад справедливості та добросовісності за рахунок повноти врегулювання позитивним правом.

Встановлено, що легальне поняття договору перевезення вантажів автомобільним транспортом у Правилах досить спірне: 1) відстало від юридичної лексики ЦК України та досі не приведене до неї, як це передбачено ст. 4 ЦК України; 2) поєднує різні прояви категорії «договір»; 3) не витримано підходи, що проведені в ЦК України до визначення договору як програмно-цільової моделі врегулювання відносин між його сторонами; 4) містить некоректну термінологію темпорального спрямування, що не корелюється із ч. 1 ст. 251 ЦК України: у такому договорі може йтися лише про строки, а термінове перевезення вантажу в сенсі ч. 2 цієї статті суперечить zasadі розумності; 5) неточно вказано правове становище перевізника, яким відповідно до ч. 1 ст. 33 Закону України «Про автомобільний транспорт» встановлено, що автомобільним

перевізником, що здійснює перевезення вантажів на договірних умовах, є суб'єкт господарювання, який відповідно до законодавства надає послугу згідно з договором про перевезення вантажу транспортним засобом, що використовується на законних підставах; б) незрозуміле закінчення цього легального визначення, особливо фраза «відповідальність сторін щодо їх додержання» чи невдалий переклад, бо відповідальність настає за порушення обов'язків; невдало у зазначених правилах визначено перевізника як особу, яка надає послуги з перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування. Тут проігноровано загальне правило про професійність діяльності перевізника, яка ігнорується, та те, що він повинен бути за загальним правилом суб'єктом господарювання й не просто суб'єктом господарювання, а підприємцем. Правове регулювання відносин сторін за договором перевезення вантажів забезпечується всіма джерелами права, де провідне місце належить конкретним договорам на перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Доведено, що загальне правове становище сторін договору може змінюватися в залежності від організаційно-правової форми, наприклад для ТОВ чи для ТДВ, та форми власності на якій вони засновані.

Відстоюється позиція, що наразі виправдана відмова від надто ліберального дозвільного режиму господарської діяльності й повернення до збільшення кількості ліцензованих видів діяльності, хоча б на період економічної кризи та стабілізації платіжного балансу держави, у тому числі за рахунок ліцензування вантажних перевезень, навіть якщо плата буде помірною.

Доведено, що типові й примірні форми договорів на перевезення вантажів автомобільним транспортом, що передбачені Правилами необхідно сприймати як особливі види нормативного регулювання взаємовідносин між замовником та підрядником, що містять диспозитивні норми, викладені в особливій формі.

Встановлено, що цей договір має укладатися обов'язково з урахуванням типових умов, якщо така обов'язковість передбачена нормативно-правовим актом, яким затверджено такі умови. Тому, якщо такі умови не затверджені

уповноваженими державними органами, а виходять від певних суб'єктів цивільних правовідносин (керівних органів юридичної особи, що спеціалізується на виконанні робіт), то відсутні підстави пов'язувати з фактом оприлюднення такого роду умов настання юридичних наслідків для сторони, яка не була обізнана із ними.

Предмет досліджуваного договору попри те що, здебільшого, стосується транспортної послуги та її різновидів, більше прив'язаний до вантажу його різновидів із визначеними транспортабельними властивостями, засобів перевезення. Тож ядром формування прав та обов'язків сторін за таким договором є сам вантаж. Це зумовлює застосування техніко-технологічних норм при оцінці виконання досліджуваного договору, а у випадку спору – відповідних товарно-судових експертиз.

Таким чином, предмет досліджуваного договору конкретизується за видом вантажу, що розширює коло джерел правового регулювання цього договору.

Встановлено низку випадків, за яких у певних умовах можна розраховатися лише готівкою, яка видається екіпажу під звіт, у тому числі на представницькі витрати. Для легалізації таких розрахунків, можна встановити, що частина їх може проводитися готівкою, яка повинна витратитися на заправку та паливно-мастильні матеріали, послуги шино-монтажу, на харчування та проживання екіпажів.

### **РОЗДІЛ 3. УКЛАДЕННЯ, ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ І НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ЙОГО СТОРОНАМИ**

#### **3.1 Укладення договору перевезення вантажів автомобільним транспортom**

Як уже вказувалось вище, договір є підставою виникнення правовідносин (п. 1 ч. 2 ст. 11 ЦК України) та, як визначено в ст. 626 ЦК України – домовленістю, чи її результатом, що виражений у встановленій законом формі. Укладання договорів, з одного боку, є матеріально-правовим явищем, що закріплено у гл. 53 ЦК України і гл. 20 ГК України, а з другого, – процесуальним як послідовність і юридична процедура досягнення домовленості між оферентом та акцептантом. Саме оцінка факту укладення договору та доказів того при спрощеній його формі є каменем спотикання на практиці, про що свідчить значна частина спорів (Справа № 922/1592/13, що розглядалася Господарським судом Харківської області [237], Справа № 16/247, що розглядалася Господарським судом Луганської області [238]). Їх об'єднує ігнорування дотримання форми договору та приписів чинного законодавства: а) про форму договору; б) про доказову базу існування правовідносин між сторонами. Навіть якщо з матеріалів справи, з огляду на засаду розумності вбачається наявність факту перевезення та навіть видачі-прийняття вантажу, то це не підтверджується наданими доказами при розгляді справ у суді. Відповідно намагання перевізника «хапатися» за будь-якого клієнта, виконувати перевезення з ігноруванням вимог

про передплату та належне оформлення відносин призводить до відмови у задоволенні позовів.

Попри традиційність розгляду укладення договору як підстави виникнення правовідносин та репрезентації знань теорії та практики, актуальності та виправданості створюють проблеми практики й однобічного тлумачення наявності чи відсутності договору. Показовою є наведена в підрозділі 1 Справа № 6/42/5022-597/2011 [233], що розглядалася Господарським судом Тернопільської області. Представник відповідача ТОВ «МС Партнерс» проти задоволення позову заперечив, посилаючись на відсутність між сторонами будь-яких договірних зобов'язань. Судом було встановлено, що 21.06.2010 р. ПуАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів» (позивачем у справі) отримано через технічні засоби зв'язку примірник заявки договору на перевезення вантажу № Л-2106-1ТМ у міжнародному сполученні смт. Єлізово (Білорусія ОЗАО «Склизавод Єлізово») у м. Харків (Україна, Харківський пивзавод «Рогань») через митний перехід у Нових Яриловичах. Заявку-договір оформлено на бланку з друкованим зазначенням реквізитів ТОВ «МС Партнерс» (відповідача), названого в договорі як експедитор. Як перевізника, в заявку було вписано позивача. Одержана заявка-договір № Л-2106-1ТМ від 21.06.2010 р. зареєстрована позивачем за № ЗМК 075/10 від 21.06.2010 р.

Згідно з наданими позивачем поясненнями та доданими документами, ТОВ «Комора-С» та відповідач організували перевезення для ОЗАО «Склизавод Єлізово» і пивзаводу «Рогань». У зв'язку з чим ТОВ «МС Партнерс» звернулось 21.06.2010 р. до позивача, який володіє ліцензією, у тому числі на міжнародні автомобільні перевезення (ліцензія серії НОМЕР\_2, із строком дії 29.08.2007 р. – 28.08.2012 р.). Перевезення вантажу було виконано відповідно до умов заявки, що підтверджується міжнародною товаротранспортною накладною (CMR) серії № 0008888 та подорожнім листом серії 01 ААГ № 011808.

За ініціативою позивача сторони в спосіб, аналогічний оформленню заявки-договору, завірили Акт виконаних робіт від 22.06.2010 р., відповідності до якого

в ТОВ «МС Партнерс» відсутні претензії щодо виконаного позивачем перевезення вартістю 7 000 грн., згідно з п. 9 заявки-договору її факсимільна копія має силу оригіналу. Сторони зобов'язані обмінятися оригіналами документів у строк до п'яти робочих днів з дня підписання.

У судовому засіданні 17.06.2011 р. представник позивача пояснив, що відповідач обіцяв скласти й надіслати поштою на адресу ПуАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів» заявку-договір на перевезення вантажу № Л-2106-1ТМ із відтиском печатки та підписом представника ТОВ «МС Партнерс», але так цього і не зробив. Для проведення оплати, ПуАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів» направив на адресу відповідача рахунок № 1123 від 23.06.2010 р.

Суд прийшов до висновку, що згідно зі ст. 638 ЦК України з представлених позивачем матеріалів, безпосередньо між сторонами у справі було досягнуто згоди щодо умов договору, який за своєю правовою природою є договором перевезення вантажу. Правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо його зміст зафіксований в одному або кількох документах, у листах, телеграмах, якими обмінялися сторони. Правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо воля сторін виражена за допомогою телетайпного, електронного або іншого технічного засобу зв'язку, шляхом обміну листами, факсограмами, телеграмами ч. 1 ст. 207 ЦК України, ч. 1 ст. 181 ГК України.

Сторона, яка одержала проект договору, у випадку згоди з його умовами оформляє договір і повертає один примірник договору другій стороні або надсилає відповідь на лист, факсограму тощо у двадцятиденний строк після одержання договору ч. 2 ст. 181 ГК України. Недотримання письмової форми договору перевезення вантажу не впливає на його дійсність. При цьому ч. 3 ст. 909 ЦК України передбачено, що укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами).

Окрім складених факсограм заявки договору на перевезення вантажу та акта виконаних робіт, які заперечує позивач, укладення договору перевезення вантажу підтверджується документами первинного обліку роботи автомобіля: міжнародною товарно-транспортною накладною (CMR) та подорожнім листом вантажного автомобіля. Відповідно до ч. 3 ст. 909 ЦК України та ст.ст. 1, 4 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів встановлюється накладною. Накладна, оскільки не доведено протилежного, є доказом умов такого договору й свідченням прийняття вантажу за ст. 9 Конвенції.

Варто також зазначити, що в міжнародній товарно-транспортній накладній (CMR) серії № 0008888 (існування якої представник відповідача на засіданні 17.06.2011 р. не оскаржив), подорожньому листі серії 01 ААГ № 011808, заявці-договорі № Л-2106-1ТМ від 21.06.2010 р., акті виконаних робіт від 22.06.2010 р., рахунку № 1123 від 23.06.2010 р., як водія, котрий здійснював перевезення згадується ОСОБА\_1, а перевізним засобом автомобіль МАЗ НОМЕР\_1. Відповідно до копії трудової книжки на час виникнення спірних правовідносин водій ОСОБА\_1 перебував із позивачем у трудових відносинах, а згідно зі свідоцтвом про реєстрацію транспортного засобу власником автомобіля МАЗ НОМЕР\_1 є ПуАТ «Дрогобицький завод автомобільних кранів». З огляду на все вищенаведене, заперечення відповідача про відсутність між сторонами зобов'язань, які випливають із перевезення вантажу є безпідставними і такими, що спростовуються матеріалами справи.

Отже, йдеться про достатні докази існування домовленості. Саме за відсутності останніх у іншому випадку суд відмовив у задоволенні позову. Так, у Справі № 14/393 [235], що була розглянута Господарським судом Луганської області про стягнення 1000 грн. 00 коп. боргу за договором від 05.01.2007 р. за перевезення вантажу. На обґрунтування своїх вимог позивач надав факсимільну копію договору з додатком-замовленням, але без оригінальних відбитків печатки і підпису відповідача, а також товарно-транспортну накладну від 05.01.2007 р.,

згідно з якою автопідприємство доставили ТОВ «Біотрейд» вантаж. Суд дійшов висновку, що позов задоволенню не підлягає на таких підставах: ненадання позивачем доказів своїх тверджень. Оскільки ст. 181 ГК України передбачено, що господарський договір за загальним правилом укладається у формі єдиного документа, підписаного сторонами та скріпленого печатками. Допускається укладення господарських договорів у спрощений спосіб, тобто шляхом обміну листами, факсограмами, телеграмами, телефонограмами тощо, а також шляхом підтвердження прийняття до виконання замовлень, якщо законом не встановлено спеціальні вимоги до форми та порядку укладення даного виду договорів.

На наш погляд, суд помилково й звужено витлумачив ст. 909 ЦК України, що договір перевезення вантажу укладається у письмовій формі і не допускається укладення договору шляхом обміну факсограмами. Він проігнорував засади розумності і справедливості – вантаж доставлено, є також товарно-транспортна накладна від 05.01.2007 р. і підписи про прийняття вантажу одержувачем. Виникає питання: на якій підставі вона виписувалася відправником? Це свідчення про неоднаковість підходу й «жонгливання» приписами чинного законодавства.

У іншому випадку, коли договір укладався й перевезення вантажу відбулось «під чесне слово», відмова суду була б обґрунтована хоча б формальними вимогами та публічними інтересами. Так, у справі 25/94-07-2377, що розглянута Господарським судом Одеської області [236] про стягнення з ДП «Фірма Леда» на користь ТОВ «Торговий дім «Євразія» 2384,91 грн. основного боргу та 98,97 грн. пені за виконане перевезення вантажу. Позивач не заперечує проти недодержання письмової форми договору перевезення вантажу при його укладенні, однак наполягав на тому, що між позивачем та відповідачем було досягнуто домовленості за всіма істотними умовами договору: прийняття виконання ДП «Фірма Леда» договору перевезення вантажу з боку ТОВ «Торговий дім «Євразія» шляхом здійснення відмітки на посвідченні про

відрядження водія № 76 від 15.06.2006 р. та № 81 від 29.06.2006 р. за маршрутами Київ – Одеса.

Суд виходив із того, що правочин є вчиненим у письмовій формі, якщо його зміст зафіксований в одному або кількох документах, у листах, телеграмах, якими обмінялися сторони. Правочин вважається таким, що вчинений у письмовій формі, якщо воля сторін виражена за допомогою телетайпного, електронного або іншого технічного засобу зв'язку (ч. 1 ст. 207 ЦК України). Договір перевезення вантажу укладається в письмовій формі. Укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням транспортної накладної (коносаментна або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами). Крім того, ст. 48 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачені документи, на підставі яких виконуються вантажні перевезення: у водія юридичної особи – автомобільного перевізника повинні бути посвідчення водія відповідної категорії, реєстраційні документи на транспортний засіб, ліцензійна картка, дорожній лист, товарно-транспортна накладна або інший визначений законодавством документ на вантаж, інші документи, передбачені законодавством України. На підставі наявних матеріалів справи документів суд не вбачає підстав для задоволення заявлених позивачем позовних вимог щодо стягнення з відповідача грошових коштів як оплати за перевезення вантажу, оскільки позивачем не доведено суду належними та допустимими доказами існування з відповідачем договірних правовідносин щодо перевезення вантажу. Таким доказом не може бути товарно-транспортна накладна або інший визначений законодавством документ на вантаж. Навіть якщо з цих документів можна зробити висновок, що відповідач міг бути одержувачем вантажу, перевезення якого здійснював позивач, однак будь-яких доказів того, що останній отримав зазначений вантаж, суду позивачем не надано. Тож у позові було відмовлено повністю.

Укладення договору, як вважає О. І. Зозуляк, засновується на договороздатності як здатності укладати та виконувати договори, що

відповідають правовій природі та виду правоздатності, а також здатності нести відповідальність за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань [84, с. 3]. Загалом, із цим можна погодитися, якщо вважати договороздатність різновидом правочиноздатності й не змішувати з суб'єктивним правом та юридичним обов'язком із договору. Те, що дослідниця змішала ці категорії, підтверджується, що вона внесла у її зміст і здатність укладати договори, і їх виконувати, і навіть нести договірну відповідальність. Такі категорії, які започатковані на концепції правосуб'єктності як певного симбіозу правоздатності й дієздатності, є атавізмом розуміння правових властивостей учасника правовідносин. Наразі є точніший правовий інструментарій їх розуміння. Це пов'язано з новими засобами комунікацій та потребою прискорення товарообігу.

Відповідно до ч. 2 ст. 170 ГК України, уповноважений орган виконавчої влади може рекомендувати суб'єктам господарювання орієнтовні умови господарських договорів (примірні договори), а у визначених законом випадках – затверджувати типові договори. Щодо окремих договорів порядок їх укладення передбачено актами законодавства (Закон України «Про автомобільний транспорт», Правила).

«Оскільки договір є спільним юридичним актом двох чи декількох осіб, вказує В. В. Луць, - погодження ними умов договору відбувається принаймні у дві стадії: шляхом пропозиції однієї сторони укласти договір, яка має назву оферти, і прийняття пропозиції другою стороною, або акцепту» [136, с. 65]. Звертається увага, що на момент укладення договору немає сторін договору, а є лише оферент та акцептант, які стають сторонами договору лише після набуття ним сили: 1) з моменту досягнення домовленості; 2) надання домовленості встановленої законом форми (статті 208-209 ЦК); 3) державної реєстрації договору (ч. 1 ст. 210 ЦК). У другому випадку сторони можуть відійти від вимог щодо форми договору, але вони ризикують настанням наслідків недотримання передбаченої законом форми правочину (ст. 218 ЦК України) та наступним тягарем доказування факта укладення договору й дій щодо його виконання.

Укладання договору – зустрічні договірно-процедурні дії двох або більше суб'єктів щодо вироблення умов договору, які відповідають їх реальним намірам та економічним інтересам, а також юридичне оформлення договору (надання цим умовам певної форми) як правового акту [293, с. 156]. Професор О. А. Белянєвич визначила порядок укладання договору як нормативно закріплені взаємні дії сторін, які спрямовані на встановлення господарсько-договірних відносин та визначення змісту договірного зобов'язання, де спосіб укладання договору – нормативно врегульована організація здійснення суб'єктами господарювання таких дій [13, с. 87] і виділила два способи укладення господарських договорів: неконкурентний (традиційний) та конкурентний способи (торги) [13, с. 87, 126]. Перший давно відомий та широко розповсюджений і зводиться до того, що при встановленні договірних відносин заздалегідь визначено: хто і кому направляє оферту. Конкурентний спосіб укладення договорів (торги) передбачає необхідність вибору одного контрагента, і хоча оферта направлена кільком особам, договір буде укладено з «одним із них» [13, с. 89]. У ЦК України лише вказана можливість укладення договорів на біржах, аукціонах, конкурсах (ст. 650 ЦК), а регламентація забезпечується спеціальними законами. Це є виправданим при укладенні договорів на перевезення за державними замовленнями і контрактами.

С. О. Бородовський дослідив порядок укладення договору і вважає його визначеною правовими нормами юридико-логічну послідовність стадій установлення цивільних прав та обов'язків, здійснених на основі погоджених дій осіб, звернених назустріч одна одній та виражених у різноманітних способах узгодження змісту договору [23, с. 3], а способами укладання договору – нормативно врегульовану організацію здійснення суб'єктами дій, через які досягається вільне та взаємне узгодження волі сторін договору [23, с. 8]. Така послідовність вироблена практикою й закріплена законом. Водночас формується спрощений порядок укладення договору на основі типових форм, заздалегідь

відомих розцінок, заявки як способу конкретизації умов про вантаж, строк та місце його перевезення. Тож ідеться про спосіб укладення договору.

Професор С. М. Бервено виділив способи укладення договору за специфікою узгодження змісту договору, зокрема загальний, спеціальний і судовий порядок укладення договору. Загальний порядок укладення договору визначено в ЦК, спеціальний – має свої особливості й залежить від способів укладення договору, а судовий – є окремою стадією, що регулюється спільно матеріальними й процесуальними нормами законодавства, з тією особливістю, що волевиявлення сторін затверджується судовим рішенням та вступає в дію з моменту набрання чинності самого рішення суду [15, с. 10]. Водночас, судовий порядок можливий лише якщо замовником є держава та державні підприємства. Це пов'язано з тим, що суб'єкти господарювання можуть змовлятися і перешкоджати відправленню вантажів за державними замовленнями і навіть підключати для цього громадськість.

У європейському договірному праві також приділяється увага укладенню договорів. Зокрема, відповідно до ст. 2:101 ПЄКП контракт вважається укладеним якщо: а) сторони мають намір бути юридично зобов'язаними; б) вони досягли відповідної домовленості без яких-небудь подальших вимог. Ідеться про добровільно взяті двома сторонами юридичні обов'язки і намір їх виконати.

Стаття 2.1. Принципів УНІДРУА встановлює, що договір може укладатися шляхом акцепту оферти або в результаті такої поведінки сторін, яка достатньо свідчить про домовленість. Водночас допускаються інші способи укладення договорів, зокрема з урахуванням сучасних комунікаційних технологій і надійних засобів зв'язку стало можливим укладання договорів на відстані, для чого були розроблені спеціальні конструкції оферти як пропозиції укласти договір та акцепту – згоди укласти договір на викладених в оферті умовах. Таким чином, спрощена форма укладення договорів має нормативне підґрунття і відповідні форми: заявки, типові контракти, які є підставами для набуття приватних та публічних прав і обов'язків.

Укладення договору пов'язується з порядком та способом укладення договору, де порядок – нормативно визначені взаємні дії сторін, що спрямовані на встановлення договірних відносин та визначення їх змісту [13, с. 87], а спосіб – нормативно врегульована організація досягнення домовленості учасниками переговорів. Він визначений стандартними формами договорів (формулярним правом) та зокрема типовими формами МТП та Європейської економічної комісії, де виділяються різновиди типових контрактів: 1) типовий контракт-зразок – рекомендаційний зразок на основі якого й укладається контракт; 2) типовий контракт-оферта (акцепт) - висловлення пропозиції однією стороною чи обома разом обов'язкових умов майбутнього договору у вигляді оферти чи акцепту; 3) типовий контракт-формуляр – вироблений практикою набір оптимальних умов певного договору на основі уніфікації договірних умов у певній сфері діяльності (типові форми чартерів, публікації оголошень, розміщення телевізійної реклами тощо); 4) загальні умови – окремі визначені однією зі сторін чи спільно параметри договору, які поширюються на декілька договорів; 5) контракт приєднання – типова форма договору, у якій обумовлені всі умови майбутнього договору в певній стандартній формі, що може бути прийнята іншою стороною шляхом приєднання до неї без можливості внесення в неї змін та доповнень [9, с. 204-207]. Наразі суб'єкти господарювання розробляють такі контракти й при укладенні договору споживач не має змоги їх змінити чи запропонувати щось інше.

Якщо імперативно визначено умови участі в договорі, то він укладається за моделлю договору про приєднання й на запропонованих умовах. На них можна пристати або від укладення договору відмовитися. Укладення такого договору (оферта) не припускає висунення умов акцептантом. Про свободу акцептанта до формування умов договору не йдеться. Укладення договору зводиться до ознайомлення з типовим проектом та його відхилення або підписання.

Ще В. І. Синайський писав, що для укладення договору потрібно три елементи: а) пропозиція вступити в договір (оферта); б) прийняття такої

пропозиції (акцепт) та в) покриття оферти акцептом (перфекція). В. В. Вітрянский виділив стадії договору: 1) переддоговірні контакти сторін, власне переговори; 2) оферту; 3) розгляд оферти; 4) акцепт оферти [37, с. 170]. Практика свідчить, що при укладенні договору зі споживачем все відбувається більш простіше, а в договорі, що досліджується це залежить від вибору замовника. Перевізником визначаються технічно можливі строки та тарифи як визначна складова ціни договору, а місце його виконання обумовлене замовником.

Досить вагоме значення має інформація про перевізника, що пояснюється значними порушеннями та зловживаннями. Вона забезпечується рекламними розміщеннями, зокрема на сайтах в Інтернет та інших носіях рекламної інформації, активною діяльністю перевізників із пропозиціями їх послуг. Правда трапляються і шахрайства, зокрема в складні перехідні періоди може виявитися, що перевізник отримав передплату, але його самого за вказаними у договорі реквізитами, ні грошей на вказаному рахунку не виявлено. Тому при укладенні таких договорів за наявною і відкритою для доступу інформацією слід встановити все про учасника договору та переговорів: його правове становище, організаційно-правову форму, вид, ділову репутацію, результати господарсько-фінансової діяльності (за можливості), за кредитними історіями – про виконання кредитних зобов'язань; за судовими реєстрами – наскільки часто є учасником судових процесів. Досить інформативними є виставлені в соціальних мережах відгуки клієнтів.

Якщо за укладеними договорами передбачаються значні вкладення коштів, служби безпеки суб'єктів господарювання встановлюють їх матеріальне становище, ділову репутацію, роблять письмові висновки про можливість (безпечність) укладення договорів та рекомендації. Такі дії важливі на практиці. О.О. Мережко справедливо вказує, що в сучасному договірному праві укладення договору через акцепт оферти не єдиний варіант [145, с. 101], а передбачає більш складні юридично-аналітичні дії.

Договір вважається укладеним, якщо сторони в належній формі досягли згоди з усіх істотних умов договору (п. 1 ч. 1 ст. 638 ЦК України). Він укладається шляхом пропозиції однієї сторони укласти договір (оферти) та прийняття пропозицій (акцепту) другою стороною (ч. 2 ст. 638 ЦК України). Тут також звертаємо увагу на некоректність використання терміна «сторона»: 1) на момент укладення договору є оферент та акцептант, що вказано в главі 53 ЦК і визнається всіма юристами; 2) договір є укладеним із моменту досягнення домовленості у встановленій законом формі й лише тоді з'являються його сторони; 3) використання терміна «сторони» свідчить про наявність у них прав та обов'язків за договірним зобов'язанням, а в даному разі вони не можуть виникнути поки не укладено договір; 4) термін «істотні умови договору» у сенсі його застосування у ст. 638 ЦК звужує свободу в укладенні договору – сторони можуть домовлятися не тільки стосовно істотних умов договору, але й навіть випадкових. Цей термін швидше є доктринальним ніж легальним.

У Правилах урегульовано укладення договору, що досліджується. Їх п. 3.1. визначив, що договори про перевезення вантажів автомобільним транспортом укладаються між фізичними та юридичними особами, які здійснюють автомобільні перевезення вантажів на комерційній основі (надалі – Перевізники), та вантажовідправниками або вантажоодержувачами (надалі – Замовники). Примірний договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом у місцевому та міжміському сполученні (надалі - Договір) наведений у додатку 1 до Правил.

Таким чином, підтверджується те, що йдеться про укладення цього договору шляхом приєднання за правилами ч. 1 ст. 634 ЦК України.

Договір про перевезення вантажів може укладатися перевізником із посередницьким підприємством, яке *користується* (виділено нами – А. В., як некоректне: правами навряд чи можна користуватися) правами та несе обов'язки і відповідальність, що передбачені для вантажовідправників та вантажоодержувачів.

Цими Правилами встановлено, що ініціативу про встановлення договірних стосунків для перевезення вантажів автомобільним транспортом може виявити перевізник і вантажовідправник (вантажоодержувач) – майбутній замовник. Тут виникає низка запитань: до укладення договору немає його сторін, оскільки вони з'являться лише з моменту укладення, а є оферент та акцептант. Окрім того цікаво, яким чином перевізник знає про вантаж, що потребує перевезення? Інша справа, що він рекламує свої транспортні послуги й тим запрошує відправників до укладення договору з ним. Здебільшого пропозицію щодо укладення такого договору і його умови (вантаж, строк та місце перевезення) формує відправник. Проте, частину проекту договору складає перевізник згідно з вказаною формою або/та його договірною практикою. Про це свідчить п. 3 Правил, де вказано що після того, як перевізник і замовник узгодили умови перевезень й розрахунки, затверджений підписом і печаткою перевізника проект договору з необхідними до нього додатками в двох екземплярах перевізник зобов'язаний направити замовнику не пізніше ніж через три дні після його узгодження.

Наведене надає можливість виділити інформаційну та технічну складові при укладенні договору: 1) інформаційна складова забезпечує умови договору і їх формує замовник, оскільки з огляду на засади розумності, перевізник не може цього зробити. Така складова і є перфекцією та вимогами до оферти: вантаж<sup>9</sup>, вантажний засіб, місця завантаження й розвантаження, строк перевезення; адресується професійному перевізнику і вказуються реквізити; 2) технічна чи техніко-юридична складова охоплює їх занесення в типовий договір та відповідно до того, визначення ціни договору та порядку розрахунків.

У договорі встановлюються: строк його дії, обсяги перевезень, умови перевезень (режим роботи видачі та приймання вантажу, забезпечення цілісності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт і таке інше), вартість перевезень та порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо.

---

<sup>9</sup> В окремих випадках, що встановлені законом, вантаж не вказується.

Не пізніше 10-ти днів після одержання від перевізника проекта договору підписуються додатки до нього, затверджуються печатками<sup>10</sup> і один екземпляр повертається перевізнику. Якщо в замовника є розбіжності по договору, він зобов'язаний сформулювати свої пропозиції у протоколі розбіжностей і направити їх перевізнику разом з договором у 10-денний термін. У свою чергу, згідно з п. 3.5.3 Правил перевізник зобов'язаний розглянути протокол розбіжностей замовника, у разі потреби – спільно з ним, і включити до договору всі прийняті пропозиції. Принцип свободи договору, зокрема визначення його умов передбачає добровільне їх узгодження. Якщо контрпропозиція акцептанта не приймається, то договір вважається не укладеним і замовник може звернутися до іншого перевізника.

Проте в основному йдеться про співробітництво між сторонами договору та укладення річного договору перевезення вантажу, що передбачає більш ускладнені процедури, які можуть називатися активізацією виконання договору. Згідно з п. 3.6 Правил перевізник і замовник у межах квартального плану за 10 днів до початку кожного місяця визначають місячні плани з подекадними плановими завданнями на перевезення вантажів. Надалі для перевезення конкретних вантажів автомобільним транспортом надається перевізнику при наявності договору заявка відповідно до встановленої форми (додаток 4 до Договору).

У разі здійснення масових перевезень вантажів, особливо будівельних матеріалів на місця будівництва<sup>11</sup>, а також сільськогосподарських вантажів для їх переробки або в місця довгострокового зберігання, замовник повинен до заявки додати також погоджений із перевізником графік виконання перевезень із зазначенням добового або середньодобового обсягу перевезень, а також початку і кінця роботи змін. Заявка подається у визначений договором строк.

---

<sup>10</sup> Водночас у законодавстві передбачено, що суб'єкт господарювання може не мати печатки, а використовувати факсимільний підпис керівника суб'єкта господарювання.

<sup>11</sup> Звертаємо увагу на некоректність формулювань. Поняття «місце будівництва» немає, а є «будівельний майданчик». Закон України Про регулювання містобудівної діяльності Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2011, № 34, ст.343 ).

За погодженням із перевізником замовник може передати заявку на перевезення вантажів телефонограмою, телетайпом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим шляхом. У цьому випадку в такій заявці мають бути необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси завантаження та розвантаження, відстані перевезення та вид упаковки.

Перевізники можуть перевозити вантажі за разовим договором, зразкова форма якого наведена в додатку 2 до Правил.

Подібна ситуація трапилась з укладенням договору за спрощеною формою у Справі № 10/144/10 [231] за позовом ТОВ «Нечипорук Транспорт Сервіс», до відповідача ТОВ «Торгівельний будинок «Коксохім» про стягнення з відповідача заборгованості у сумі 10 000 грн. основного боргу за виконане перевезення, збитків, завданих інфляцією у сумі 379,44 грн., 3% річних у сумі 74,79 грн. та пені у сумі 548,49 грн. за Договором № 09-05-00-1 від 03 червня 2009 р. Розглянувши матеріали справи, вислухавши пояснення сторін, суд встановив, що між сторонами був 03 червня 2009 р. укладений договір перевезення № 09-05-00-1 у спрощений спосіб – шляхом обміну між сторонами факсограмами. Відповідно до ч. 1 ст. 181 ГК України, - допускається укладення господарських договорів у спрощений спосіб, тобто шляхом обміну листами, факсограмами, телеграмами, телефонограмами тощо, а також шляхом підтвердження прийняття до виконання замовлень, якщо законом не встановлено спеціальні вимоги до форми та порядку укладення даного виду договорів (ч. 3 ст. 909 ЦК України встановлений спеціальний порядок укладення подібних Договорів).

03 грудня 2009 р. на факсовий номер ТОВ «Нечипорук Транспорт Сервіс» надійшла заявка-договір № 484 на надання транспортно-експедиційних послуг, а саме на виконання перевезення в міжнародному сполученні за маршрутом м. Запоріжжя – м. Кіровськ (РФ). Відповідно до п. 6.1. Договору, сторони визнають юридичну силу додатків переданих факсимільним зв'язком. З урахуванням умов заявки, на підтвердження факту укладення договору

перевезення, відповідно до ч. 3 ст. 909 ЦК України (яка визначає порядок укладення договору перевезення) Сторонами був складений коносамент у вигляді міжнародної товаротранспортної накладної CMR № 013203.

Укладення договору перевезення відбулось також у результаті: інформаційного пошуку та опрацювання пропозицій, встановлення ділової репутації перевізника, підготовчих робіт та договірної техніки, а не тільки акцепту оферти. Вони лише є видимим чи формальним результатом переддоговірних та процесуальних зусиль представників сторін, які за укладення договорів та проявлену ініціативу можуть бути заохочені їхнім керівництвом. Цим шляхом іде зарубіжна практика стимулювання ділової ініціативи співробітників товаронадавачів. Але це не забезпечує захист охоронюваних законом інтересів учасників переговорів та інколи використовується для того, щоб відволікти суб'єкта господарювання та завдати йому збитків.

Правила допускають спрощений спосіб укладення господарських договорів шляхом передачі заявки на перевезення вантажів телефонограмою, телетайпом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим шляхом. У цьому випадку в такій заявці мають бути необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси завантаження та розвантаження, відстані перевезення та вид упаковки. Їхнім недоліком є відсутність деталізації й ідентифікації заявки, способів її покриття – надання замовнику транспорту для перевезення, зокрема передачі його виконання партнерам у разі неможливості виконання заявки самому. У багатьох випадках створюються диспетчерські служби.

Переддоговірні відносини з укладення договорів намагаються врегулювати у країнах ЄС. Так, Принципи міжнародних комерційних договорів передбачають переддоговірну відповідальність. У ст. 2.15 «Недобросовісні переговори», недобросовісним визнано вступ сторони в переговори або їх продовження за відсутності наміру досягти домовленості, або коли одна сторона навмисно, або через недбалість іншу сторону вводить в оману стосовно характеру або умов пропонуваного для укладення договору. У разі ведення недобросовісних

переговорів потерпілий може отримати відшкодування понесених під час переговорів витрат, а також компенсацію за втрату можливості укласти договір із третьою особою. Це правило є виправданим і заслуговує відтворення в ЦК України як основному акті приватного права та, відповідно в ГК України щодо господарських договорів.

У компаративістичному аспекті зазначимо, що переддоговірна відповідальність передбачена в цивільному праві Німеччини, де встановлено, що фактичний початок переговорів або вступ у ділові контакти покладає на контрагентів обов'язок бути старинними і обережними стосовно інших осіб. За порушення цього обов'язку контрагенти повинні нести відповідальність такою ж мірою, як і за порушення обов'язків, що виникають з договору. Правова підстава для цього закріплена Німецьким цивільним положенням у принципі сумлінності виконання зобов'язань відповідно до звичаїв цивільного обігу. Факт ведення ділових переговорів визнається правовідносинами та підставою виникнення зобов'язань відшкодувати збитки, які були заподіяні особою, що вступила в ділові переговори без реального наміру укласти договір.

Переддоговірна відповідальність у німецькій доктрині заснована на нормах НЦУ та творчому розвитку права судовою практикою і доктриною. Так, А. С. Комаров вважає, що вона внаслідок тривалого застосування набула сили звичаєвого права [98, с. 47-50]. Так, у параграфі 311 НЦУ встановлено, що зобов'язання, яке спричиняє відповідно до абз. 2 параграфа 241 обов'язок враховувати права, правові блага та інтереси іншої сторони, виникають також унаслідок: 1) вступу в переговори про укладення договору; 2) підготовки договору, за яким одна із сторін, у розрахунку на відповідне правовідношення за ним, надає іншій можливість впливати на свої права, правові блага або інтереси чи довіряє їм; 3) ділових контактів.

У Франції переддоговірна відповідальність пов'язується зі вступом у переговори їх учасників, які повинні поводитися чесно і сумлінно стосовно один до одного. Ще у 1972 р. Касаційний суд Франції ухвалив відшкодувати витрачені

кошти на проведення переговорів і необхідних перевірок на тій підставі, що вони не закінчилися укладенням договору, які відбувалися між їх учасниками. Суд ухвалив задовольнити позов, виходячи з того, що учасник переговорів відмовився від укладення договору, чим заподіяв збитки потенційному контрагенту. Тож намітилася тенденція притягнення до відповідальності учасників переговорів за безпідставне збагачення в результаті переговорів, введення в оману, порушення обіцянок, які надані під час проведення переговорів [98, с. 52-54].

Небезпека в тому, що при переговорах їх учасники не лише виробляють договірні умови, але й обмінюються необхідною для розробки проекту договору та іншої документації інформацією. Вона розкривається й може використовуватися на шкоду учаснику переговорів. Зокрема, при розслідуванні однієї кримінальної справи про крадіжку вантажу встановлено, що інформацію про вантажі та їх характеристики отримувалися від персоналу перевізника.

Ми солідаризуємося з К. Шмітгофф у тому, що якщо договір не відбувся, а передана при переговорах інформація мала конфіденційний характер і її розголошення спричинило негативні наслідки, то доцільно вжити юридичних засобів для її захисту [290, с. 56]. Захист комерційної таємниці може здійснюватися положеннями ст. 432 ЦК України та законодавства про інформацію. З огляду на зазначене ст. 649 ЦК України *слід доповнити* ч. 3 у редакції «Якщо для укладення договору учаснику переговорів передана інформація, яка в подальшому була використана на шкоду її власнику, то завдана шкода підлягає відшкодуванню у порядку та розмірі, які встановлені законом».

Договору перевезення вантажу автомобільним транспортом може передувати договір на організацію перевезень, який є характерним для транспортних організаційних договорів, як особливого виду договорів для подальшої підприємницької діяльності [52, с. 45-46]. Договори на організацію перевезень спрямовані на організацію виконання робіт і визначені як договори,

що не регулюють майнові відносини, але забезпечують нормальне їхнє становлення й логічний та послідовний розвиток. Відносини, що виникають між майбутніми замовником та перевізником, створюють умови для здійснення перевезень у рамках річного договору.

Таким чином, укладення договору, що досліджується підпорядковано загальним правилам про укладення договорів, але має свої особливості, які зумовлені потребою у перевезеннях не тільки суб'єктів господарювання, видом та специфікою вантажу, але й засадами розумності, справедливості та добросовісності.

### **3.2 Виконання зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом**

Будь-який договір укладається для досягнення певної мети у даному разі – перевезення вантажів автомобільним транспортом у визначений замовником пункт і місце. Як ми зазначали, тут вбачається техніко-технологічна (дотримання правил завантаження, перевезення, розвантаження вантажу, правил дорожнього руху) та юридична (переміщення вантажу і видача його отримувачу в установленому місці та у визначений строк) складові.

Зобов'язання відповідно до ст. 526 ЦК України має виконуватися належним чином, згідно з умовами договору та вимогами ЦК України, інших актів цивільного законодавства. За відсутності таких умов та вимог – відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно встановлюються. Належним виконанням є таке: 1) яке вчинено відповідно до умов (змісту) договору; 2) можливість уточнень таких умов сторонами договору;

3) використання звичаїв ділового обороту, а за їх відсутності – інших вимог, що звичайно встановлюються.

Виконанням договору є система фактичних та/або юридичних дій його сторін, що спрямовані на здійснення передбачених договором чи законом їх суб'єктивних прав і обов'язків для досягнення економічної та юридичної мети зобов'язання. Такі дії мають свої складові (техніко-технологічну і юридичну) та послідовність, як відображення стадій договору і вкладаються у певний алгоритм. У даному разі потреби в переміщенні вантажу його власника – збігаються з інтересами перевізника надавати транспортні послуги та отримувати від того прибуток. Правовою формою узгодження інтересів є правочин у формі договору та його умови (результат) – дії (виконання обов'язків) – результат (задоволення потреби), досягнення мети. Дії з виконання охоплюють: 1) дії з надання вантажу для перевезення і його належного оформлення відповідними документами, у тому числі оплата вартості перевезення (ціни); 2) надання транспортного засобу та/або для його завантаження як зустрічне надання; 3) переміщення вантажу у визначене замовником місце; 4) повідомлення отримувача про прибуття вантажу; 5) видача/приймання вантажу з оформленням актами приймання та їх підписання; 6) у разі виникнення розбіжностей – їх врегулювання.

Прикладна частина дослідження договірних відносин виявляється у стимулюванні їх сторін до виконання юридичних зобов'язань відповідно до умов договору та/або вимог закону, зокрема: виконання цивільних зобов'язань, як вказано у ст. 14 ЦК, виконання зобов'язань за договором відповідно глави 48 ЦК; виконання договору за правилами глави 64 ЦК законів України «Про транспорт» та, у даному разі, «Про автомобільний транспорт» і Правил в уточненні цього виконання конкретним договором.

Підходи до виконання досліджуваного договору визначені актами чинного законодавства самим договором. Вони визначають підходи до регулювання цих правовідносин та можливих критеріїв для постанови рішень судів у разі

виникнення спору. Для договору його умови, суб'єктивні права та цивільні обов'язки сторін щодо них конкретизуються самим договором. При цьому вироблені два підходи: у країнах із зарегульованістю економіки за основу береться позитивістський підхід, а у країнах із розвинутими ринковими традиціями і відносинами права та обов'язки сторін деталізуються договором, а за відсутності – доповнюються правилами ділового обороту.

Щодо суті нашого дослідження, то йдеться про перший підхід, що забезпечується Правилами, де виконання зобов'язань його сторін сформульовано у вигляді окремих правил. Зокрема, у п. 5 Правил встановлені правила упакування вантажів як процесу розміщення продукції в упаковці (тарі), що повинні відповідати державним стандартам. Так, упаковка повинна: за видом відповідати особливостям вантажу; забезпечувати повне збереження вантажу під час його транспортування з урахуванням вантажно-розвантажувальних робіт; відповідати кліматичним умовам; відповідати вимогам митного режиму; може виконувати рекламні цілі. При її виборі потрібно враховувати спосіб, відстань і тривалість транспортування, можливість перевантаження вантажу в дорозі, температурний режим і вологість під час транспортування, пору року (погодні умови), сумісність з іншими вантажами тощо. Характер упаковки повинен відповідати виду вантажу, вантажності автомобіля, профілю і стану дороги та іншим умовам. При цьому упаковки для перевезення вантажів, які вимагають охолодження чи інтенсивної вентиляції повітря, мають бути зі щілинами, а для перевезення заморожених вантажів вона має бути суцільною, або герметичною.

Додатково встановлені вимоги щодо окремих упаковок за видом вантажів. Так, згідно з ними за п. 5.7 Правил бідони мають бути щільно закриті кришками з гумовою або паперовою прокладкою та опломбовані відправником. Не допускається приймання для перевезення бідонів, які мають підтікання.

Фрукти та овочі вкладають у закриту упаковку щільно для виключення можливості їх переміщення. Окрім того, вони в упаковці повинні надходити для реалізації, якщо не передбачено переміщення та негайне повернення тари.

Промислові товари для перевезення упаковують у тверду (дощаті, фанерні ящики), напівтверду (пресовані кіпи із застосуванням дощечок і планок) і м'яку упаковку (пресовані кіпи без дощечок і планок, тюки, баули, мішки з тканини, рогожані мішки, рулони). При упакованні промислових товарів у тверду упаковку ящики мають бути обтягнутими на торцях металевою стрічкою, скріпленою «в замок». При упакованні в напівтверду упаковку кіпи треба покрити з усіх боків одним шаром обгорткового паперу та одним шаром пакувальної тканини так, щоб повністю зберегти вміст кіпи від забруднення, псування, втрати зовнішнього вигляду та пом'ятості. При м'якому упакованні кіпу покривають двома шарами обгорткового паперу, одним шаром пакувальної тканини й обтягують металевою стрічкою з прокладкою під стрічку вздовж периметра кіпи картону завтовшки 3-4 мм і завширшки не менш як 60 мм. При упакованні в тюки тканину обгортають папером, пакувальною тканиною, зашивають уздовж одним швом, зашиваючи торці та обтягують мотузкою.

Бідони та барабани треба класти в міцні дерев'яні лати, бутлі – в лати чи корзини та ущільнювати дерев'яною стружкою, банки й тубики пакувати в картонні чи дерев'яні ящики.

За п. 6 Правил проводиться визначення ваги вантажів, що має самостійне значення: впливає на ціну перевезення, визначає допустимість перевезення в певні періоди і окремими шляхами, є критерієм перевезення через мости та населені пункти, визначення завантаження перевізного засобу при вибірковій перевірці на митницях. Для цього передбачено, що на упакованих та штучних неупакованих вантажах, крім тих, які перевозяться навалом, замовник повинен зазначити масу бруто і нетто. На вантажах стандартної маси зазначити це не обов'язково.

Визначення маси вантажу зазвичай проводиться технічними засобами замовника. При перевезенні вантажів у критих автомобілях і причепах, окремих секціях автомобілів, контейнерах і цистернах, опломбованих замовником, визначення маси вантажу виконується замовником.

При завантаженні вантажу здійснюється його зважування або рахування місць (чи штук). Вантаж приймається без перевірки ваги, якщо він поданий для перевезення у спеціальних кузовах чи контейнерах при наявності на них пломб замовника. Крім того, він може бути прийнятий за масою, яку сповістив замовник. Водночас, таке правило з введенням обмежень проїзду дорогами вже застаріло й потребує уточнення.

Визначати масу чи кількість вантажу у вантажовідправника і вантажоодержувача потрібно однаковим способом. При прийманні вантажу для перевезення за масою треба зважити весь вантаж. Визначення загальної маси вантажу зважуванням окремих місць забороняється. При цьому ми не торкаємося технічних аспектів процедури зважування окремих видів вантажів.

Досить цікавими і, як нам видається, мало розкритими є правила маркування вантажів. Зокрема, згідно з п. 7.1 Правил при відправці вантажів у тарі чи упаковці і штучних вантажів дрібними партіями замовник зобов'язаний завчасно нанести маркування кожного вантажного місця відповідно до державного стандарту. У маркуванні зазначаються: а) знак одержувача – повне чи часткове найменування одержувача чи позначення, яке використовується одержувачем (при перевезенні дрібних партій); б) номер заявки (замовлення) на перевезення вантажів; в) місце призначення – зазначається пункт (при міжміських перевезеннях); г) маса вантажної одиниці – позначається цифрами маса бруто і нетто в кілограмах.

Дані, що наведені в супровідних документах, мають повністю відповідати маркуванню. Відповідальність за відсутність спеціального маркування та її наслідки покладається на замовника. Воно проводиться: а) безпосереднім нанесенням знаків на вантажному місці; б) за допомогою ярликів. Наносити маркування можна фарбуванням по шаблону, штампуванням, клеймуванням чи спеціальними маркувальними машинами. Воно здійснюється умовними позначками (знаками), що передані написом, літерами, цифрами чи малюнками (символами), із застосуванням контрастної фарби. Колір фарби повинен

відрізнитись від кольору тари чи вантажу. Маркування місць вантажу має бути чітким, зрозумілим та надійним. Маркування виконується світлостійкою та водостійкою фарбою, яка добре тримається на будь-якій поверхні (не стирається й не відшаровується).

Ярлики з паперу та картону прикріплюють до тари клеями (декстриновим, казеїновим, силікатним тощо), із тканини – пришивають, із фанери, металу, пластмаси – прикріплюють болтами, шурупами, цвяхами. Прибивати ярлики до фанерних, картонних і паперових ящиків не дозволяється. Можна прикріплювати ярлики до вантажів дротом, якщо інший спосіб кріплення неможливий.

При перевезенні таких вантажів, як металеві прутки, труби, громіздкий чи з довгими рукоятками інструмент тощо на адресу декількох вантажоодержувачів, допускається маркування фарбуванням кінців стійкою фарбою, за якою можна легко виявити належність їх до однієї партії.

Маркування наноситься: а) на ящиках – на одному з боків; б) на мішках і тюках – на одному широкому боці. Спеціальне маркування наноситься на двох суміжних сторонах. Якщо немає можливості нанести маркування повністю на боках чи торцях, на малогабаритних ящиках висотою 200 мм і менше допускається маркування на суміжних стінках тари (у тому числі на кришці).

Маркування мокросолених шкір наносять на внутрішній бік однієї з двох зв'язаних дощочок (бирок). Листове залізо у зв'язках (без тари) маркують на дерев'яних чи металевих бирках, прикріплених до зв'язки дротом. Ярлики та дерев'яні бирки мають бути таких розмірів: довжиною 12-15 см, шириною 8-10 см, а металеві штамповані бирки – не менше 60 кв. см.

Спеціальні знаки слід розташовувати в лівому верхньому куті від основного маркування, за винятком знаків «Стропувати тут» і «Центр ваги», які потрібно наносити в позначених ними місцях.

При перевезенні однорідних вантажів на адресу одного одержувача допускається нанесення маркування не на всіх вантажних місцях, але не менше

ніж на чотирьох. У цих випадках замарковані місця укладаються: а) у фургонах – біля дверей маркуванням назовні; б) на відкритому рухомому складі – у верхньому ярусі навантаження по два місця біля кожного поздовжнього борта кузова маркуванням назовні. Не здійснюється маркування при перевезенні вантажів навалом, насипом і наливом.

Окремо встановлені правила вантаження й розвантаження вантажів. Так типи та кількість рухомого складу, потрібного для виконання перевезень вантажів, визначаються перевізником залежно від обсягу й характеру перевезень. Перевізник зобов'язаний забезпечувати своєчасну подачу технічно справного рухомого складу, придатного для перевезення вантажів відповідно до заявки (разового замовлення) та такого, що відповідає санітарним нормам. Подача непридатного для перевезень вантажів рухомого складу вважається такою, що не була здійснена.

При перевезеннях вантажів контроль за своєчасне прибуття транспорту протягом дня, регулювання його розстановки, подачі під завантаження, використанням транспорту, що звільнився, у зворотному напрямку, обліком завантаження, часом прибуття та відправлення рухомого складу виконується перевізником або замовником залежно від прийнятої ними схеми перевезень. Перед завантаженням автомобілів, причепів, напівпричепів із кузовом типу «фургон», автоцистерн, контейнерів замовник повинен перевірити придатність рухомого складу та контейнерів для перевезення вантажу в комерційному сенсі. При виявленні пошкодження, яке може вплинути на цілісність або якість вантажу при перевезенні, замовник повинен відмовитися від вантаження в такий рухомий склад або контейнери, про що складається акт установленої форми (додаток 4 до Правил).

У пунктах вантаження й розвантаження можуть застосовуватись такі види розстановки автомобілів при вантажно-розвантажувальних роботах: а) бокова, коли вантаження або розвантаження виконується через бокові борти автомобілів; б) торцева, коли вантаження або розвантаження виконується через задній борт

автомобіля; в) косокутна, коли навантаження або розвантаження виконується через боковий та задній борти автомобіля одночасно.

Вантаження, закріплення, укриття, ув'язка вантажу, а також розвантаження автомобіля, зняття кріплень і покриттів виконуються замовником. Відкриття та закриття люків автоцистерн, вмикання (вимикання) насосів (двигунів), маніпуляції зі шлангом, встановленим на автомобілі, виконує водій<sup>12</sup>. Перевізник може за погодженням із замовником взяти на себе завантаження і розвантаження вантажів. Участь водія у завантаженні або розвантаженні може мати місце тільки за його згодою. У цьому випадку водій при завантаженні приймає вантаж із борта автомобіля (біля дверей фургона), а при розвантаженні подає його на борт автомобіля (до дверей фургона). Якщо перевізник за погодженням із замовником бере на себе виконання вантажно-розвантажувальних робіт, він несе відповідальність за пошкодження вантажу під час завантаження та розвантаження.

Замовник зобов'язаний утримувати вантажно-розвантажувальні майданчики та під'їзні шляхи до них згідно з вимогами діючої нормативної документації щодо ремонту й утримання автомобільних доріг загального користування. Додаткове обладнання автомобілів для перевезення певного вантажу може виконуватись замовником лише за погодженням із перевізником.

При завантаженні-розвантаженні вантажів масою більш як 50 кг і при підніманні вантажів на висоту понад 2 м застосування засобів механізації обов'язкове. Вантаж у автомобілях і причепах доцільно розміщувати згідно з наведеними схемами.

Якщо завантаження виконується навалом – вантаж не повинен здійматися над рівнем бортів кузова. У разі потреби основні борти слід наростити додатковими бортами, проте загальна висота транспортного засобу з вантажем не повинна перевищувати 4 м від поверхні дорожнього покриття.

---

<sup>12</sup> Вважаємо, що тут слід використати термін екіпаж.

Навантажені предмети слід розміщувати й закріплювати так, щоб запобігти їх падінню, волочінню, травмуванню ними осіб з числа супроводу чи створенню перешкод для руху. Штучні вантажі, що перевищують рівень бортів кузова, треба зв'язувати міцним справним такелажем (канатами, мотузками); зв'язування вантажів металевими тросами та дротом забороняється. Ящики, бочки та інші штучні вантажі слід вантажити таким чином, щоб при різкому гальмуванні, рушанні та на крутих поворотах виключалася можливість зсуву, навалювання на борти, потертості вантажу й тари; для цього між окремими місцями вантажу не дозволяється залишати проміжків або між ними треба вставляти дерев'яні прокладки та розпірки відповідної довжини та міцності. Крихкі та ламкі вантажі (скляні, керамічні та чавунні вироби, алюмінієвий та емальований посуд і ін.) перекладають соломною, дерев'яною стружкою або іншими матеріалами, які захищають від пошкоджень і бою.

Завантаження в автомобіль вантажних місць, на яких є спеціальне маркування: «Обережно», «Не кидати», «Скло», «Верх», «Не кантувати» тощо, слід виконувати особливо обережно. Такі вантажні місця розміщують у кузові автомобіля так, щоб при розвантаженні ці написи було видно. При завантаженні в один автомобіль важких і легких за вагою вантажів, важкі розміщують унизу, а легкі зверху. Вантажі розміщують так, щоб вага вантажу рівномірно розподілялася між автомобілем і причепом.

Як представник перевізника, водій зобов'язаний перевірити відповідність кріплення й укладання вантажу на транспортному засобі умовам безпеки руху та забезпечення цілості рухомого складу, а також сповістити замовника про виявлені недоліки в кріпленні та в складанні вантажу, які загрожують його збереженню. Виходячи з вимог безпеки руху, водій зобов'язаний перевірити відповідність габаритів вантажу розмірам, що зазначені в Правилах дорожнього руху України. Відповідно відправник на вимогу водія зобов'язаний усунути виявлені недоліки в укладанні вантажу.

Замовник зобов'язаний забезпечити контроль за дотриманням законодавства про охорону праці та норм техніки безпеки при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт і несе повну відповідальність за всі наслідки невиконання ним цих законодавчих актів. При виконанні вантажно-розвантажувальних робіт перевізником обов'язки щодо забезпечення контролю за дотриманням законодавства про охорону праці та норм техніки безпеки при виконанні вантажно-розвантажувальних робіт, а також відповідальність за наслідки невиконання встановлених вимог покладається на перевізника.

Час прибуття автомобіля для завантаження встановлюється з моменту, коли водій подав подорожній лист у пункті завантаження, а час прибуття автомобіля для розвантаження – з моменту пред'явлення водієм товарно-транспортної накладної в пункті розвантаження.

Завантаження й розвантаження вважаються закінченими після вручення водієві належним чином оформлених товарно-транспортних накладних на завантажений або розвантажений вантаж.

Пломбування вантажів здійснюється замовником з його ініціативи або на вимогу перевізника. Пломбуватися можуть завантажені спеціалізовані автомобілі та причепи (фургони, цистерни, рефрижератори), а також контейнери та окремі вантажні місця. Про опломбування вантажу в товарно-транспортній накладній робиться відмітка із зазначенням змісту відтиску пломби.

Для забезпечення цілісності вантажу, який доставляється за декількома адресами, в кузові типу «фургон» перевізник може встановлювати перегородки, що розділяють кузов на секції, які пломбують окремо.

На пломбах повинні бути контрольні знаки замовника. Їх слід навішувати таким чином, щоб виключалася можливість доступу до вантажу без їх знімання або порушення цілісності. Пломби навішуються: а) у фургонах – на всіх дверях по одній пломбі; б) у контейнерах – на дверях по одній пломбі; в) у цистернах – на кришці люка та зливного отвору по одній пломбі, за винятком, коли правилами перевезень окремих видів наливних вантажів передбачений

особливий порядок пломбування; г) у вантажного місця – від однієї до чотирьох пломб у місцях, де стикаються обкантовувальні полоси або інші пакувальні матеріали.

Пломбування вантажу, вкритого брезентом, можна виконувати тільки у випадках, коли з'єднання його з кузовом забезпечує неможливість доступу до вантажів без пошкодження брезенту. Пломби навішуються на кінцях з'єднувального матеріалу в місцях стикування останнього з кузовом рухомого складу.

Водій-експедитор, приймаючи вантаж в опломбованому автомобілі, напівпричепі, їх частинах або в контейнері, зобов'язаний переконатися в правильності навішування пломби, відсутності пошкоджень на ній та вільного пересування її вздовж пломбувального дроту, а також чіткості контрольних і літерних знаків на пломбі. Якщо виникають сумніви щодо неправильності пломбування, невиразності відтисків знаків на пломбі або навіть незначним пересуванням пломби на пломбувальному дроті, вантаж для перевезення не приймається.

Перевізники приймають вантажі для перевезення на підставі укладених договорів із замовниками згідно з заявками або за разовими договорами. Заявка подається у вигляді та в строки, передбачені договором. За погодженням сторін заявка може бути подана на один день, тиждень, декаду або місяць.

Якщо вантаж подано замовником у стані, що не відповідає правилам перевезень, не був приведений у відповідний стан у строк, що забезпечує своєчасне відправлення, то він вважається неподаним, а перевезення таким, що не здійснилося з вини замовника.

Місце фактичної здачі-приймання вантажу точно зазначається в договорі з наступним уточненням у заявці. Після укладення договору або разового договору перевізник вправі відмовитись від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні товарно-транспортні

документи або без попереднього узгодження з перевізником змінені реквізити цих документів.

Вантажі, які підлягають спеціальній охороні та супроводу за переліками, що затверджуються в установленому законом України «Про транспорт» порядку, а також вантажі, що швидко псуються (ст. 14), приймаються для перевезення й супроводжуються представником замовника.

У товарно-транспортній накладній зазначається прізвище, ім'я, по батькові представника замовника та документ, згідно з яким він уповноважений супроводжувати вантаж.

При супроводі вантажу представником замовника на нього покладаються такі обов'язки: приймання вантажу від відправника, охорона, нагляд за кріпленням та укриттям вантажу й запобігання його псуванню й пошкодженню, а також здача вантажу в пункті призначення одержувачу. Експедитори в дорозі повинні суворо виконувати протипожежні правила, правила охорони праці і техніки безпеки. За домовленістю сторін водій може виконувати обов'язки супровідника вантажів (експедитора).

Здача замовником і приймання перевізником вантажів, що перевозяться навалом, наливом або в контейнерах, передбачають визначення та запис маси вантажу в товарно-транспортній накладній.

Тарні та штучні вантажі приймаються перевізником із зазначенням в товарно-транспортній накладній маси вантажу та кількості вантажних місць. Маса тарних і штучних вантажів визначається замовником перед поданням їх перевізнику та зазначається на вантажних місцях. Запис у товарно-транспортній накладній маси вантажу та способу її визначення виконується замовником.

Вантажі, які мають марковану масу нетто або брутто, переважуванню не підлягають. Водій, який виконує обов'язки експедитора, при відсутності слідів пошкодження тари або упаковки приймає такий вантаж у замовника відповідно до маси, зазначеної на маркуванні. Перевізник може вимагати додаткової перевірки кількості вантажу.

Відповідно до п. 10.16 Правил замовник відповідає за всі наслідки неправильного пакування вантажів (бій, поломка, деформація, підтікання тощо), а також застосування тари й упаковки, що не відповідають властивостям вантажу, його масі або встановленим стандартам і технічним умовам. На наш погляд тут лише підкреслюється відповідальне ставлення до виконання юридичних зобов'язань: принаймні не визначено санкцій за порушення такого відповідального ставлення до них.

Правилами встановлені вимоги до оформлення документів на перевезення. Так, основними документами на перевезення вантажів є товарно-транспортні накладні та дорожні листи вантажного автомобіля. Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та сертифікати якості, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів. Дорожній лист вантажного автомобіля є документом, без якого перевезення вантажів не допускається.

Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу автомобіля. Так товарно-транспортну накладну на перевезення вантажів автомобільним транспортом Замовник (вантажовідправник) повинен виписувати в кількості не менше чотирьох екземплярів. Замовник (вантажовідправник) засвідчує всі екземпляри товарно-транспортної накладної підписом і за необхідності печаткою (штампом). Після прийняття вантажу згідно з товарно-транспортною накладною водій (експедитор) підписує всі її екземпляри. Перший її екземпляр залишається в замовника (вантажовідправника), другий – передається водієм (експедитором) вантажоодержувачу, третій і четвертий екземпляри, засвідчені підписом вантажоодержувача (у разі потреби й печаткою або штампом), передаються перевізнику.

У тих випадках, коли в товарно-транспортній накладній немає можливості перерахувати всі найменування вантажу, підготовленого для перевезення, до

такої накладної замовник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж (графи 1-10 товарно-транспортної накладної). У ній зазначається, що до неї додається як товарний розділ документ, без якого товарно-транспортна накладна вважається недійсною і не може використовуватись для розрахунків із Замовником.

Досить цікавим і неоднозначним є п. 11.9 Правил, який встановлює: «Час прибуття (*вибуття*) (виділено нами – А. В.) автомобіля для завантаження і розвантаження замовник зобов'язаний зазначати відповідно до пунктів 8.25 і 8.26 цих Правил». Складається враження синонімічності термінів «прибуття» та «вибуття», що є сумнівним у лексичному сенсі. Цю частину фрази слід викласти у редакції «прибуття/вибуття», що усуне зазначену некоректність.

У випадку перевантаження вантажу в процесі його перевезення на інший автомобіль складається акт довільної форми, у якому обов'язково зазначаються реквізити: повна назва власника транспорту та його адреса, прізвище, ім'я по батькові водія, державний номер автомобіля перевізника, який здав вантаж, і перевізника, який його прийняв. Такий акт складається у двох екземплярах, які підписуються представниками (водіями) обох перевізників (по одному для кожного). Це зазначається також у товарно-транспортній накладній.

Відповідно до п. 12 Правил при транспортуванні вантажів слід дотримуватись вимог Правил дорожнього руху України, інших технічних імперативних норм. Для перевезення специфічних (побутових, харчових, швидкопсувних тощо) вантажів необхідно надавати спеціалізований та відповідно обладнаний рухомий склад згідно з вимогами санітарних правил і нормативів. Забороняється використання рухомого складу, призначеного для перевезення харчових продуктів, для перевезення інших вантажів. Рухомий склад, що перевозить харчові продукти, повинен мати санітарний паспорт автомобіля та спеціальне маркування («хліб», «молоко», «риба» тощо, що наразі не завжди виконується), а водій (експедитор), який перевозить такі вантажі повинен мати санітарну книжку з чинними результатами медичного огляду.

Водночас таке правило не досить розумне, оскільки водій при механічних навантаженнях/розвантаженнях таких вантажів не має з ними контактів, а виконує суто функції з управління автомобілем та його механічними пристроями. Досить часто це зводиться до формальностей. Тому тут слід уточнити, що наявність санітарного паспорта є необхідною, якщо технологія перевезення передбачає безпосередній вплив водія на вантаж та його зараження. В інших випадках така міра є зайвою пересторогою.

Для транспортування вантаж треба рівномірно розміщувати в кузові таким чином, щоб не була порушена стійкість автомобіля і не утруднювалося керування ним. Вантаж не повинен зміщуватися під час руху, випадати з кузова, волочитися й створювати небезпеку для пішоходів та інших учасників дорожнього руху. Також при транспортуванні вантаж не повинен обмежувати можливість виимості водія, закривати зовнішні світлові прилади, світлоповертачі, номерні і розпізнавальні знаки, створювати шум, здіймати куряву та забруднювати проїзну частину.

Правила встановили також порядок здачі вантажів як заключного та вирішального етапу виконання договору перевезення вантажу. Так, перевізник здає вантажі в пункті призначення вантажоодержувачу згідно з товарно-транспортною накладною. Проте тут не врахована схема доставки до споживача, наприклад поле/крамниця. Відповідно, необхідно передбачити можливість здачі вантажу, зокрема тих же продуктів харчування водночас у декількох місцях роздрібної торгівлі одержувача. Тому у п. 13.1 Правил слово «пункт» слід викласти у редакції «пункт/пунктах», що посилить диспозитивність та гнучкість правового регулювання, приведе його до потреб роздрібної торгівлі й тим усуне потребу додаткового узгодження договору, готівкових доплат екіпажу на розвезення вантажу.

Здача вантажів вантажоодержувачу в пункті/пунтах призначення по масі й кількості місць здійснюється в порядку й способом, за якими вантажі були прийняті від вантажовідправника (зважуванням на вагах, обмірюванням,

підрахунком місць та ін.). Вантажі, які прибули в непошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) та з непошкодженими пломбами вантажовідправника, видаються вантажоодержувачу без перевірки маси, стану вантажів і кількості вантажних місць. У пунктах призначення одержувач має право, приймаючи вантажі, перевірити їхню масу, кількість місць і стан у випадках: а) прибуття вантажів у пошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) або з пошкодженими пломбами вантажовідправника; б) прибуття швидкопсувних вантажів із порушенням *терміну* (виділено нами – А. В.) доставки або з порушенням встановленого температурного режиму при перевезенні.

При визначенні кількості вантажу за допомогою зважування, перевізник не несе матеріальної відповідальності у випадках розходження між масою вантажу, що зазначена у товарно-транспортних документах, і фактичною масою вантажу, якщо різниця маси не перевищує: а) відповідних нормативів природних втрат маси вантажу, визначених згідно з чинним законодавством; б) технічних норм точності вагів.

Якщо при виявленні недостаті, ушкодження або псування вантажів, перевізник і відправник або одержувач не дійшли згоди у визначенні їх причин і суми, на яку зменшилась вартість вантажу, на вимогу перевізника, відправника чи одержувача проводиться експертиза в бюро товарних експертиз або іншими компетентними організаціями або фізичними особами. Експертиза проводиться в присутності представників перевізника й замовника, а її результати оформляються актом, який підписується експертами й особами, які були присутні при проведенні експертизи. Витрати на експертизу (винагорода експерту, вартість його проїзду в належних випадках від місця роботи або проживання до місця видачі вантажу і назад та ін.) оплачуються перевізником або замовником залежно від того, хто проявив ініціативу щодо виклику експерта.

У подальшому ці витрати відносяться на сторону, яка буде у встановленому порядку визнана винною в недостатчі, ушкодженні або псуванні вантажу.

Після вивантаження вантажу автомобілі й контейнери мають бути очищені одержувачем від залишків вантажу, а після перевезення тварин, птиці, сирих продуктів тваринного походження і швидкопсувних вантажів одержувач повинен вимити рухомий склад і в разі потреби – провести його *дезінфекцію* (виділено нами – А. В.). Після вивантаження інших вантажів промивка та дезінфекція рухомого складу провадиться вантажоодержувачем відповідно до вимог державних санітарних правил. За взаємною угодою (договором) із замовником перевізник може взяти на себе очищення забрудненої вантажної платформи (кузова) автомобіля з відповідною оплатою послуг. Таке правило є більш виваженим і відповідає zasadі розумності: перевізник здійснює професійну діяльність і має для очистки певні потужності чи комплекси, які не повинен мати одержувач.

Якщо вантажоодержувач не може прийняти вантаж від перевізника, інший пункт призначення та умови доставки вантажу визначаються за погодженням з відправником. Якщо перевізник не одержав від вантажовідправника відомостей про зміну пункту призначення вантажу або не погоджується з новими умовами доставки вантажу, він зобов'язаний повернути вантаж вантажовідправнику. Вартість перевезення вантажу при його поверненні сплачує замовник. Вважаємо таке правило нерозумним: перевізник зобов'язаний перевезти вантаж навіть у змінений пункт, якщо це дозволяє його правове становище, наприклад внутрішні перевезення змінюються на зовнішні. Інша справа, що перевізник має право змінити ціну перевезення і збільшити її чи вимагати зменшення. Зазначений у Правилах імператив лише ускладнює врегулювання цих правовідносин, а зміна пункту призначення стосується зміни умов договору і суттєвим чином не погіршує правове становище перевізника.

Пунктом 14 Правил урегульовані розрахунки за перевезення. Так їхня форма і порядок, а також випадки зміни розміру оплати за перевезення вантажів

і надання інших послуг, пов'язаних із цим, визначаються перевізником із відправником або одержувачем-замовником при укладенні ними договору на перевезення вантажів. При дотриманні замовником своїх договірних зобов'язань щодо розрахунків за перевезення вантажів і надання у зв'язку з цим інших послуг, перевізник може надати йому знижку в оплаті. Розмір цієї знижки визначається за домовленістю сторін.

Як уже встановлено вище, зазвичай ідеться про передоплату перевезень. Тож якщо перевізник не виконав перевезення відповідно до заявки (замовлення), то одержана передоплата має бути повернена замовнику не пізніше триденного строку в робочі дні кредитної установи, точніше – банку. При тому, на наш погляд, п. 13.3 Правил *слід доповнити вказівкою* «з дотриманням правил про грошові зобов'язання», зокрема курс валюти, три відсотки річних, інфляцію. Відповідно, якщо оплата замовником проведена повністю, то в подальшому перевізник у разі зміни складових ціни перевезення не має права вимагати її збільшення, якщо інше не встановлене сторонами додатковим договором.

Остаточний розрахунок за перевезення вантажів здійснюється замовником на підставі рахунку перевізника, який має бути виписаний не пізніше трьох днів після виконання перевезень із доданням товарно-транспортних накладних. Рахунок за виконані перевезення виписується на підставі належним чином оформлених дорожніх листів разом із товарно-транспортними накладними, а при користуванні автомобілями, робота яких оплачується, виходячи з часу роботи автомобіля в замовника, - тільки дорожніх листів.

Безумовно, що будь-які відхилення у виконанні сторонами умов договору підлягають документуванню за правилами складання актів (п. 15 Правил). Так, у разі псування або пошкодження вантажу, а також у разі розбіжностей між перевізником і відправником (одержувачем) обставини, які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актом за формою, що наведена в додатку 4 до Правил. Перевізник, відправник і одержувач засвідчують в акті такі обставини: а) невідповідність між найменуванням, масою

й кількістю місць вантажу в натурі й тими даними, які зазначені в товарно-транспортній накладній; б) порушення або відсутність пломб на кузові автомобіля або контейнері; в) простій автомобіля в пунктах завантаження і розвантаження понад встановлені норми часу; г) інші обставини (пошкодження упаковки, вантажу), які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності сторін.

Записи в акті засвідчуються підписами представників відправника (одержувача) і водія. Односторонні записи в акті як відправника/одержувача, так і водія вважаються недійсними. Жодна зі сторін не має права відмовитись від підписання акта. У разі незгоди зі змістом акта кожна із сторін має право викласти в ньому свою думку в рядку «Особливі відмітки» і засвідчити її підписом. При відмові від складання акта або від внесення записів у товарно-транспортну накладну у випадках недостачі, псування або пошкодження вантажу акт складається за участю представника незацікавленої сторони. Для засвідчення складання акта на вільному місці зворотного боку товарно-транспортної накладної записується дата складання й про що складений акт (наприклад: «Про недостачу місць», «Про порушення пломби» та ін.).

Зазначена деталізація виконання договору в Правилах спрямована на забезпечення виконання цивільних зобов'язань, які мають виконуватися в межах, установлених договором або актом цивільного законодавства (ч. 1 ст. 14 ЦК України); особа не може бути примушена до вчинення дій, які не є обов'язковими для неї (ч. 2 ст. 14 ЦК України); виконання юридичних зобов'язань забезпечується засобами заохочення та відповідальністю, які встановлені договором або актом законодавства (ч. 3 ст. 14 ЦК України); особа може бути звільнена від цивільного обов'язку, або його виконання, у випадках, встановлених договором або актами цивільного законодавства (ч. 4 ст. 14 ЦК України).

Сучасне розуміння виконання трактується у трьох аспектах: як правовий інститут, як процес і як підстава припинення зобов'язань [215, с. 286-288]. У

першому значенні йдеться про систему цивільно-правових норм, які регулюють суспільні відносини при виконанні зобов'язань і характеризуються їх розпорошеністю та можливістю їх доповнювати за рахунок звичаїв ділового обороту [82, с. 208]. Проф. Т. В. Боднар вказує: «Виконання зобов'язань може розглядатися у трьох аспектах: як правовий інститут, як процес і як підстава для припинення зобов'язання» [70, с. 207]. У першому випадку це правовий інститут як система, це сукупність цивільно-правових норм, які регулюють відповідні правовідносини на певних рівнях: загальний (ст. 14), спеціальний – глави 48, 49 ЦК України, окремий, який визначений відповідними главами ЦК та спеціальних актів законодавства й вписані в конкретному договорі. Не дарма дослідниками звертається увага на розпорошеність норм про виконання законодавства й складнощі їх застосування на практиці [70, с. 208]. У другому йдеться про процес, який не може бути безкінечним і невизначеним у просторі та часі, а повинен забезпечувати досягнення мети виконання договору. Відповідно досягнення мети вступу в договірні відносини їх припиняє, за винятком тих випадків, коли нові обставини, прояв і встановлення прихованих недоліків, слугуватиме поновленню правовідносин і правового зв'язку між його сторонами.

Виконання зобов'язання характеризується низкою ознак: основна – досягнення мети укладення договору; похідні – послідовність фактичних та юридичних дій сторін зобов'язання, спрямованість на досягнення економічної або юридичної мети зобов'язання – задоволення чи здійснення суб'єктивних прав кредиторів і виконання обов'язків боржниками. Недарма юридична природа виконання зобов'язань вписана як: дії зі здійснення обов'язку як юридичний вчинок [118, с. 154], дії з припинення зобов'язання та задоволення суб'єктивного права [29, с. 11], як односторонній правочин [168, с. 81] або односторонньо-зобов'язуючий правочин [70, с. 210].

Тож при виконанні зобов'язань сторін за договором на перевезення вантажу автомобільним транспортом повинні бути виконані відповідно: 1) умови

договору (формальний критерій); 2) вимоги актів законодавства як складових досліджуваного договору, зокрема Правил; 3) правила ділового обороту, а за їх відсутності вимоги, що звичайно ставляться що і передбачено ст. 516 ЦК України. Першість у цій тріаді, на наше переконання, належить умовам договору через які сторони такого договору переводять свій економічний інтерес у стан нормативного регулювання та забезпечення досягнення мети перевезення вантажу: для вантажовідправника і вантажоодержувача – переміщення його в просторі та задоволення потреби в ньому; для перевізника – отримання прибутку від своєї діяльності.

Виконання договору перевезення вантажів передбачає дотримання технічних вимог як імперативів, та обов'язків, що передбачені договором перевезення вантажів, актами законодавства, звичаями ділового обороту.

### **3.3 Відповідальність сторін за порушення зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом**

Відповідальність сторін за неналежне виконання зобов'язань за договором на перевезення вантажів автомобільним транспортом є зворотною стороною їх належного виконання. У результаті порушень виникає додаткове акцесорне зобов'язання для порушника, що є уточненням загальних положень про відповідальність за порушення зобов'язань Глави 51 ЦК України та вихідним положенням типології договору, зокрема Глави 64 ЦК України та спеціального законодавства, зокрема тих же Правил. При їх аналізі в попередньому підрозділі ми вже торкалися наслідків порушення зобов'язань за цим договором.

У п. 10.16 Правил встановлено, що замовник відповідає за всі наслідки неправильного пакування вантажів (бій, поломка, деформація, підтікання тощо), а також застосування тари й упаковки, що не відповідають властивостям вантажу, його масі або встановленим стандартам і технічним умовам. Очевидно, що тут ідеться про ставлення замовника до виконання зобов'язань – відповідальне – загальна оцінна категорія, яка деталізується в технічному та правовому аспектах. Уже в іншому пункті наголошується, що перевізник не несе *матеріальної відповідальності* (виділено нами – А. В.) у випадках розходження між масою вантажу, що зазначена в товарно-транспортних документах, і фактичною масою вантажу, якщо різниця маси не перевищує нормативів. Тут уже йдеться про матеріальну відповідальність як відповідальність у цивільному праві. Таким чином, слід розрізняти відповідальне ставлення до виконання зобов'язань сторін за договором як прояв категорії «належне виконання» та відповідальність як обов'язок нести негативні санкції майнового спрямування за порушення зобов'язань.

У додатках досліджуваного договору вказано, що перевізник і замовник у випадку невиконання або неналежного виконання зобов'язань за цим договором несуть *взаємну*<sup>13</sup> (виділено нами – А. В.) матеріальну відповідальність у межах, передбачених чинним законодавством України та взаємною *угодою*<sup>14</sup> (виділено нами – А. В.). Водночас у подальшому розрізняється відповідальність кожного з учасників перевезень вантажів автомобільним транспортом. Так, для перевізника встановлено, що той несе матеріальну відповідальність за збереження вантажу від повної чи часткової втрати, ушкодження чи псування при перевезенні в обсязі фактичної шкоди, окрім випадків, передбачених законодавством України. Це прояв презумпції повного відшкодування збитку, що проведено у статтях 22 та 1166 ЦК.

---

<sup>13</sup> Термін «взаємна матеріальна відповідальність» не відома чинному законодавству і підлягає виключенню із нормативного акта чи зміни його редакції.

<sup>14</sup> Термін «угода» передбачений три рази ЦК України у Книзі шостій як непорозуміння. У ст. 626 встановлено ознаку договору – домовленість, а глава 16 ЦК передбачає категорію «правочин».

Проте нічого не вказано про відповідальність замовника за інші порушення. Лише у Правилах встановлено, що замовник несе перед перевізником відповідальність за пошкодження або знищення рухомого складу й пристроїв до нього з вини замовника під час приймання вантажів для перевезення. Проте не уточнено яку і у якому обсязі. Очевидно, що в такому формулюванні складно встановити саме санкції і їх слід виводити із презумпцій, зокрема повного відшкодування завданого збитку, що впливає зі змісту ч. 1 ст. 22 ЦК України.

Як свідчить практика, значна частина справ у господарських судах пов'язана з позовами до замовників, зокрема щодо оплати наданих послуг. Така проблема виникає і при перевезеннях вантажів іншими видами транспорту. Як зазначено, невиконання чи неналежне виконання грошових зобов'язань за договорами з перевезення вантажів є поширеним і суди стикаються із неоднозначністю їх тлумачення та неоднозначністю розуміння [131, с. 170-171]. Ми маємо значні проблеми з обіговими коштами платників для сплати їхніх боргів, намаганням ухилитись від виконання грошового боргового зобов'язання. Так, у справі № 4/127-09 [230], що була розглянута Господарським судом Вінницької області за позовом ТОВ «Схід-Захід», до ДП ТД «Вінні-фрут», про стягнення 359482,20 грн. боргу за перевезення вантажів автомобільним транспортом згідно з договорами № 12, № 1 від 09.01.2008 р., 01.01.2009 р., суд з'ясував, що позовні вимоги на підставі ст.ст. 16, 509, 525, 526, 530, 901, 903, 909 ЦК України в сумі 320220 грн. 20 коп. боргу підлягають задоволенню.

Актами виконаних робіт, актами звірки, товарно-транспортними накладними та видатковими накладними стверджується надання позивачем послуг і отримання відповідачем послуг на суму 1169375 грн. Відповідачем було частково здійснено оплату за послуги з перевезення і згідно з актами звірки № 149 від 11.08.2009 р., від 23.09.2009 р. та платежів за період з 23.09.2009 р. по 15.10.2009 р. борг відповідача перед позивачем станом на день розгляду справи складає 320220 грн. 20 коп.

У зв'язку з доведенням спору до розгляду в суді внаслідок неправильних дій (бездіяльності) відповідача судові витрати позивача та держмити в сумі 3595 грн. та на інформаційно-технічне забезпечення судового процесу в сумі 312 грн., а загалом 3907 грн. на підставі ч. 2 ст. 49 ГПК України підлягають відшкодуванню позивачу за рахунок відповідача.

Керуючись ст.ст. 11, 16, 509, 525, 526, 530, 901, 903, 909 ЦК України, ст.ст. 3, 4, 5, 22, 33, 43, ч. 1, 2, 5 ст. 49, ст. 75, ст. 78, ст. 82, ст.ст. 83, 84, 115, 116 ГПК України, суд вирішив:

1) Позов задовольнити в сумі 320220 грн. 20 коп. боргу. Судові витрати та держмити та інформаційно-технічне забезпечення судового процесу в загальній сумі 3907 грн. покласти на відповідача.

2) Стягнути з ДП ТД «Вінні-фрут» на користь ТОВ «Схід-Захід» 320220 грн. 20 коп. боргу, 3907 грн. для відшкодування витрат на держмити та інформаційно-технічне забезпечення судового процесу. Видати наказ у день набрання рішенням законної сили.

Нами з'ясовано, що таких справ розглянуто чимало: Справа № 1/1677, яка розглянута Господарським судом Житомирської області [234] за позовом Фізичної особи - підприємця ОСОБА\_1 до Фізичної особи - підприємця ОСОБА\_2 про стягнення 2900,00 грн. із відповідача за надані послуги з перевезення вантажу згідно договору-заявки № 135 від 19.07.10 р.; Справа 2/300-07 [229], яка розглянута Господарським судом Вінницької області за позовом суб'єкта підприємницької діяльності ОСОБА\_1, до ТОВ «ЕКО-СФЕРА», про стягнення 4540 грн. за перевезення вантажів на суму 5600 грн., що підтверджується актами прийому-здачі виконаних робіт № 1 від 06.11.2006 р. та № 2 від 20.11.2006 р. Розрахунки відповідач провів частково в сумі 1280 грн. Заборгованість на день звернення з позовом становить 4320 грн.; Справа № 5005/2204/2011 [232], яка розглянута Господарським судом Дніпропетровської області за позовом ПП «Оksamит Авто», м. Кривий Ріг до ТОВ "Уніпласт", м. Кривий Ріг про стягнення 5791, 63 грн (основного боргу у розмірі 5600,00 грн.,

3% річних у розмірі 46,03 грн. та інфляційних втрат у розмірі 145,60 грн. за договором на перевезення вантажів автомобільним транспортом № 16001/01 від 16.01.2009 р. Позовні вимоги обґрунтовані невиконанням відповідачем грошових зобов'язань по оплаті наданих послуг за договором на перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Не вирішує суттєво питання підстав притягнення до відповідальності Розділ V Закону України «Про автомобільний транспорт» за назвою «Відповідальність перевізників за порушення законодавства про автомобільний транспорт», яка, на наш погляд, має низку недоліків. Зокрема, у його ст. 60 йдеться лише про штрафну відповідальність автомобільних перевізників і знов упускається симетрична їй відповідальність замовників. Було б справедливим таку ж штрафну відповідальність встановити і для замовників.

Тут же фетишизовано публічно-правову відповідальність і упущено приватноправову, зокрема цивільно-правову і навіть господарсько-правову. У цій статті встановлено, що адміністративно-господарські штрафи стягуються відповідно до закону центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері організації примусового виконання рішень судів та інших органів (посадових осіб), і зараховуються до Державного бюджету України.

Склалась досить неоднозначна ситуація: до відповідальності може притягнути суд на підставі й у порядку передбаченому законом (ст. 129 Конституції України); закон сконцентрованих підстав притягнення до цивільно-правової відповідальності не містить; він орієнтує на використання приблизних договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом, які не деталізують підстави притягнення до такої відповідальності й тим ускладнюють практику. Поряд із цим формується на мононормативному рівні практика їх деталізації в конкретних договорах перевезення вантажів із урахуванням юридичних підстав, насамперед порушення та його шкідливі наслідки у виді збитку; презумпції компенсаторної функції цивільного права та повноти відшкодування завданих

збитків, доведення потерпілим її розмірів (економічна складова) та відсутності вини.

Справ про притягнення до відповідальності за порушення зобов'язань із перевезення вантажів автомобільним транспортом досить, але за регіональним аспектом ми більше звертали увагу на ті, які розглядалися Господарським судом Запорізької області та сусідніх регіонів.

Спори з цих договорів не такі вже рідкісні в господарських судах і стосуються втрати чи пошкодження вантажу, порушення строків його перевезення. Дослідницьке завдання може бути вирішене у ракурсі: типові порушення зобов'язань – їх фіксація та оцінка (прояви негативних наслідків) – встановлення економічних наслідків – визначення способів усунення наслідків і задоволення вимог потерпілої сторони – заявлення претензій про усунення недоліків та/або виконання акцесорного зобов'язання – підготовка і подання позову до господарського суду про притягнення до відповідальності – винесення рішення суду про притягнення до неї порушника – передача рішення суду на виконання Державній виконавчій службі – пропозиція відповідачу виконати рішення суду добровільно – примусове стягнення (за умови його можливості).

Насамперед ідеться про підставу виникнення акцесорних зобов'язань між сторонами такого договору – факт порушення сторонами договору їх зобов'язань, настання негативних наслідків такого порушення. На загальному рівні це передбачено способами захисту порушених цивільних прав ст. 16 ЦК України, зокрема відновлення становища, яке існувало до порушення; відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди. На рівні зобов'язань ідеться про статті 610, 611 ЦК України: у першій встановлені порушення, а в другій його наслідки. Водночас, не виключене застосування загальних наслідків, зокрема визнання досліджуваного нами договору як правочину недійсним. Тому тут не можна оминати доктринальні підходи до відповідальності в цивільному праві та цивільно-правової відповідальності зокрема.

Професор І. С. Канзафарова виділила такі елементи відповідальності: 1) норми цивільного права, у яких вона відображена; 2) її принципи; 3) індивідуально-правові акти автономного характеру як персоніфіковані регламентатори суспільних відносин; 4) порушення цивільних прав та обов'язків – підстави виникнення охоронних правовідносин; 5) цивільні охоронні правовідносини. Вона запропонувала визначення цивільно-правової відповідальності як зумовленої особливостями предмету та методу цивільно-правового регулювання системи цивільно-правових засобів, за допомогою яких забезпечується та гарантується захист цивільних прав та інтересів і здійснюється карально-виховний вплив на правопорушників [ 91, с. 101-102]. Такий широкий підхід може бути застосований для розкриття особливостей цивільно-правової відповідальності сторін за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Водночас виникає проблема розмежування акцесорного зобов'язання та відповідальності як водночас подібних і різних правових категорій. Цивільно-правова відповідальність є державним примусом до порушника, що полягає в застосуванні до нього майнових санкцій. Р. Б. Шишка розробив конструкцію цивільно-правової відповідальності як переростання деліктного акцесорного зобов'язання у відповідальність лише в разі: завершення з позовом, задоволення позову, передавання рішення про притягнення до відповідальності на виконання Державній виконавчій службі [284, с. 521]. Очевидно, що за таких аргументів добровільне відшкодування порушником збитків і сплата інших штрафних санкцій не є відповідальністю: тут немає державного примусу. Тож договірною відповідальністю є відповідальність у формі відшкодування збитків, сплати неустойки, втрати завдатку або позбавлення суб'єктивного права за невиконання або неналежне виконання зобов'язання, яке виникло з договору [91, с. 783], але яка присуджена судом.

Загально визнано, що цивільно-правова відповідальність настає за умов: протиправної поведінки сторін договору, шкідливого наслідку (збиток чи шкода)

для сторони договору; причинного зв'язку між порушенням зобов'язання однією стороною та настанням збитку, вини в порушенні взятого за договором зобов'язання. Не виключено одночасне порушення зобов'язання обома сторонами договору та негативні наслідки для них, що актуалізує питання про взаєморозрахунки і взаємозарахування зобов'язань за акцесорними зобов'язаннями. Несвоєчасна оплата послуг із перевезення відстрочує їх виконання перевізником. Якщо не подано вантаж до перевезення відправником, воно не може бути виконане і перевізник може зазнати збитку: відмовився від іншого перевезення і не міг з вини відправника виконати передбачене укладеним договором.

Цивільно-правовій відповідальності присвячено чимало праць. Так, О. Е. Лейст вважав, що правова відповідальність є реалізацією передбачених у нормах права санкцій за правопорушення з використанням державного примусу [129, с. 15]. Інші дослідники: І. С. Самощенко і М. Х. Фарукшин [213, с. 6], В. А. Тархов [245, с. 8 – 11] вважали її регульованим правом і обов'язком звітувати за свої дії та свідоме ставлення до своїх обов'язків, а В. С. Слесарев – позбавленням особи за її винну протиправну поведінку прав, що не компенсуються [223, с. 25]. Очевидно, що відповідальність пов'язана із порушенням і застосуванням встановленої за нього санкції.

У радянській доктрині деліктів вона була визначена як застосування до правопорушника (господарюючого суб'єкта) несприятливих економічних (майнових) наслідків за ініціативою інших суб'єктів права, передбачених законом і договором заходів, невідворотність настання яких забезпечується державним примусом, чого притримувалися професори В. П. Грибанов [55, с. 40-42], М. С. Малєїн [138, с. 19], О. С. Іюффе [88, с. 95-98].

Слід відзначити, що на етапі обговорення роботи з'явилось ґрунтовне монографічне видання з проблем правової відповідальності, одна з книг якого присвячена відповідальності у приватному праві [39]. Щодо договірної відповідальності вкотре в ній звертається увага на співвідношення понять

«відповідальність» та «санкція» [20, с. 101]. Справа в тому, що в приватному праві через його диспозитивність не всяка санкція реалізується у формі правової відповідальності. У випадку порушення порушник може добровільно без застосування до нього примусу сплатити санкцію як наслідок акцесорного зобов'язання за порушення договору. Інша справа, коли така санкція реалізується примусово судом.

Як уже зазначалося, цивільно-правова відповідальність – один із елементів механізму досліджуваних правовідносин. Це базується на припущенні, що в нормах цивільного права є широкий арсенал засобів впливу на учасників цивільних правовідносин, зокрема цивільно-правової відповідальності [70, с. 778]. Вона є додатковим або новим стосовно невиконаного обов'язку боржника-правопорушника обов'язком за рахунок власного майна відновити порушений невиконанням зобов'язання майновий стан кредитора (потерпілого) або компенсувати немайнові (моральні) втрати останнього [178, с. 47]. При порушенні договірних зобов'язань ідеться про акцесорне зобов'язання, що відображає його виникнення й переростання в подальшому рішенням суду в цивільно-правову відповідальність. Зауважимо, що цивільно-правова відповідальність реалізується тільки в процесуальній формі, а акцесорне зобов'язання – поза нею. Це надає нам підстави відмежувати наслідки, які виникають у результаті акцесорного зобов'язання, що виникло внаслідок порушення зобов'язань за договором перевезення вантажу, яке, на наш погляд, підлягає виконанню за загальними правилами глави 48 ЦК України та актів спеціального законодавства, та примус до його виконання як наслідок застосування норм матеріального та процесуального права та державного примусу, у порядку, що передбачений Законом України «Про державну виконавчу службу». У першому випадку йдеться про виконання акцесорного зобов'язання, а в другому – про цивільно-правову відповідальність за порушення зобов'язань за договором перевезення.

Оскільки зміст досліджуваного договору підпорядковано правилам про послуги, то й цивільно-правова відповідальність за порушення зобов'язань сторонами договору на перевезення вантажів автомобільним транспортом, є основним для встановлення специфіки його прояву при порушенні зобов'язань за цим договором. Як уже вказувалось, особливістю цивільно-правової відповідальності в досліджуваному договорі є те, що актами чинного законодавства вона встановлена лише для перевізника й не деталізована за наслідками порушення та санкціями за них. Можна погодитися, що при відшкодуванні збитків це особливого значення не має, але якщо йдеться про прострочку, то тут характерна пеня й вона визначається законом.

Загальні підходи притягнення до цивільно-правової відповідальності порушників договірних зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом започатковані на положеннях: а) ст. 611 ЦК України; б) ст. 906, де йдеться про відповідальність виконавця за порушення договору про надання послуг; в) статей 923-924 при порушенні зобов'язань із перевезення вантажу. Тож чинні акти законодавства пов'язують відповідальність за таким договором із порушеннями перевізника. Разом із тим, ігноруються порушення замовника та їх наслідки.

Оскільки Правила загалом не відрізняються від закону та ЦК, а в визначенні порушень умов досліджуваного договору та їх наслідків виникла прогалина та невизначеність, то доцільно скористатися положеннями про відповідальність, які вміщено в дещо застарілому, призабутому нормотворцями не приведену навіть до належного національного акту законодавства лексичного рівня, вже не говорячи про сучасні реалії, але чинному Статуті автомобільного транспорту, зокрема його Розділ IX «Відповідальність автотранспортних підприємств<sup>15</sup> і організацій<sup>16</sup> вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, а також громадян, які користуються автомобілями на умовах прокату» у п. 127 якого

---

<sup>15</sup> Тут, на наш погляд, слід застосувати термін «перевізником», що розширить сферу дії Статуту на самозайнятих перевізників і перевізників індивідуалів.

<sup>16</sup> Термін «організацій» слід вилучити взагалі, за тими ж мотивами і прирівняти відправників і одержувачів вантажу – фізичних осіб до організацій, зі статусом юридичної особи чи державного органу.

визначено, що автотранспортні підприємства й організації, вантажовідправники, вантажоодержувачі і пасажирів, а також громадяни, які користуються автомобілями на умовах прокату, несуть матеріальну відповідальність за порушення зобов'язань, що випливають із перевезення вантажів, пасажирів і багажу та прокату автомобілів, на підставі цього Статуту. Тут варто доповнити фразою у редакції «... оскільки це не суперечить Конституції України, ЦК України, ГК України та спеціальним актам законодавства».

Зокрема п. 128 Статуту визначено, що за невиконання плану перевезень (про які плани йдеться і де вони, що слід із тексту вилучити) і прийнятого до виконання разового замовлення автотранспортні підприємства й організації, вантажовідправники й вантажоодержувачі несуть взаємну матеріальну відповідальність. За тими ж мотивами підлягає вилученню вказівка на план у п. 2, що автотранспортне підприємство або організація за невивезення вантажу в кількості, *передбаченій місячним планом перевезення або*<sup>17</sup> прийнятій до виконання разовим замовленням, сплачує вантажовідправнику (вантажоодержувачу) штраф у розмірі 20 відсотків вартості перевезення невивезеного вантажу.

Одним із проблемних у виконанні зобов'язань є неподання чи несвоєчасне подання транспортних засобів під завантаження, на що звернула увагу В. С. Ломака і обґрунтувала «... що відповідальність перевізника за неподання транспортних засобів необхідно привести у відповідність із ч. 2 ст. 921 ЦК України та визначати її за принципом вини, що презюмується» [132, с. 5] з чим ми повністю солідаризуємося: зобов'язання повинні виконуватися належним чином і відповідно до умов договору та вимог актів цивільного законодавства (ст. 526 ЦК); воно повинно бути економічним і не призводити сторони до значних накладних та невиробничих витрат; перевізник як сторона договору здійснює підприємницькі функції і несе всі ризики.

---

<sup>17</sup> Ми у подальшому з огляду на засаду розумності вказівку на план будемо опускати.

Передбачено, що вантажовідправник (вантажоодержувач) за неперед'явлення до перевезення вантажу в кількості, передбаченій разовим замовленням, сплачує автотранспортному підприємству або організації штраф у розмірі 20 відсотків вартості неперед'явленого до перевезення вантажу.

Сума штрафу, належна перевізнику або вантажовідправнику (вантажоодержувачу), підлягає сплаті в п'ятиденний строк.

Відповідно до п. 128-1 Статуту за неподачу перевізником, або організацією контейнерів для виконання прийнятого разового замовлення, за невикористання вантажовідправником поданих контейнерів або за відмову від передбачених за замовленням контейнерів винна сторона сплачує штраф у встановленому договором розмірі. Зокрема, далі визначено грошові одиниці в карбованцях за масою контейнера брутто, що є анахронізмом, який наводити не варто.

Архаїчною видається санкція за несвоєчасну подачу автомобілів, робота яких оплачується за загальними тарифами, до пункту завантаження на першу поїздку проти погодженого погодинного графіка. Автотранспортне підприємство або організація, крім санкцій за невиконання плану перевезень, сплачує вантажовідправнику або вантажоодержувачу – замовникові автотранспорту штраф у *розмірі 8 копійок* за кожну хвилину запізнення, але не *більше 5 карбованців* за кожний випадок несвоєчасної подачі автомобілів.

Пунктом 131 Статуту визначено, що при ненаданні автотранспортним підприємством або організацією автомобілів, робота яких оплачується за погодинним тарифом, у кількості, передбаченій у прийнятому до виконання разовому замовленні, або при несвоєчасній подачі цих автомобілів, автотранспортне підприємство або організація сплачує вантажовідправнику (вантажоодержувачу) штраф у розмірі 10 відсотків вартості користування автомобілями, виходячи з часу користування або строку подачі, вказаних у замовленні.

При відмові вантажовідправника (вантажоодержувача) повністю або частково від використання автомобілів, робота яких оплачується за погодинним

тарифом, у кількості, вказаній у разовому замовленні, вантажовідправник (вантажодержувач) сплачує перевізнику штраф у розмірі 10 відсотків вартості користування автомобілями, виходячи з часу користування, вказаного в замовленні.

Є досить розумні положення про звільнення перевізника або вантажовідправника від сплати штрафу за невиконання разового замовлення, якщо воно сталося внаслідок: а) явищ стихійного характеру (*заметів, повені*<sup>18</sup>, пожежі та ін.); б) аварії на підприємстві, внаслідок якої роботу підприємства було припинено на строк не менше трьох діб; в) тимчасового припинення або обмеження перевезення вантажів автомобільними шляхами в порядку, встановленому ст. 18 цього Статуту.

Виправданим є положення п. 133, що перевізники (автотранспортні підприємства або організації) несуть відповідальність за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення й до видачі вантажодержувачу або до передачі згідно з Правилами іншим підприємствам, організаціям, установам, якщо не доведуть, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися через обставини, яким вони не могли запобігти й усунення яких від них не залежало, зокрема внаслідок:

- а) вини вантажовідправника (вантажодержувача);
- б) особливих природних властивостей вантажу, який перевозиться;
- в) дефектів тари або упаковки, які не могли бути виявлені зовнішнім оглядом при прийманні вантажу до перевезення, або застосування тари, що не відповідає властивостям вантажу або встановленим стандартам, при відсутності слідів пошкодження тари в дорозі;
- г) здачі вантажу до перевезення без посилянь у товарно-транспортних документах на його особливі властивості, що вимагають особливих умов або застережних заходів для збереження вантажу при перевезенні або зберіганні;

---

<sup>18</sup> Зауважимо, що з такими словесними «перлами» цей нормативний акт розміщено на сайті <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF>

д) здачі до перевезення вантажу, вологість або температура якого перевищують встановлені норми.

Перевізник звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу в разі, якщо:

а) вантаж прибув у справному автомобілі (контейнері) за справними пломбами вантажовідправника, а штучний вантаж – зі справним захисним маркуванням, бандеролями, пломбами вантажовідправника або виробника;

б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок природних причин, пов'язаних із перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі експедитора вантажовідправника (вантажоодержувача);

г) недостача вантажу не перевищує норм природних втрат.

У зазначених випадках перевізник несе відповідальність за незбереження вантажу, якщо пред'явник претензії доведе, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися з його вини.

Заслуговує уваги правило п. 135 про те, що якщо масові однорідні вантажі, що перевозяться навалом, насипом або наливом за різними товарно-транспортними накладними від одного вантажовідправника на адресу одного вантажоодержувача, у процесі перевезення знеособлюються (при перевалці з одного виду транспорту на інший і т. п.), то природні втрати обчислюються виходячи з загальної ваги всього знеособленого в дорозі вантажу.

Недостача або надлишок вантажу, що перевозиться навалом, насипом або наливом з перевалкою або перевантаженням у дорозі, відвантаженого одним вантажовідправником на адресу одного вантажоодержувача і що прибув у справному рухомому складі без ознак недостачі в дорозі, визначаються за наслідками перевірки всієї партії одночасно виданого вантажу.

Автотранспортні підприємства або організації відшкодовують збитки, заподіяні при перевезенні вантажів, у таких розмірах:

а) за втрату або недостачу вантажу – у розмірі дійсної вартості втраченого або вантажу, що невістачає;

б) за пошкодження або псування вантажу – у розмірі тієї суми, на яку знизилася його вартість;

в) за втрату вантажу, зданого до перевезення з оголошеною вартістю, - в розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижча його справжньої вартості.

Перевізники поряд із відшкодуванням встановленого збитку, пов'язаного з втратою, недостачею, псуванням або пошкодженням вантажу, що перевозиться, повертають провізну плату, стягнену за перевезення втраченого, невістачаючого, зіпсованого або пошкодженого вантажу, якщо ця плата не входить до ціни вантажу.

У разі використання перевізником (не зрозуміло, як це може бути в умовах ринкової економіки, хоча і не виключено – А. В.) для своїх потреб будь-яких вантажів, прийнятих до перевезення, особи, винні в цьому, притягаються в установленому порядку до відповідальності, а перевізник відшкодовує вартість вантажу в подвійному розмірі.

Вартість вантажу визначається, виходячи з загальної суми рахунку вантажовідправника. Перевізник відшкодовує вантажовідправнику (вантажоодержувачу) за претензіями вартість втрачених, невістачаючих, зіпсованих або пошкоджених вантажів на підставі рахунку вантажовідправника, а в тих випадках, коли розрахунки за вантаж через банк не здійснюються, - на підставі іншого документа, який замінює рахунок. Якщо за втрачений, невістачаючий, зіпсований або пошкоджений вантаж вантажовідправник (вантажоодержувач) зобов'язаний сплатити податок із товарообігу, а рахунок вантажовідправника виписано за цінами без податку, до суми рахунку заявником претензії додається відповідна сума податку з товарообігу, підтверджена довідкою фінансового органу.

При внутрішньосистемних перевезеннях вантажів, розрахунки за якими між вантажовідправником і вантажоодержувачем здійснюються за цінами без податку з обороту, а після реалізації яких у бюджет сплачується податок з обороту, вантажоодержувачі можуть подавати автотранспортному підприємству або організації замість довідки фінансового органу виписку з прейскуранта оптових цін промисловості з податком з обігу.

Вартість вантажів, що належать громадянам, визначається державними роздрібними цінами, які діють у тому місці й у той час, де і коли вантаж належав до видачі.

За прострочку в доставці вантажу при міжміських перевезеннях перевізники сплачують вантажоодержувачам штраф у розмірі 12 відсотків провізної плати за кожен добу прострочки, якщо не доведуть, що прострочка сталася не з їх вини. Загальна сума штрафу за прострочку в доставці не може перевищувати 60 відсотків провізної плати. Сплата штрафу за прострочку в доставці вантажу не звільняє автотранспортні підприємства або організації від відповідальності за викликані цією прострочкою втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу.

Перевізники несуть матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочку в доставці його, якщо не доведуть, що втрата, недостача, псування або пошкодження, а також прострочка сталися не з їх вини.

За втрату і недостачу багажу встановлена відповідальність у таких розмірах:

а) багажу, прийнятого до перевезення з оголошеною вартістю, - у розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижче його справжньої вартості;

б) багажу, прийнятого до перевезення без оголошення цінності, - у розмірі вартості втраченого або невивантаженого багажу.

У разі, коли вартість багажу встановити неможливо, відповідальність настає в розмірі, передбаченому тарифами.

За псування й пошкодження багажу сплачується сума, на яку знизилася вартість багажу.

За прострочку в доставці багажу перевізник сплачує штраф у розмірі 10 відсотків, провізної плати за кожну добу, вважаючи неповну добу за повну, але не вище 50 відсотків провізної плати. Прострочка в доставці багажу обчислюється з 24 години доби, у якій повинен прибути багаж. Сплата штрафу за прострочку в доставці багажу здійснюється при видачі багажу на підставі акта, складеного на вимогу пасажирів.

Вантажовідправник і вантажоодержувач мають право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за його втрату, якщо цей вантаж не було видано вантажоодержувачу на його вимогу: при міському і приміському перевезенні – протягом 10 днів із дня прийняття вантажу, при міжміському перевезенні – протягом 30 днів після закінчення строку доставки, а при перевезенні у прямому змішаному сполученні – після закінчення чотирьох місяців із дня прийняття вантажу до перевезення.

Якщо вантаж, за втрату або недостачу якого перевізник сплатив відповідне відшкодування, буде згодом знайдено, вантажоодержувач (вантажовідправник) має право вимагати видачі йому цього вантажу, повернувши одержане за його втрату або недостачу відшкодування.

За затримку з вини вантажовідправника або вантажоодержувача автомобілів (автопоїздів), а також обмінних напівпричепів, поданих під завантаження або розвантаження, понад установлені строки (простій) вантажовідправник або вантажоодержувач – замовник автотранспорту сплачує перевізнику штраф за кожну хвилину простою автомобіля (автопоїзда). При простой спеціалізованих автомобілів та автопоїздів (рефрижераторів, ізотермічних, автоцистерн і автофургонів різного призначення) вказаний розмір штрафу збільшується вдвічі.

Штраф сплачується замовником автотранспорту також за простій автомобіля з його вини в гаражі або на шляху прямування. Штраф за простій автомобілів стягується незалежно від штрафу за невиконання плану перевезення.

Підставою для нарахування штрафу за простій автомобілів є відмітки у товарно-транспортному документі та в *путшовому*<sup>19</sup> листі про час прибуття й вибуття автомобілів, а за простій автомобілів у гаражі – письмова відмова вантажовідправника або вантажоодержувача.

Після закінчення однієї години чекання завантаження перевізник має право повернути рухомий склад до гаража або використати його на інших перевезеннях. У цьому разі перевезення вважається таким, що не відбулося, нарахування штрафів за простій припиняється й перевізник не відповідає за невиконання перевезення в обсязі, передбаченому добовою нормою або разовим замовленням.

Перевізники не мають права стягувати з вантажовідправників (вантажоодержувачів) штраф за простій під завантаженням при першому виїзді в разі запізнення подачі автомобіля в пункт навантаження проти погодженого часу не більше як на 30 хвилин.

Вантажовідправник і вантажоодержувач звільняються від сплати штрафу за простій рухомого складу й затримку контейнерів, якщо простій рухомого складу або затримка контейнерів сталися через явища стихійного характеру або аварію на підприємстві, внаслідок яких відповідно до діючих положень, заборонено виконувати вантажно-розвантажувальні роботи.

Якщо вантажовідправником пред'явлено до перевезення вантаж, не передбачений заявкою або прийнятим до виконання разовим замовленням, або з призначенням в інший пункт, перевізник має право від перевезення відмовитися, стягнувши вартість пробігу автомобіля в обох напрямках відповідно до тарифів.

Важливим є п. 145-1 Статуту за недовантаження контейнерів масою бруто 10, 20 і 30 тон до технічної норми або повної вантажопідйомності (місткості) вантажовідправник сплачує штраф у розмірі, що передбачається в єдиних тарифах на перевезення вантажів автомобільним транспортом. Штраф за

---

<sup>19</sup> Наведено згідно Правил.

недовантаження не стягується, якщо вантажовідправник зробив довантаження контейнера.

Практично втратила актуальність передбачена п. 146 Статуту відповідальність: 1) за неправильне зазначення в товарно-транспортних документах ваги вантажу, його найменування вантажовідправник або вантажоодержувач – замовник автотранспорту сплачує штраф у розмірі 7 карбованців з кожного товарно-транспортного документа; 2) за відмову від оформлення або за неправильне оформлення товарно-транспортного документа, а також путьового листа вантажовідправник або вантажоодержувач – замовник автотранспорту сплачує штраф у розмірі 7 карбованців з кожного товарно-транспортного документа і путьового листа.

Те саме стосується кратної відповідальності, яка є недоречною в ринкових умовах господарювання.

За пред'явлення вантажу, забороненого до перевезення, або вантажу, який потребує при перевезенні особливих застережних заходів, із неправильним зазначенням найменування чи властивості вантажу з вантажовідправника, крім стягнення заподіяних перевізнику збитків, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за найвищим тарифом за всю відстань перевезення.

Архаїчним є правило, що в разі необґрунтованої видачі вантажу неналежному вантажоодержувачеві перевізник сплачує вантажовідправнику або вантажоодержувачу – власникові вантажу штраф у розмірі 25 карбованців. Те саме стосується санкції за затримку автомобілів і контейнерів, яка виникла внаслідок того, що до товарно-транспортної накладної не були додані документи, необхідні для виконання митних, санітарних та інших адміністративних процедур, вантажовідправник або вантажоодержувач сплачує штраф у розмірі, встановленому статтями 142 і 143 цього Статуту, і відшкодовує понесені автотранспортним підприємством або організацією з тієї ж причини збитки.

Вантажовідправник і вантажоодержувач зобов'язані відшкодувати автотранспортному підприємству або організації збитки, що сталися з їх вини внаслідок перевантаженості, пошкодження рухомого складу при завантаженні або розвантаженні, неправильного завантаження, упаковки або неправильного кріплення вантажу.

Вантажоодержувач, який не прийняв від автотранспортного підприємства або організації при централізованому вивозі зі станцій залізниць, портів (пристаней) і аеропортів вантаж у строки, встановлені транспортними статутами (кодексами) відповідних видів транспорту або виданими на підставі їх правилами, відшкодує автотранспортному підприємству або організації пов'язані з цим збитки, у тому числі сплачені збори за зберігання вантажів і штрафи.

Автотранспортні підприємства й організації, вантажовідправники, вантажоодержувачі й пасажери в разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань, що випливають із цього Статуту, несуть матеріальну відповідальність лише в межах, передбачених відповідними статтями цього Статуту.

Серед порушень зобов'язань за досліджуваним договором найбільш типовими є: несплата наданих перевізником транспортних послуг, ненадання транспортного засобу чи надання його із запізненням чи не пристосованим для перевезення окремих видів вантажів; прострочення доставки вантажу (багажу); втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу (багажу).

Замовник порушує зобов'язання з надання вантажу до перевезення (здебільшого виявляються недоліки пакування та маркування), передплати та після сплати. Має місце несвоєчасне прийняття вантажу, що призводить до простоїв автомобільного транспорту.

Наприкінці слід зауважити, що досить часто невиконання зобов'язань за договором перевезення вантажів виникає внаслідок дії третіх осіб: винних у ДТП, внаслідок якого відбулася втрата, псування вантажу чи порушення строків

його доставки; крадіжки вантажу; масових акцій протесту і перекриття доріг, свавілля учасників дорожнього руху із управлінськими повноваженнями, наприклад прискіпливість при перетині митного кордону тощо. У таких випадках вина перевізника відсутня, що є однією із підстав відповідальності за порушення зобов'язання (ст. 614 ЦК). Водночас на нього покладається обов'язок доведення невинуватості та вжиття всіх залежних від нього заходів щодо належного виконання зобов'язання (п. 2 ч.1 ст. 614 ЦК). Якщо буде встановлена вина вказаних вище осіб, то вони в регресному порядку повинні через деліктне зобов'язання відшкодувати завданий збиток.

Якщо ж буде встановлено випадок чи непереборна сила, то відповідно до ч.1 ст. 617 порушник звільняється від відповідальності, за умови доведення цих обставин, а саме зобов'язання вважається таким, що припинилося.

На підставі наведеного можна солідаризуватися, що відповідальність перевізника за порушення договору перевезення характеризується певними особливостями: по-перше, в актах цивільного законодавства встановлено винятковий перелік порушень договору, за які настає відповідальність перевізника; по-друге, транспортними статутами (кодексами) встановлені конкретні розміри штрафів за окремі порушення договору перевезення, які застосовуються до перевізника; по-третє, цивільним законодавством встановлено обмежену відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу (багажу); по-четверте, транспортними кодексами (статутами) встановлені підстави для звільнення перевізника від відповідальності.<sup>20</sup>

**На підставі наведеного в розділі 3 доцільними видаються такі висновки.** Спрощена форма укладення договорів має нормативне підґрунття й відповідні форми: заявки, типові контракти, які є підставами для набуття приватних та публічних прав і обов'язків.

---

<sup>20</sup> Договір перевезення //www.lnu.edu.ua/faculty/pravo/cp3/T\_10.doc

Звертає на себе увагу на некоректність використання у текстах договорів терміна «сторона»: 1) на момент укладення договору є оферент та акцептант, що вказано у главі 53 ЦК і визнається всіма юристами; 2) договір є укладеним із моменту досягнення домовленості у встановленій законом формі й лише тоді з'являються його сторони; 3) використання терміна «сторони» свідчить про наявність у них прав та обов'язків за договірним зобов'язанням, а в даному разі вони не можуть виникнути доки не укладено договір; 4) термін «істотні умови договору» у сенсі його застосування згідно зі ст. 638 ЦК України звужує свободу в укладенні договору – сторони можуть домовлятися не тільки стосовно істотних умов договору, але й навіть додаткових. Цей термін швидше є доктринальним ніж легальним.

Статут автомобільного транспорту УРСР у редакції, яка розміщена на сайті Верховної Ради України, є прикладом механічного чи вкрай поганого перекладу його російськомовної версії і не є вершиною української особливо фахової термінологічної словесності, але вказує на безглуздя й бездумне існування актів колишнього СРСР, що давно морально застаріли і не здатні на практиці врегулювати ті суспільні відносини, на які вони розраховані.

Виділено інформаційну та технічну складові при укладенні договору: 1) інформаційна – забезпечує умови договору і їх формує замовник, оскільки з огляду на засади розумності перевізник не може цього зробити. Така складова і є перфекцією та вимогами до оферти: вантаж, вантажний засіб, місця завантаження й розвантаження, строк перевезення; адресується професійному перевізнику й вказуються реквізити; 2) технічна чи техніко-юридична складова охоплює їх занесення у типовий договір та відповідного визначення ціни договору й порядку розрахунків.

Виконання договору на перевезення вантажу підпорядковане загальним правилам про виконання зобов'язань, але має свої загальні, а саме: деталізація за стадіями виконання (передача вантажу, його перевезення, завантаження/розвантаження і їх місце, оплата) та за видами вантажу.

Виконанням договору є система фактичних та/або юридичних дій його сторін, що спрямовані на здійснення передбачених договором чи законом їх суб'єктивних прав і обов'язків для досягнення економічної та юридичної мети зобов'язання.

Дії з виконання охоплюють: 1) надання вантажу для перевезення і його належного оформлення відповідними документами, у тому числі оплата вартості перевезення (ціни); 2) надання транспортного засобу та/або для його завантаження; надання як зустрічне надання; 3) переміщення вантажу у визначене замовником місце; 4) повідомлення отримувача про прибуття вантажу; 5) видача/приймання вантажу з оформленням актами приймання та їх підписання; 6) у разі виникнення розбіжностей – їх врегулювання.

Доведено, що потребує уточнення, що наявність санітарного паспорта для членів екіпажу транспортного засобу є необхідною, якщо технологія перевезення харчових продуктів передбачає безпосередній вплив водія на вантаж та його зараження. В інших випадках така міра є надто зайвою пересторогою.

Звертає на себе увагу, правило про дезінфекцію перевізних засобів одержувачем вантажу, що є більш виваженим і відповідає zasadі розумності: перевізник здійснює професійну діяльність і має для очистки певні потужності чи комплекси, які не повинен мати одержувач.

Відповідальність сторін за неналежне виконання зобов'язань за договором на перевезення вантажів автомобільним транспортом є зворотною стороною їх належного виконання в результаті якого виникає додаткове акцесорне зобов'язання для порушника, яке в разі відмови його виконання через юрисдикційну позовну форму захисту порушення переростає в цивільну відповідальність.

Встановлено, що в актах законодавства про автомобільні перевезення вантажу фетишизовано публічно-правову відповідальність і упущено приватно-правову, зокрема цивільно-правову. До того ж особливістю цивільно-правової відповідальності в досліджуваному договорі є те, що актами чинного

законодавства вона встановлена лише для перевізника й не деталізована за наслідками порушення та санкціями за них.

Відповідальність перевізника за порушення договору перевезення характеризується певними особливостями: по-перше, в актах цивільного законодавства встановлено виключний перелік порушень договору, за які настає відповідальність перевізника; по-друге, транспортними статутами (кодексами) встановлені конкретні розміри штрафів за окремі порушення договору перевезення, які застосовуються до перевізника; по-третє, цивільним законодавством встановлено обмежену відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу (багажу); по-четверте, транспортними кодексами (статутами) встановлені підстави для звільнення перевізника від відповідальності.

## ВИСНОВКИ

На основі репрезентованого в рукописі дисертації дослідження здійснено теоретичне узагальнення й нове вирішення низки наукових завдань, що полягає в комплексному осмисленні механізму та джерел правового регулювання договірних відносин у сфері перевезення вантажів і формування на цій основі теоретичних висновків та практичних пропозицій щодо вдосконалення цивільного законодавства України, зокрема:

1. Відправним положенням досягнення мети регулювання перевезення вантажів встановлено виважені економічно і юридично закріплені зрозумілі правила, що передбачають регулювання внутрішніх організаційних, передумовних відносини, дотримання технічних імперативів. Це забезпечує цивільно-правовий підхід до їх регулювання, абстрагування від інших складових і залишає місце свободі договору. Наразі регулювання вантажних перевезень уніфікується внаслідок дії чинників постійного, темпорального та територіального походження, що забезпечує його універсалізацію. Для того положення міжнародного законодавства повинні бути: а) імplementовані в національне законодавство; б) деталізовані в механізмі їх забезпечення; в) передбачати застереження та відходи від загального правила на час набуття передбачених критеріїв кількісного та якісного спрямування; г) трансформовані через національні традиції нормотворчості без втрати їхнього змісту.

2. Констатовано двоцентрову систему регулювання відносин із перевезення вантажів: в основі першої – ЦК України, а другої ГК України; положення спеціальних актів дублюються, переходять із одного акта в інший, є лексично некоректними, спричиняють непорозуміння при буквальному тлумаченні. Зважаючи на це, обґрунтовано: а) необхідність проведення кодифікації законодавства про перевезення; б) розмежування напрямів

(технологічного та правового) їх регулювання; в) встановлення компетенції суб'єктів нормотворчості; г) відмови від застарілих ідеологічно та змістово актів законодавства. Правове регулювання правовідносин із перевезення вантажів має два рівні: позитивістський, що відображає публічний інтерес та договірний (піднормативний), який забезпечує індивідуальний чи приватний взаємоузгоджений інтерес сторін договору.

3. Уточнено, що механізм правового регулювання відносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом: а) забезпечує ідеальну модель цих відносин у чинному законодавстві; б) роль договору як підстави виникнення і врегулювання правовідносин; в) реалізацію норм права й здійснення цивільних прав та виконання юридичних обов'язків сторін перевезення. Припускається, що до стадії судового спору сторони можуть опиратися на положення договору як індивідуального регулятора суспільних відносин, а в суді та суд при розгляді спору – лише на норми закону.

4. Доведено, що визначення договору перевезення вантажів у Статуті автомобільного транспорту з юридично-технічного боку суперечливе: 1) відстало від юридичної лексики ЦК України і не приведене у його відповідність як це передбачено ст. 4 ЦК України; 2) поєднує різні прояви категорії «договір»; 3) не корелює підходи ЦК України до визначення договору як програмно-цільової моделі врегулювання відносин між його сторонами; 4) містить не коректну термінологію темпорального спрямування згідно ст. 251 ЦК України: у ньому може зазначатися лише про строки, а термінове перевезення вантажу в сенсі ч. 2 цієї статті суперечить zasadі розумності; 5) неточно вказано правове становище перевізника відповідно до ч. 1 ст. 33 Закону України «Про автомобільний транспорт»; 6) некоректне його закінчення, особливо фраза «відповідальність сторін щодо їх додержання»; 7) проігноровано загальне правило про професійність діяльності перевізника.

5. Стверджується, що правове регулювання відносин сторін за договором перевезення вантажів забезпечується всіма джерелами права, але провідне місце

серед них належить конкретним договорам, зокрема договору на перевезення вантажів автомобільним транспортом. Звернуто увагу, що правове становище юридичних осіб як сторін договору перевезення може змінюватися в залежності від організаційно-правової форми, наприклад для ТОВ чи для ТДВ та форми власності, на якій вони засновані й не забезпечує інтересів вантажоодержувача, зокрема самозайнятими перевізниками. Це слід враховувати при виборі видів забезпечення його виконання.

6. Доведено, що типові і примірні форми договорів на перевезення вантажів автомобільним транспортом, що передбачені Правилами варто сприймати як особливі види нормативного регулювання взаємовідносин між замовником та підрядником, що містять диспозитивні норми, викладені в особливій формі. Договір має укладатися обов'язково з урахуванням типових умов, якщо така обов'язковість передбачена нормативно-правовим актом. Тому, якщо такі умови не затверджені уповноваженими державними органами, а виходять від учасників цивільних правовідносин (керівних органів юридичної особи, що спеціалізується на виконанні робіт), то відсутні підстави пов'язувати з фактом оприлюднення такого роду умов настання юридичних наслідків для сторони, яка не була обізнана із ними.

7. Звернуто увагу, що у визначенні змісту договору перевезення вантажу автомобільним транспортом вбачається: відхід від традиційного їх визначення у статтях 628 і 638 ЦК, відтворення положень спеціального закону та Правил. Уточнено, що предмет досліджуваного договору як транспортна послуга більше прив'язаний до вантажу і його різновидів з транспортабельними властивостями. Це зумовлює застосування техніко-технологічних норм при оцінці виконання досліджуваного договору, а в разі спору – відповідних товарно-судових експертиз.

8. Підтверджено некоректність використання терміну «сторона» при укладенні договору: 1) на момент укладення договору є offerent та acceptant; 2) договір є укладеним з моменту досягнення домовленості у встановленій

законом формі; 3) використання терміна «сторони» свідчить про наявність у них прав та обов'язків за договірним зобов'язанням; 4) термін «істотні умови договору» у сенсі його застосування згідно зі ст. 638 ЦК України звужує свободу в укладенні договору.

9. Встановлено, що Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні затверджені наказом № 363 Міністерства транспорту України від 14 листопада 1997 р. у редакції, яку розміщено на сайті, є прикладом механічного чи вкрай поганого перекладу його російськомовної версії, і не є вершиною української особливо фахової термінологічної словесності, а є прикладом безглуздя й бездумного існування актів колишнього СРСР, що давно морально застаріли й не здатні врегулювати ті суспільні відносини, на які вони розраховані.

10. Виділено інформаційну та технічну складові при укладенні договору: 1) інформаційна – забезпечує умови договору і їх формує замовник, оскільки з огляду на засади розумності перевізник не може цього зробити. Така складова і є перфекцією та вимогами до оферти: вантаж, вантажний засіб, місця завантаження й розвантаження, строк перевезення; адресується професійному перевізнику й вказуються реквізити; 2) технічна чи техніко-юридична складова охоплює їх занесення у типовий договір з відповідним визначенням ціни договору та порядку розрахунків.

11. Виконанням договору є система фактичних та/або юридичних дій його сторін, що спрямовані на здійснення передбачених договором чи законом їх суб'єктивних прав і обов'язків для досягнення економічної та юридичної мети зобов'язання. Дії з виконання охоплюють: 1) дії з надання вантажу для перевезення і його належного оформлення відповідними документами, у тому числі оплата вартості перевезення (ціни); 2) надання транспортного засобу та/або для його завантаження як зустрічне надання; 3) переміщення вантажу у визначене замовником місце; 4) повідомлення отримувача про прибуття вантажу; 5) видача/приймання вантажу з оформленням актів приймання/передачі

та їх підписання; 6) у разі виникнення розбіжностей – їх врегулювання.

12. Доведено, що варто уточнити, чи є наявність санітарного паспорта для екіпажу необхідною вимогою, якщо технологія перевезення харчових продуктів передбачає безпосередній вплив водія на вантаж та можливість його зараження. В інших випадках така міра є зайвою пересторогою. Визначено, що відповідальність перевізника за порушення договору перевезення характеризується певними особливостями в актах законодавства: 1) встановлено виключний перелік порушень договору, за які настає відповідальність перевізника; 2) конкретизовані розміри штрафів за окремі порушення договору перевезення, які застосовуються до перевізника; 3) встановлено обмежену відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу (багажу); 4) встановлені підстави для звільнення перевізника від відповідальності. Така відповідальність за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом, як складова механізму правового регулювання відносин у сфері цих перевезень та переведення акцесорного зобов'язання у санкцію норми права, що застосована судом, виконує важливі загальні (попереджувально-стимулюючу, штрафну (функція покарання за правопорушення) і спеціальні функції (компенсаційно-відновлювальна, інформаційна, сигнальна функції).

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Алексеев С. С. Теория права / Сергей Сергеевич Алексеев. – М. : Бек, 1993. – 741 с.
2. Алексеев С. С. Основы теории государства и права / Сергей Сергеевич Алексеев. – М. : Юрид. лит., 1972. – 376 с.
3. Алексеев С. С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве / Сергей Сергеевич Алексеев. – М. : Юрид. лит., 1966. – 186 с.
4. Алексеев С. С. Право: азбука – теория – философия: Опыт комплексного исследования / Сергей Сергеевич Алексеев. – М. : «Статут», 1999. – 712 с.
5. Алтунин В. В. Ответственность морского перевозчика за невыполнение обязательств по перевозке грузов в международном сообщении : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Виктор Васильевич Алтунин. – Саратов, 2005. – 163 с.
6. Андреева Н. А. Правовое регулирование договора транспортной экспедиции: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Наталья Андреевна Андреева. – М. : 2008. – 31 с.
7. Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України [Електронний ресурс]: Режим доступу : <http://uk.wikipedia.org/wiki>.
8. Багач Е. М. Оцінка істотності (необхідності та достатності) деяких умов цивільно-правового договору / Е. М. Багач // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 1. – С. 26-28.
9. Бахин С. В. Субправо (международные своды унифицированного контрактного права) / С. В. Бахин – СПб. : Юридический центр Пресс, 2002. – 311 с.
10. Безлюдько І. О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд.

юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / І. О. Безлюдько. – К. ; 2005. – 18 с.

11. Бекленищева И. В. Гражданско-правовой договор: классическая традиция и современные тенденции / И. В. Бекленищева. – М. : Статут, 2006. – 204 с.

12. Беяневич О. А. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти): монографія / Олена Анатоліївна Беяневич. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 592 с.

13. Беяневич О. А. Господарський договір та способи його укладення: навч. посіб. / Олена Анатоліївна Беяневич. – К. : Наукова думка, 2002. – 280 с.

14. Бервено С. М. Проблеми договірного права України: монографія / Сергій Миколайович Бервено. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 392 с.

15. Бервено С. М. Цивільно-правова характеристика укладення договору / С. М. Бервено // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – № 4. – С. 10-13.

16. Біла книга «Європейська транспортна політика до 2010 року» // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.insat.org.ua/phpfiles/journal/.../index.php?](http://www.insat.org.ua/phpfiles/journal/.../index.php?)

17. Бобровник С. В., Оніщенко Н. М. Соціальна та юридична ефективність законодавства // Законодавство: проблеми ефективності – К. : Наукова думка, 1995. – С. 13-22.

18. Богданова Е. Е. Добросовесность и право на защиту в договорных отношениях : монография / Елена Евгениевна Богданова. – М. : ЮНИТИ–ДАНА: Закон и право. 2010. – 159 с.

19. Боднар Т. В. Договірні зобов'язання в цивільному праві: (Заг. положення): навч. посіб. / Тетяна Валеріївна Боднар – К. : Юстініан, 2007. – 280 с.

20. Боднар Т. В. Поняття, види та форми відповідальності за порушення договірних зобов'язань // Відповідальність у приватному праві: монографія /

[І. Безклубий, Н. Кузнецова, Р. Майданик та ін.]; за заг. ред. І. Безклубого. – К.: Грамота. – 2014. – С. 101-113.

21. Борисова В. Інститут юридичної особи у праві України / В. І. Борисова // Право України – 2010. – № 12. – С. 25-31.

22. Бородовський С. О. Правове регулювання порядку укладення договору в цивільному праві України / С. О. Бородовський // Актуальні проблеми вдосконалення чинного законодавства України. – збірник наук. статей – 2002. – Випуск ІХ. – С. 86-92.

23. Бородовський С. О. Укладення, зміна та розірвання договору у цивільному праві України: дис. на здоб. наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 – «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Станіслав Олександрович Бородовський. – Івано-Франківськ, 2005. – 211 с.

24. Брагинский М. И. Договорное право. Кн. первая: Общие положения. / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – 2 изд. испр. – М. : Статут, 2000. – 841 с.

25. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта (2-й завод). / Брагинский М. И., Витрянский В. В. – М. : «Статут», 2004. – 910 с.

26. Договорное право: Книга первая: Общие положения. – 3 изд., стереотип. / Брагинский М. И., Витрянский В. В. – М. : Статут, 2001. – 848 с.

27. Братусь С. Н. О понятии гражданского оборота : докл. на заседании сектора гражд. права ВИЮН / С. Н. Братусь // Сов. государство и право. – 1949. – № 11. – С. 71-78.

28. Братусь С. Н. Предмет и система советского гражданского права / Сергей Никитич Братусь. – М.: Госюриздат, 1963. – 197 с.

29. Братусь С. Н. Субъекты гражданского права. /Сергей Никитич Братусь. – М.: Госюриздат, 1950. – 367 с.

30. Бянкина А. М. Правовое регулирование договора перевозки груза автомобильным транспортом в приграничных территориях: автореф. дисс. на

соиск. учен. степени канд. юрид. наук, спец. 12.00.03 – «Гражданское право; предпринимательское право; семейное право; международное частное право» / Анна Михайловна Бянкина. – Владивосток; 2012. – 28 с.

31. Вантаж // Вікіпедія [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://uk.wiktionary.org/wiki/%D0%B2%D0%B0%D0%BD%D1%82%D0%B0%D0%B6>

32. Веретельник Л. К. Класифікація договорів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право; сімейне право; цивільний процес; міжнародне приватне право» / Ламара Котеївна Веретельник. – Х.: 2006. – 20 с.

33. Верб С. А. Типовые и примерные договоры, как средство правового регулирования общественных отношений / С.А. Верб // Договорная дисциплина в советском гражданском праве / С. А. Верб. – Свердловск, 1985. – С. 146-147.

34. Вильнянский С.И. Лекции по советскому гражданскому праву. / С. М. Вильнянский. – Ч. 1. – Х. : изд-во Харьк. ун-та, 1958. – 339 с.

35. Витрянский В. В. Ответственность по договору перевозки груза / В. В. Витрянский // Хозяйство и право. — 2001. — № 5. — С. 36-54.

36. Витрянский В. В. Гражданско-правовое обеспечение сохранности грузов при перевозках автомобильным транспортом. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, гражданский процесс; семейное право; международное частное право» / Василий Васильевич Витрянский. – М. : 1986. – 207 с.

37. Витрянский В. В. Договор перевозки. / Василий Васильевич Витрянский. – М. : «Статут», 2001. – 526 с.

38. Витченко А. М. Метод правового регулирования социалистических общественных отношений / А. М. Витченко. – Саратов : Изд-во Саратовск. гос. ун-та, 1974. – 160 с.

39. Відповідальність у приватному праві: монографія / [І. Безклубий, Н. Кузнецова, Р. Майданик та ін.]; за заг. ред. І. Безклубого – К. : Грамота. 2014. – 416 с. – (серія «Про українське право»).

40. Вінник О. М. Господарське право: навч. посібник [для студ. вищ. навч. закл.] / [Оксана Мар'янівна Вінник]. - [2-ге вид., змін. та доп.]. – К. : Правова єдність, 2009. – 766 с.

41. Воробьев А. А. Ответственность судовладельца, возникающая из международной перевозки грузов морем: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 - «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Алексей Александрович Воробьев – М. : 2005. – 222 с.

42. Вяткин В. О. Ответственность перевозчика по договору международной морской перевозки груза, удостоверенному коносаментом: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 - «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Виктор Олегович Вяткин – М., 2005. – 206 с.

43. Галянтич М. К. Житлове право України: навч. посібник [Текст]: курс лекцій / М. К. Галянтич, – К. : Юрінком Інтер, 2007. – 498 с.

44. Генеральна угода про торгівлю послугами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/981\\_017](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/981_017).

45. Германское право: Гражданское уложение / под науч. ред. В. В. Залесского; пер.: Н. Г. Елисеева, А. А. Лизунова, Н. Б. Шеленковой; введ. В. Бергмана, Е. А. Суханова. – М. : МЦФЭР, 1996. – Ч. 1. – 552 с.

46. Горшенев В. М. Способы и организационные формы правового регулирования в социалистическом обществе / Виктор Михайлович Горшенев. – М. : Юрид. лит., 1982. – 193 с.

47. Горюнов А. В. Правовое регулирование железнодорожных перевозок грузов по российскому законодательству: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право;

международное частное право» / Алексей Владимирович Горюнов – М. : 2006. – 137 с.

48. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?](http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?).

49. Господарський процесуальний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/go/1798-12](http://zakon.rada.gov.ua/go/1798-12).

50. Гражданский кодекс Российской Федерации. Часть вторая. Текст, комментарии, алфавитно-предметный указатель / Под ред. О. М. Козырь, А. Л. Маковского, С. А. Хохлова. – М. : Международный центр финансово-экономического развития, 1996. – 780 с.

51. Гражданский кодекс Франции (кодекс Наполеона) / Пер. с франц. В. Захватаев / Предисловие: А. Довгерт, В. Захватаев / Приложения 1 – 4: В. Захватаев / Отв. ред. А. Довгерт. – К. : Истина, 2006. – 1008 с.

52. Гражданское право / Под ред. Е. А. Суханова. – М.: Бек, 1993. - Т.2. – 564 с.

53. Гражданское право: учебник. / Под ред. А. А. Пушкина и В. Ф. Маслова Ч. 1. – К. : Вища школа, 1983. – 462 с.

54. Гражданское уложение Германии = Deutscher Bürgerliches Gesetzbuch mit Einführungsgesetz : ввод. Закон к Гражд. Уложению ; пер. с нем. / [В. Бергманн, введ., сост.] ; науч. редакторы – В. Бергманн и др. – 3 – е изд. перераб. – М. : Волтерс Клувер, 2008. – 896 с.

55. Грибанов В. П. Ответственность за нарушение гражданских прав и обязанностей / Вениамин Петрович Грибанов. – М. : Знание, 1973. – 92 с.

56. Гражданское право Украины : учебник для вузов системы МВД Украины : в 2 ч. / [Пушкин А. А., Самойленко В. М., Шишка Р. Б. и др.] ; под ред. А. А. Пушкина, В. М. Самойленко. – Харьков : Ун-т внутр. дел; Основа, 1996. – 440 с.

57. Григорьев Ф. А. Признаки и классификация актов применения права // Вопросы теории государства и права: Сб. статей / Под ред. М. И. Байтина / Ф. А. Григорьев. – Саратов, 1968. – Вып. 1. – С. 95-103.

58. Гриняк А. Б. Договірне регулювання підрядних відносин у підприємницькій діяльності / А. Б. Гриняк // Розробка механізму правового регулювання договірних відносин у підприємницькій діяльності / за ред. академіка В. В. Луця. – К. : НДІ приватного права і підприємництва АПрН України, 2009. – С. 210-225.

59. Гриняк А. Б. Договірні зобов'язання з виконання робіт у цивільному праві України: автореф. дис. ... докт. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Андрій Богданович Гриняк. – К. : 2013. – 34 с.

60. Гринько (Русу) С. Д. Глава 27. Договір перевезення автомобільним транспортом // Договірне право України. Особлива частина : навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова та ін.: за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – С. 543-573.

61. Грузоперевозки: транспортировка хрупкого груза. [Електронний ресурс]: – Режим доступу: [Vlasti.net/news/123769](http://Vlasti.net/news/123769).

62. Гурков И. М. Страхование грузов и ответственность перевозчика / И. М. Гурков, И. В. Исаев. — С.-Пб.: 1999. – 264 с.

63. Данилина И. Е. Тенденции развития транспортно-экспедиционных отношений: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Ирина Евгеньевна Данилина. – М. : 2009. – 210 с.

64. Демченко М. В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика при перевозке грузов в прямом смешанном сообщении : автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Максим Владимирович Демченко. – М. : 2010. – 26 с.

65. Державна програма розвитку транспортно- дорожнього комплексу України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-%D0%BF>.

66. Джафар М. М. Договор морской перевозки грузов по законодательству Йеменской Республики: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Джафар Мохамед Мокбель. – М. : 1992. – 181 с.

67. Динека А. В. Особенности гражданско-правового регулирования транспортной экспедиции : дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Динека Александр Викторович. – М. : 2009. – 220 с.

68. Довгополов А. А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву: дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук: 12.00.03 - «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Александр Александрович Довгополов. – М. : 2006. – 227 с.

69. Договір перевезення [Електронний ресурс]. – Режим доступу: // [www.lnu.edu.ua/faculty/pravo/cp3/T\\_10.doc](http://www.lnu.edu.ua/faculty/pravo/cp3/T_10.doc).

70. Договірне право України. Загальна частина : навч. посіб. / Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова, та ін за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 896 с.

71. 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.

72. Дозорцев В. А. Объекты права государственной социалистической собственности и их классификация / В. А. Дозорцев // Сов. государство и право. – 1949. – № 1. – С. 55-63.

73. Дуюн В. П. Договор на организацию автомобильных перевозок грузов: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, гражданский

процесс, семейное право; международное частное право» / Владимир Петрович Дуюн. – Минск, 1970. – 20 с.

74. Елдашов Г. А. Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Гуламирза Алиф оглы Елдашов. – М. : 2006. – 193 с.

75. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), укладена в Женеві 30 вересня 1957 р. Україна приєдналася до цієї Угоди в 2000 р. (Закон України «Про приєднання України до ДОПНВ» від 2 березня 2000 р. № 1511-III) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [rada.gov.ua/laws/show/994\\_217](http://rada.gov.ua/laws/show/994_217).

76. Європейська угода про міжнародні автомагістралі [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_046](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_046).

77. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) Україна приєдналася до Угоди 7 вересня 2005 р. (Закон України «Про приєднання України до ЄУТР» № 2819-IV) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_016](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016).

78. Європейський вибір та концептуальні положення стратегії економічного і соціального розвитку України на 2002-2011 роки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0001100-02](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/n0001100-02).

79. Єдинозразковий торговий кодекс США // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [podelise.ru/docs/40854/index-5511-54.html](http://podelise.ru/docs/40854/index-5511-54.html).

80. Женевська конвенція про договори міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу (1973 р.) // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.nau.ua/doc/?code=995\\_845](http://zakon.nau.ua/doc/?code=995_845).

81. Зазуляк І. І. Істотні умови договору: теоретичний аспект: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право; сімейне право; цивільний процес; міжнародне приватне право» / Іван Іванович Зазуляк. – К. : 2009. – 17 с.

82. Зобов'язальне право: теорія і практика : навч. посібник для студ. юрид. вузів і фак. ун-тів / [Дзера О. В., Кузнецова Н. С., Луць В. В. та ін.] ; за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 1998. – 980 с.

83. Зозуляк О. І. Договір як правова форма реалізації цивільної правосуб'єктності юридичних осіб: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України. / Ольга Ігорівна Зозуляк. – К. : 2010. – 194 с.

84. Зозуляк О. І. Договір як правова форма реалізації цивільної правосуб'єктності юридичних осіб: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Ольга Ігорівна Зозуляк. – К. : 2010. – 19 с.

85. Иванова С. Г. Проблемы ответственности операторов транспортных терминалов при международных морских перевозках грузов. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук: 12.00.03 - «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / С. Г. Иванова. – М. : 1987. – 182 с.

86. Иванова Т. А. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Татьяна Александровна Иванова. – Саратов, 2004. – 191 с.

87. Иншаков В. А. Правовое регулирование пакетных перевозок грузов. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, гражданский процесс; семейное право; международное частное право» / Вячеслав Александрович Иншаков. – М. : 1986. – 201 с.

88. Иоффе О. С. Обязательственное право. / Олимпиад Соломонович Иоффе. – М. : Юрид. лит., 1975. – 980 с.

89. Избаш О. О. Організаційні цивільні правовідносини, що виникають при здійсненні авторських прав: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03

«Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Олеся Олегівна Ізбаш. – Одеса, 2013. – 20 с.

90. Канашевский В. Н. Договор международной автомобильной перевозки грузов в российской и зарубежной судебной практике / В. Канашевский // Хозяйство и право. – 2008. – № 2. – С. 30-37.

91. Кантафарова І. С. Теорія цивільно-правової відповідальності: монографія. / Ілона Станіславівна Кантафарова. – Одеса : Астропринт, 2006. – 260 с.

92. Карбанович И. И. Международные автомобильные перевозки / И. И. Карбанович. – Минск, БАЗ, 1999. – 176 с.

93. Карлов О. О. Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом / О. О. Карлов. – Київ : Вища школа - вид. при КДУ, 1974. – 119 с.

94. Кизяковская Т.П. Правовое регулирование международных перевозок грузов автомобильным транспортом. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, гражданский процесс; семейное право; международное частное право» / Татьяна Петровна Кизяковская. – М. : 1981. – 199 с.

95. Ковизина Л. А. Провозная плата по договору перевозки грузов железнодорожным транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Лилия Анатольевна Ковизина. – С.-Пб. : 2004. – 156 с.

96. Кодекс етики ученого [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [znc.com.ua/ukr/news/2009/20090123ethic.php](http://znc.com.ua/ukr/news/2009/20090123ethic.php).

97. Коляновська Т. О. Правове регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Тетяна Олександрівна Коляновська. – Одеса, 2007. – 19 с.

98. Комаров А. С. Ответственность в коммерческом обороте / А. С. Комаров. – М. : Юрид. лит., 1991. – 206 с.

99. Комментарий к Гражданскому кодексу Республики Беларусь с приложением актов законодательства и судебной практики (постатейный): в 3 кн. Кн. 2. Разд. III. Общая часть обязательственного права. Разд. IV. Отдельные виды обязательств (главы 30-50) / Отв. ред. и руков. авт. колл. д-р юрид. наук, проф., засл. юрист БССР В. Ф.Чигир. 2-е изд. – Минск. Амафея, 2007. – 1384 с.

100. Комплексна програма України як транзитної держави у 2001-2010 роках [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.rusnauka.com/10\\_NPE\\_2011/Economics/11\\_82859.doc.htm...](http://www.rusnauka.com/10_NPE_2011/Economics/11_82859.doc.htm...)

101. Конвенція про міжнародне автомобільне перевезення пасажирів і багажу (1999р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/997\\_034](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034).

102. Конвенція про врегулювання автомобільного руху між країнами, встановлення технічних вимог до автомобілів у міжнародному сполученні, прав керування автомобілем, уніфікації сигналів на автошляхах [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.referatcentral.org.ua/international\\_relations\\_load.php..](http://www.referatcentral.org.ua/international_relations_load.php..)

103. Конвенція про дорожні знаки і сигнали [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_902](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_902).

104. Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_234](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234).

105. Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів дорогами (КДПВ) укладена в Женеві 19 травня 1956 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_234](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234).

106. Конвенція про дорожні знаки і сигнали (Відень, 8 листопада 1968 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/994\\_372](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_372).

107. Конвенція про дорожній рух від 8 вересня 1968 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/go/995\\_041](http://zakon.rada.gov.ua/go/995_041).

108. Конвенція про дорожній рух та Протокол про дорожні знаки і сигнали (Женева, 1949 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.referatcentral.org.ua/international\\_relations\\_load.php...](http://www.referatcentral.org.ua/international_relations_load.php...)

109. Конвенція про міжнародне автомобільне перевезення пасажирів і багажу (1999 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/997\\_034](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034).

110. Конституція України від 28 червня 1996 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/go/254к/96-вр](http://zakon.rada.gov.ua/go/254к/96-вр).

111. Концепція реформування транспортного сектора економіки [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-п](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1684-2000-п).

112. Концепція розвитку транспортно-дорожнього комплексу України, на середньостроковий період та до 2020 року [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://subject.com.ua/technology/transport/42.html>.

113. Коробов Н. А. Гражданско-правовые средства обеспечения сохранности грузов при железнодорожных перевозках. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; гражданський процес; семейное право; международное частное право» / Николай Анатольевич Коробов. – Свердловск, 1983. – 191 с.

114. Косовская В. А. Морская перевозка груза как частноправовой институт. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Виктория Алексеевна Косовская. – С.-Пб. : 2006. – 160 с.

115. Кочин В. В. Непідприємницькі товариства як юридичні особи приватного права: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Володимир Володимирович Кочин. – К. : 2012. – 20 с.

116. Кочин В. В. Непідприємницькі товариства як юридичні особи приватного права [текст]: монографія. / За наук. ред. М. К. Галянтича /

Володимир Володимирович Кочин. – К. : НДІ приватного права і підприємництва ім. акад. Ф. Г. Бурчака НАПрН України, 2013. – 200 с.

117. Кравчук В. М. Про правоздатність юридичних осіб: окремі питання // Право України / В. М. Кравчук – 1999. – № 11. – С. 17-21.

118. Красавчиков О. А. Юридические факты в советском гражданском праве // Октябрь Алексеевич Красавчиков. – М. : Госюриздат, 1958. – 183 с.

119. Красавчиков О. А. Гражданские организационно-правовые отношения / О. А. Красавчиков. // Антология уральской цивилистики. 1925-1989: сборник статей. М. : Статут. 2001. – С. 163-165.

120. Красавчиков О. А. Советская наука гражданского права. Понятие, предмет, состав и система: Ученые труды / О. А. Красавчиков. - Свердловск, 1961. – 371 с.

121. Красько И. Е. Смешанный договор. Условия действительности и недействительности / И. Е. Красько // Предпринимательство, хозяйство, право. – 1998. – № 5. – С. 30-32.

122. Кудрявцев В. Н. Закон. Поступок. Ответственность / В. Н. Кудрявцев. – М. : Наука, 1986. – 448 с.

123. Кузнєцова Н. С. Вдосконалення механізму правового регулювання цивільних відносин в Україні / Н. С. Кузнєцова. // Матеріали науково-практичної конференції, присвяченої пам'яті В. П. Маслова «Актуальні проблеми цивільного, житлового та сімейного законодавства», 25 лютого 2011 р. – Харків, 2011. – С. 152-154.

124. Кулешов В. В. Договор транспортной экспедиции, проблемы правового регулирования: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Виталий Витальевич Кулешов – М. : 2009. – 250 с.

125. Куртьянов В. В. Правовое регулирование международных железнодорожных перевозок грузов социалистических стран: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 - «Гражданское право; Гражданский процесс; семейное

право; международное частное право» / Василий Владимирович Куртьянов. – М. : 1987. – 178 с.

126. Лазарев В. В. Применение советского права / В. В. Лазарев. Науч. ред.: Волков Б. С. – Казань : Изд-во Казан. ун-та, 1972. – 200 с.

127. Ле К. Т. Ответственность морского перевозчика за сохранность грузов при перевозках в международном сообщении: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; гражданський процес; семейное право; международное частное право» / Куанг Тхинь Ле. – М. : 1979. – 104 с.

128. Легеза Ю. О. Щодо цивільно-правової відповідальності за договором перевезення вантажів автотранспортом міжнародного сполучення / Ю. О. Легеза // Науковий вісник Дніпропетровського державного університету внутрішніх справ: збірник наукових праць. – 2006. – Вип. 3. – С. 9-16.

129. Лейст О. Э. Санкции в советском праве. / О. Э Лейст. – М. : Госюриздат, 1962. – 238 с.

130. Літвінова О. В. Договори страхування, що пов'язані із залізничним перевезенням вантажів: [Текст]: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Оксана Володимирівна Літвінова; Харківський національний ун-т внутрішніх справ. – Х. : 2008. – 197 с.

131. Ломака В. С. Відповідальність вантажовідправника та вантажоодержувача за несвоєчасну оплату перевезення вантажів залізничним транспортом / В. Ломака // Вісник господарського судочинства. – № 1 (60). – С. 169-179.

132. Ломака В. С. Відповідальність сторін за невиконання та неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажів залізницею: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне права» / Вікторія Сергіївна Ломака – К. : 2011 – с. 20.

133. Лончакова Юлия Андреевна. Договор автомобильной перевозки грузов в системе транспортных договоров Российской Федерации: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Юлия Андреевна Лончакова – М. : 2009. – 173 с.

134. Луць В. В. Феномен договору в цивільному праві України / В. В. Луць // Договірне регулювання суспільних відносин: Тези доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції, м. Запоріжжя, 19 – 20 квітня 2013 року / за заг. ред. Т. О. Коломоєць. – Запоріжжя : ЗНУ, 2013. – С. 13-14.

135. Луць В. В. Контракты в підприємницькій діяльності : навч. посіб. / Володимир Васильович Луць. – К. : Юрінком Інтер, 1999. – 560 с.

136. Луць В. В. Контракты в підприємницькій діяльності : навч. посіб. – 2-е вид. перероб. і допов. / Володимир Васильович Луць. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 576 с.

137. Майданик Р. А. Система права України: пошук оптимальної моделі : [доповідь] / Майданик Р. А. – К. : АПрН України; Київський регіон; Центр, 2009. – 36 с.

138. Малеин Н. С. Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях / Н. С. Малеин. – М. : Юрид. лит. 1968. – 206 с.

139. Малько А. В. Стимулы и ограничения в праве / А. В. Малько. – М. : Юрист, 2003. – 250 с.

140. Марковская О. В. Повышение эффективности смешанных перевозок внешнеторговых грузов: дис. ... канд. экон. наук: спец. 08.00.05 «Экономика и управление народным хозяйством» / Оксана Васильевна Марковская. – М. : 2001. – 191 с.

141. Маркс К., Энгельс Ф. Капитал // Соч., т. 26, ч. I. / К. Маркс, Ф. Энгельс. – М. : Госполитиздат, 1962. – С. 414.

142. Матвеев Г. К. Основания гражданско-правовой ответственности / Геннадий Константинович Матвеев. – М. : Юрид. лит., 1970. – 311 с.

143. Мельник О. М. Правове регулювання та шляхи підвищення його ефективності: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.01 «Теорія держави та права, теорія права, історія політичних учень» / Олена Миколаївна Мельник. – К. : Інститут держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2004. – 196 с.

144. Меморандум про взаєморозуміння щодо спрощення автомобільних перевезень вантажів в регіоні Чорноморського економічного співробітництва, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 24 липня 2003 р. № 1158 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [hallbooks.net/basket\\_p\\_1\\_p\\_3\\_p\\_30.html](http://hallbooks.net/basket_p_1_p_3_p_30.html).

145. Мережко А. А. Договір в частном праві / Александр Александрович Мережко. – К. : 2003. – 176 с.

146. Микулець В. Ю. Інформаційно-правові засади у сфері безпеки дорожнього руху в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 «Адміністративне право і процес, фінансове право; інформаційне право». / Віталій Юрійович Микулець. – К. : 2013. – 18 с.

147. Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП від 14 листопада 1975 р. // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_012](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012).

148. Мілаш В. С. До питання про шляхи вдосконалення господарсько-правового регулювання відносин, що виникають у сфері ринкового обміну / В. С. Мілаш // Підприємство, господарство і право – № 8. – 2006. – С. 73-77.

149. Мілаш В. С. Про розвиток господарсько-правового регулювання договірних відносин / В. С. Мілаш. // Підприємство, господарство і право – 2007. – № 5. – С. 36-40.

150. Мілаш В. С. До питання про правосуб'єктність сторін господарсько-договірних зобов'язань. / В. С. Мілаш // Вісник господарського судочинства – 2004. – № 3. – С. 260-261.

151. Мінченко А. О. Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03

«Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Андрій Олександрович Мінченко. – Київ, 2011. – 21 с.

152. Моргунова Г. А. Правовое регулирование обязательств по перевозке грузов железнодорожным транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Галина Анатольевна Моргунова. – М. : 2004. – 191 с.

153. Морозов С. Ю. Договор транспортной экспедиции: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Морозов Сергей Юрьевич. – Ульяновск, 2003. – 174 с.

154. Морозова Н. В. Договор транспортной экспедиции: проблемы квалификации и правового регулирования: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Наталия Викторовна Морозова. – М. : 2005. – 24 с.

155. Мухамедова Е. Е. Деякі теоретичні проблеми визначення поняття реалізації права / Е. Е. Мухамедова // Актуальні проблеми юридичної науки: збірник тез міжнародної наукової конференції «Сьомі осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 28-29 листопада 2008 року): У 4-х частинах. – Частина третя: «Цивільне право. Сімейне право. Міжнародне приватне право. Комерційне право. Цивільний, господарський та адміністративний процес» – Хмельницький: Видавництво Хмельницького університету управління та права, 2008. – С. 204-206.

156. Наапетян М. Р. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом по законодательству УССР: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право и гражданский процесс; коммерческое право, семейное право; международное частное право» / М. Р. Наапетян. – К. : 1976. – 210 с.

157. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2 т. – 5-те вид., перероб. і допов. / за ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – К. : Юрінком Інтепр, 2013. – Т.1. – 832 с.

158. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: у 2 т. – 5-те вид., перероб. і допов. / за ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – К. : Юрінком Інтер, 2013. – Т. 2. – 832 с.

159. Нерсисянц В. С. Проблемы общей теории права и государства: учебник для вузов / В. С. Нерсисянц. – М., 2002. – 512 с.

160. Новий словник української мови : в 3 т. / [уклад.: В. Яременко, О. Сліпушко]. – [2-е вид., виправ.]. – К. : Вид-во «Аконіт», 2007 – 2008. – Т. 1: А – К. – 2008. – 926 с.

161. Новий словник української мови: в 3 т. / [уклад.: В. Яременко, О. Сліпушко]. – [2-е вид., виправ.]. – К. : Вид-во «Аконіт», 2007 – 2008. – Т. 3: П – Я. – 2008. – 862 с.

162. Новітнє вчення про тлумачення правових актів: навч. посіб. з курсу тлумачення правових актів для суддів, що проходять підвищення кваліфікації, і кандидатів на посади суддів, що проходять спеціальну підготовку / В. Г. Ротань, І. Л. Самсін, А. Г. Ярема та ін.; відп. ред., кер. авт. кол. В. Г. Ротань. – Х. : Право, 2013. – 752 с.

163. Общая теория государства и права. Академический курс в трех томах / Отв. ред. М. И. Марченко. – 3-е изд. перераб. и доп. – М. : Норма, 2007. – 712 с.

164. Общая теория государства и права: академ. курс в 2-х т. / Под ред. М. Н. Марченко. – Т. 2. – М. : Изд-во „Зерцало”, 1998. – 656 с.

165. Общая теория права / Под ред. Н. А. Катаева и В. В. Лазарева. – Уфа, 1994. – 474 с.

166. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. Кн. третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг – Брагинский М. И., Витрянский В. В. – М. : 2002. – 820 с.

167. Офіційні типові форми договорів / Уклад.: Р. О. Стефанчук, М. О. Стефанчук. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – 640 с.

168. Охоцимский В. Н. Основные моменты исполнения по обязательствам. / В. Н. Охоцимский. – Саратов, 1929. – с. 91.

169. Перелік тем дисертаційних досліджень з проблем держави і права (затверджених у 2013 р.): розглянуті та схвалені відділеннями Національної академії правових наук України / упоряд.: Д. В. Лук'янов, Н. І. Карпенко. – Х. : Право, 2014. – 304 с.

170. Погрібний С. О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: монографія / Сергій Олексійович Погрібний. – К. : Правова єдність, 2009. – 304 с.

171. Погрібний С. О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: автореф. дис. ... докт. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Сергій Олексійович Погрібний. – К., 2009. – С. 4.

172. Погрібний С. О. Структура механізму досягнення мети правового регулювання цивільних відносин / С.О. Погрібний // Підприємництво, господарство і право / С. О. Погрібний. – № 9. – 2006. – С. 3-5.

173. Положення про ведення касових операцій у національній валюті в Україні: Постанова Правління НБУ від 15.12.04 № 637 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [minrd.gov.ua/zakonodavstvo/podatkove-zakonodavstvo/normati...](http://minrd.gov.ua/zakonodavstvo/podatkove-zakonodavstvo/normati...)

174. Правила ІНКОТЕРМС // Урядовий кур'єр. – 3 квітня 2002 р. – № 63.

175. Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні: затв. наказом № 363 Міністерства транспорту України від 14 листопада 1997 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98).

176. Правове регулювання сфери транспорту в Європейському Союзі та в Україні. [ У 2 т.] / за ред. к.е.н. В. Г. Дідика. – У 2-х томах: Том 1. – К. : ТОВ «Ніка-Прінт», 2006. – Т. 1. – 392 с.

177. Предпринимательское право Украины. Учебник для высших заведений образования МВД Украины / А. М. Бандурка, Р. Б. Шишка, А. М. Сытник и др.; Р. Б. Шишка (ред.); Национальный ун-т внутренних дел. – Харьков : Эспада, 2001. – 624 с.

178. Приймак В. Д. Цивільно-правова відповідальність юридичних осіб: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Володимир Дмитрович Приймак. – К. : 2005. – 196 с.

179. Принципи європейського контрактного права [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.ucci.org.ua/events/2013/fea06/book\\_fea.ru.html](http://www.ucci.org.ua/events/2013/fea06/book_fea.ru.html).

180. Принципи міжнародних комерційних договорів (УНІДРУА) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [mydisser.com/ru/catalog/view/6/364/3864.html](http://mydisser.com/ru/catalog/view/6/364/3864.html).

181. Припузова О. Н. Гражданско-правовое регулирование договора перевозки грузов внутренним водным транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Ольга Николаевна Припузова. – М. : 2006. – 205 с.

182. Присяжнюк В. П. Цивільно-правова відповідальність за збиток та шкоду, що завдані працівникам правоохоронних органів: монографія / За заг. ред. проф. Р. Б. Шишки. / В. П. Присяжнюк. – Х. : «Міськдрук» – 200 с.

183. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105.

184. Про власність: Закон Української РСР 7 лютого 1991 р. (втратив силу) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/go/697-12](http://zakon.rada.gov.ua/go/697-12).

185. Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо обмеження державного регулювання господарської діяльності: Закон України від 02.10.2012 р. № 5394-VI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/go/5394-17](http://zakon.rada.gov.ua/go/5394-17).

186. Про деякі питання практики вирішення спорів, пов'язаних з визнанням угод недійсними: Роз'яснення Вищого господарського суду України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v\\_111800-99](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v_111800-99).

187. Про економічну самостійність: Закон України від 03.08.1990 № 142-XI [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/142-12](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/142-12).

188. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу : Закон України від 18 березня 2004 р. № 1629-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 24. – Ст. 256.

189. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом: Інструкція Міністерства транспорту України № 6/18 від 16.01.2001 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0083-01](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0083-01).

190. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України 16 квітня 1991 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/go/959-12](http://zakon.rada.gov.ua/go/959-12).

191. Про комбіновані перевезення Проект Закону України: неофіційний текст від 24.01.2011 р. [Електронний ресурс]. - Режим доступу: <http://zakon.org.ua>.

192. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-III [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14).

193. Про підприємництво: Закон Української РСР (утратив силу) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/888-12](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/888-12).

194. Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів: Закон України від 1 серпня 2006 р. № 57-V [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_234](http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234).

195. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/go/232/94-вр](http://zakon.rada.gov.ua/go/232/94-вр).

196. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/go/1775-14](http://zakon.rada.gov.ua/go/1775-14).

197. Програма створення і функціонування національної області МТК в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [www.as-rada.gov.ua/control/main/uk/publish/article/293853...](http://www.as-rada.gov.ua/control/main/uk/publish/article/293853...)

198. Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/346-98-%D0%BF>.

199. Прокопьева Е. З. Международные комбинированные перевозки грузов и разрешение споров, связанных с ними: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Евгения Зафаровна Прокопьева. – М., 1996. – 24 с.

200. Протасов В. Н. Что и как регулирует право. учеб. пособие. / В. Н. Протасов. – М. : Юристъ, 1995. – 96 с.

201. Пугинский Б. И. Гражданско-правовой договор // Вестник Москов. ун-та (Сер. 11. Право) / Б. И. Пугинский. – 2002. – № 2. – С. 43-49.

202. Пузанова Г. Й. Договори в господарській (підприємницькій) сфері / Г. Й. Пузанова // Окремі види договорів у сучасному законодавстві України: колективна монографія / За ред. О. С. Кізлової, – Міжнар. гуманітар. ун-т. – Одеса : ТЕС, 2013. – С. 46-70.

203. Рабінович П. М. Основи загальної теорії права та держави. Видання 5-те, зі змінами. навч. посіб. / П. М. Рабінович. – К. : Атіка, 2001. – 176 с.

204. Расулов А. В. Правовые проблемы договора железнодорожной перевозки груза в период перехода к рыночной экономике: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Алекпер Вагифович Расулов. – М. : 2003. – 167 с.

205. Ребриков А. В. Договор транспортной экспедиции: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право,

семейное право; международное частное право» / Андрей Валерьевич Ребриков. – Краснодар, 2006. – 36 с.

206. Резніченко С. В. Нормативно-правовий та цивільно-правовий договори: порівняльний аналіз / С. В. Резніченко // Суспільство. Держава. Право. – Вип. 5. Цивільне право – Одеса, 2005. – С. 35-39.

207. Резнікова В. В. Правове регулювання посередництва у сфері господарювання (теоретичні аспекти): монографія / В. В. Резнікова. — Хмельницький : Видавництво Хмельницького університету управління та права, 2010. – 210 с.

208. Рожкова М. А. Применение в коммерческом обороте мировой сделки (Подготовлен для Системы Консультант Плюс, 2004) [Електронний ресурс] / М. А. Рожкова. – Режим доступу: <http://base.consultant.ru/cons/cgi/online.cgi?req=doc;base=СМВ;n=6760>.

209. Ромовська З. В. Проблеми загальної теорії права у проекті ЦК України // Кодифікація приватного (цивільного) права України / За ред. проф. А. Довгерта / З. В. Ромовська. – К. : Український центр правничих студій, 2000. – С. 42.

210. Савичев Г. П. Правовые проблемы перевозок народно-хозяйственных грузов в СССР: дис. ... докт. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; гражданский процесс; семейное право; международное частное право» / Григорий Павлович Савичев. – М. : 1982. – 446 с.

211. Сазонов А. А. Гражданско-правовая охрана социалистической собственности при железнодорожных перевозках грузов: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Александр Анатольевич Сазонов. – Саратов, 1986. – 183 с.

212. Самойленко Г. В. Договори перевезення вантажів річковим транспортом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і

цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Георгій Валерійович Самойленко. – Харків, 2008. – 20 с.

213. Самощенко И. С., Фарукшин М. Х. Ответственность по советскому законодательству / И. С. Самощенко, М. Х. Фарукшин. – М. : Юрид. лит., 1971. – С. 6.

214. Свистун Л. Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Лариса Яківна Свистун; НАН України. Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького. – К., 2005. — 18 с.

215. Сейттмустафа А. Понятие исполнения обязательства // Актуальные проблемы частного права: материалы международной научно-практической конференции ( в рамках ежегодных цивилистических чтений ) – Алматы, 23-24 мая 2002 г. / Отв. ред. М. К. Сулейменов. – Алматы, КызГЮУ, 2003. – С. 285-288.

216. Семенов А. В. Договор морской перевозки грузов (применимое право и выбор суда): дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Андрей Викторович Семенов. – Волгоград, 2002. – 160 с.

217. Семенов Н. П. Правовые аспекты международных комбинированных перевозок грузов: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.07 «Административное право и процесс; финансовое право; информационное право» / Н. П. Семенов. – М. : 1982. – 198 с.

218. Синайский В. И. Русское гражданское право / В. И. Синайский. – М. : Статут, 2002. – 366 с.

219. Сібільов М. М. Акти цивільного законодавства і договір / М. М. Сібільов. // Методологія приватного права: зб. наук. праць (за матеріалами наук.-теорет. конф., м. Київ, 30 травня 2003 р.) / Редкол. О. Д. Крупчан та ін. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – С. 161-164.

220. Сібільов М. М. Ознаки та поняття договору в сфері приватного права / М.М. Сібільов // Вісник Академії правових наук України. – № 4 (31). – 2002. – С. 92-98.
221. Скакун О. Ф. Теория государства и права / Ольга Федоровна Скакун. – Харьков : Консум, 2000. – 539 с.
222. Скакун О. Ф. Теория государства и права / Ольга Федоровна Скакун. – Харьков : Консум, 2005. – 840 с.
223. Слесарев В. Л. Экономические санкции в советском гражданском праве. / В. Л. Слесарев. – Красноярск: Изд-во Красноярского ун-та, 1989. – 240 с.
224. Сліпченко С. О. Особисті немайнові правовідносини щодо оборотоздатних об'єктів : монографія / Святослав Олександрович Сліпченко. – Х. : Діса плюс, 2013. – 552 с.
225. Собчак А. А. Смешанные и комплексные договоры в гражданском праве / А. А. Собчак. // Советское государство и право. – 1989. – № 11. – С. 61-66.
226. Советское гражданское право / Под ред. В. А. Рясенцева. – М.: Юрид. лит. 1975. – Т 1. – 444 с.
227. Соловых А. В. Договор транспортной экспедиции: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / А. В. Соловых - М., 2009. – 22 с.
228. Спирин И. В. Транспортное право / И. В. Спирин. – М., 2001. – 302 с.
229. Справа 2/300-07, що розглянута Господарським судом Вінницької області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/1154969>.
230. Справа 4/127-09, що розглянута Господарським судом Вінницької області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/6452417>.

231. Справа № 10/144/10 Архів Господарського суду Запорізької області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/10475650>.

232. Справа № 5005/2204/2011<sup>1</sup>, що розглянута Господарським судом Дніпропетровської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/15095489>.

233. Справа № 6/42/5022-597/2011, що розглянута Господарським судом Тернопільської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/17301861>.

234. Справа № 1/1677, що розглянута Господарським судом Житомирської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/14054239>.

235. Справа № 14/393. Господарський судом Луганської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/869395>.

236. Справа 25/94-07-2377, що розглянута Господарським судом Одеської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/711194>.

237. Справа № 922/1592/13, що розглядалася Господарським судом Харківської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/1058501>.

238. Справа № 16/247, що розглядалася Господарським судом Луганської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/5009425>.

239. Стасюк З. М. Правовые вопросы перевозок грузов в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении с использованием морских паромных переправ: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; гражданский процесс; семейное право; международное частное право» / З. М. Стасюк. – М. : 1984. – 157 с.

240. Статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова Ради Міністрів УРСР від 25.01.1978 р. № 52. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-69-п.

241. Стефанчук Р. О. Особисті немайнові права фізичних осіб у цивільному праві (поняття, зміст, система, особливості здійснення та захисту): монографія / Відп. ред. Я. М. Шевченко / Руслан Олексійович Стефанчук. – Хмельницький : Видавництво Хмельницького університету управління та права, 2007. – 568 с.

242. Стоянова Р. С. Правовое регулирование международных морских перевозок грузов: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Р. С. Стоянова. – Саратов, 2000. – 169 с.

243. Стрельцова Є. Д. Договір морського перевезення вантажу (порівняльний аспект): автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Євдокія Джонівна Стрельцова; Одес. нац. ун-т ім. І. І. Мечникова. – Одеса, 2002. – 16 с.

244. Сухин Ю. С. Международные автомобильные перевозки и перспективы их развития / Ю. С. Сухин. – М., 1995. – 27 с.

245. Тархов В. А. Ответственность по советскому праву / В. А. Тархов. – Саратов : Изд-во Саратов. унив-та, 1973. – 455 с.

246. Теньков С. Визначення істотних умов договору у судовій практиці: нові підходи / Сергій Теньков // Вісник господарського судочинства. – 2004. – № 4. – С. 150-154.

247. Теорія держави і права. Академічний курс: підручник / За ред. О. В. Зайчука, Н. М. Оніщенко. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 688 с.

248. Типовий договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом у міському та міжміському сполученні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://go.mail.ru/search?mailru=1&q=>.

249. Тихомиров Ю. А. Система правовых актов советского государства // Право и правотворчество: вопросы теории / Ю. А. Тихомиров. – М. : ИГПАН СССР, 1982. – С. 48-57.

250. Толстой Ю. К. Понятие права собственности / Ю. К. Толстой // Проблемы гражданского и административного права / Под. ред. Б. Б. Чепахина, О. С. Иоффе, Ю. К. Толстого. – Л. : 1962, – С. 142-146.

251. Тюпа В. В. Договор перевозки в прямом смешанном сообщении: теоретический и практический аспекты: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Всеволод Валерьевич Тюпа. – М. : 2011. – 163 с.

252. Тютрина Н. И. Транспортные обязательства: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Наталья Николаевна Тютрина. – М., 2005. – 28 с.

253. Угода між Урядом РФ та Урядом України про міжнародне автомобільне сполучення (1995 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/643\_087.

254. Угода про партнерство і співробітництво з Європейськими Співтовариствами [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/998\_012.

255. Угода щодо застосування митних документів у прямому автомобільному сполученні у разі перевезення вантажів: підписана у Варшаві 17 листопада 1983 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.nau.ua/?uid=1042.1.138&title=%B2%ED%F8%B3%20%E1%E0%E.

256. Закон України «Про міжнародне приватне право» // Урядовий кур'єр. – Орієнтир. – 2005. – 31 серпня 2005. – № 163.

257. Ушаков Д. В. Правовые проблемы регулирования морских перевозок грузов: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право,

коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Д. В. Ушаков. – М. : 2004. – 162 с.

258. Фаст О. Ф. Особенности договорных отношений перевозки грузов автомобильным транспортом: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Ольга Федоровна Фаст. – Саратов, 2010. – 186 с.

259. Харитонов Є. О. Місце корпоративних норм у системі форм (джерел) права // Корпоративне право в Україні: становлення та розвиток: зб. наук. праць (За матеріалами міжрегіональної наук. - практ. конф., м. Івано-Франківськ, 26 - 27 вересня 2003 р.) / Ред. кол.: О. Д. Крупчан (голова), В. Д. Басай, В. В. Луць та ін. / Є. О. Харитонов. – К. : НДІ приватного права і підприємництва АПрН України, 2004. – С. 32-35.

260. Харитонов Є. О. Деякі проблеми визначення поняття та сфери дії актів цивільного законодавства України // Сучасні проблеми приватного права: зб. наук. праць, присвячених 80-ій річниці з дня народження Я. М. Шевченко / Відп. ред. Н. С. Кузнєцова, Р. О. Стефанчук / Є. О. Харитонов. – Київ : ВГО «Асоціація цивілістів України», – Кам'янець-Подільський, ТОВ «Друкарня «Рута», 2012. – С. 379-399.

261. Харитонов Є. О. Цивільні правовідносини: монографія. / Є. О. Харитонов, О. І. Харитонova. – 2-ге вид., перероб. і доп. – Одеса : Фенікс. 2011. – 456 с.

262. Харьковская цивилистическая школа: в духе традиций: монография / Под ред. И. В. Спасибо-Фатеевой. – Харьков : Право, 2011. – 296 с.

263. Хаснутдинов А. И. Договор транспортной экспедиции: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; гражданский процесс; семейное право; международное частное право» / А. И. Хаснутдинов. – Л. : 1971. – 14 с.

264. Хмелев С. П. Договор транспортной экспедиции: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право;

международное частное право» / Сергей Петрович Хмелев. – Саратов, 1999. – 183 с.

265. Цивільне право в Україні: Курс лекцій: У 6 томах. Т.1. Вид. 2-е виправ. та доп. / Р. Б. Шишка (кер. авт. кол.), О. Л. Зайцев, Є. О. Мічурін та ін. За ред. Р. Б. Шишки та В. А. Кройтора. – Х. : Еспада, 2008. – 680 с.

266. Цивільне право України: підручник / за ред. проф. Бошицького Ю. Л. та проф. Шишки Р. Б. (кер. авт. кол), загальна частина. – К. : Видавництво Ліра – К. : 2014. – 760 с.

267. Цивільне право України / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця. – К. : Юрінком Інтер, 2005. – Кн. 1. – 976 с.

268. Цивільне право України: підручник. У 2-х кн. – Книга 1 / О. В. Дзера, Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін. / за ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнєцової. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 976 с.

269. Цивільне та сімейне право України: підручник / за ред. Харитонова Є. О., Голубєвої Н. Ю. – К.: Правова єдність, 2009, – 968 с.

270. Цивільне право України: академічний курс. підручник: у двох томах / за заг. ред. Я. М. Шевченко. – Т. 1. Загальна частина. – К. : «Видавничий дім «Ін Юре», 2003. – С. 63.

271. Цивільне право України: Підручник: У 2 т. / за заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатєєвої, В. Л. Яроцького. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – Т. 2 – С. 421.

272. Цивільне право України: підручник / за ред. проф. Ю. Л. Бошицького та проф. Р. Б. Шишки (кер. авт. кол.), загальна частина. – К. : Видавництво Ліра – К., 2014, - 760 с.

273. Цивільний кодекс Італії 16 марта 1942. На італійській мові. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://www.jus.unitn.it/cardozo/Obiter\\_Dictum/codciv/](http://www.jus.unitn.it/cardozo/Obiter_Dictum/codciv/)

274. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар / за ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. – К. : Істина, 2004. – С. 12-13.

275. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар. Видання четверте, перероблене та доповнене. – Х. : ТОВ «Одіссей», 2008. – С. 621.

276. Цивільний процесуальний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/go/1618-15](http://zakon.rada.gov.ua/go/1618-15).

277. Цинцадзе Р. Ш. Договор перевозки грузов на автомобильном транспорте: автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право; гражданский процесс; семейное право; международное частное право» / Р. Ш. Цинцадзе. – Тбилиси, 1971. – 23 с.

278. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [zakon.rada.gov.ua/go/435-15](http://zakon.rada.gov.ua/go/435-15).

279. Чарцева Н. Е. Договор международной морской перевозки груза по коносаменту в линейном судоходстве: национально-правовое и международно-правовое регулирование: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Н. Е. Чарцева. – М. : 2004. – 194 с.

280. Чеговадзе Л. А. Избранные вопросы по курсу «Гражданское право России»: курс лекций / Л. А. Чеговадзе. – Н. Новгород, 2002. – 230 с.

281. Швецова Ю. В. Обязательства железнодорожной перевозки грузов: дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Гражданское право, коммерческое право, семейное право; международное частное право» / Ю. В. Швецова. – Волгоград, 2005. – 193 с.

282. Шершеневич Г. Ф. Курс гражданского права / Г. Ф. Шершеневич. – Тула : Автограф, 2001. – 620 с.

283. Шишка І. Р. Договір на маркетингові дослідження: дис. автореф. дис. ... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Ігор Романович Шишка – К. : НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України, 2010. – 110 с.

284. Шишка Р. Б. Цивільна відповідальність та цивільно-правова відповідальність / Р. Б. Шишка // Право та управління електронне наукове видання / – 2011. – № 1. – С. 512-522. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbuv.gov.ua/e-journals/>

285. Шишка Р. Б. Елементи механізму правового регулювання приватних відносин / Р. Б. Шишка // АЕРО-2013. Повітряне і космічне право: [Матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів, Київ. Національний авіаційний університет, 22 листопада 2013 р.] – К. : Компютерпрес, 2013. – С. 580-583.

286. Шишка Р. Б. Механізм правового регулювання цивільних правовідносин / Р. Б. Шишка // Цивільно-правове забезпечення розвитку економіки України: збірник тез Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Донецьк, 25 листопада 2011 року) / ред. кол. Є. В. Петров, Н. Г. Лукова, Г. А. Тимофіїва. – Донецьк : Видавничий дім «Кальміус», 2011 – С. 7-12.

287. Шишка Р. Б. Типологія цивільно-правових договорів / Р. Б. Шишка. // Право та управління (Електронне видання). – 2012. – С. 1007-1019.

288. Шишка Р. Б. Характеристика договорів / Р. Б. Шишка // Наукові праці Національного авіаційного університету. Серія: Юридичний вісник «Повітряне і космічне право»: зб. наук. пр. – К. : НАУ, – 2013. - № 4 (29). – С. 119-125.

289. Шишка Р. Б. Договори як джерела цивільного права / Р. Б. Шишка // матеріали наукової інтернет-конференції «Основи цивільного законодавства СРСР 1961 року» та їх вплив на формування сучасного цивільного законодавства України (до 50-річчя прийняття «Основ цивільного законодавства СРСР 1961 року»). – Одеса : Фенікс, 2012. – С. 17-21.

290. Шмиттгофф К. Экспорт: право и практика международной торговли - М. : «Юр. лит.», 1993. – 511 с.

291. Шутенко В. В. Коносамент. Ответственность морского перевозчика / В. В. Шутенко. – С.-Пб., 2001. – 96 с.

292. Щербина В. С. Господарське право: підручник. – 3-тє вид., перероб. і доп. / В. С. Щербина. – К. : Юрінком Інтер, 2007. – 616 с.
293. Щербина В. С. Господарське право України: Навч. посіб. / В. С. Щербина. – [3-є вид., перероб. і доп.]. – К. : Юрінком Інтер, 2002. – 392 с.
294. Эбзеев Б. Б. Гражданский оборот: понятие и юридическая природа / Б. Б. Эбзеев // Государство и право. – М. : Наука, 1999, – № 2. – С. 33 (С. 32-38).
295. Юридический справочник по торговому мореплаванию / под ред. А. С. Кокина. – М. : Спарк, 1998. – 560 с.
296. Яворська О. С. Договірні зобов'язання про передання майна у власність: цивільно-правові аспекти: монографія / О. С. Яворська. – Тернопіль : Підручники і посібники, 2009. – 384 с.
297. Яроцький В. Л. Цінні папери в механізмі правового регулювання майнових відносин (основи інструментальної концепції): монографія / В. Л. Яроцький. – Х. : Право. – 2006. – 544 с.
298. Яроцький В. Л. Характеристика основних стадій механізму цивільно-правового регулювання / В. Л. Яроцький // Право України – 2010. – № 12. – С. 22.
299. Abbati C. Transport and European Integration. Brussels: Commission. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: [http://dilo.kiev.ua/study\\_samples\\_contracts\\_contract\\_freight.html](http://dilo.kiev.ua/study_samples_contracts_contract_freight.html).
300. Lando O. Salient features of European Contract Law // Study of the systems of private law in the EU with regard to discrimination and the creation of a European Civil Code // European Parliament Directorate General for Research, Working Paper, Legal Affairs Series, JURJ 103 EN (June 1999), Chapter 1.3 – 16.

**ПРОЕКТ****Про внесення змін до Цивільного кодексу України (щодо договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом)**

---

З метою стабілізації договірної практики та практики розгляду справ із договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом Верховна рада України п о с т а н о в л я є:

I. Внести зміни та доповнення до **Цивільного кодексу України** (Відомості Верховної Ради України, 2003 р. № 40-44, Ст. 356):

1. У частині 3 статті 6 ЦК пунктом 3 встановити застереження у редакції *«сторони договору не можуть звужувати права та обов'язки сторін за договором, порівняно з тими що встановлені актами законодавства»*.

2. Статтю 649 ЦК України *доповнити* частиною 3 у редакції *«Якщо для укладення договору учаснику переговорів передана інформація, яка у подальшому була використана на шкоду її власнику, то завдана шкода підлягає відшкодуванню у порядку та розмірі, які встановлені законом»*.

3. У частині 1 статті 909 ЦК після слів *«іншого документа, встановленого транспортними кодексами»* прибрати слово *«(статутами)»*.

II. Внести зміни та доповнення у **Закон України «Про автомобільний транспорт»** від 5 квітня 2001 р. (Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105:

1. Частину 2 статті 52 *викласти у редакції*: *«забезпечити виконання умов договору про перевезення вантажів автомобільним транспортом способами та у порядку, що визначені договором та законодавством або ними не заборонені»*

III. Кабінету Міністрів України привести його акти у відповідність закону:

1. У **Правилах перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні**: затв. наказом № 363 Міністерства транспорту України від 14 листопада 1997 р. поняття договору перевезення вантажів викласти у редакції: «За договором перевезення вантажів перевізник зобов'язується за плату перевезти вантаж від вантажоодержувача встановлених виду, обсягу строку та інших умов перевезення».

4. Пункт 13.1 доповнити *підпунктом у редакції*: «Якщо погодні умови та стан доріг не дозволяють здати вантажі у пункті призначення, то сторони можуть передбачити застереження про це у самому договорі, чи додатково змінити строки перевезення та/або місце доставки вантажу, якщо це можливо».

IV. **Статут автомобільного транспорту УРСР**: Постанова Ради Міністрів УРСР від 25.01.1978 р. № 52 скасувати як такий, що не відповідає чинному законодавству.

## **ПОЯСНЮВАЛЬНА ЗАПИСКА**

**Про внесення змін до Цивільного кодексу України та інших актів законодавства щодо перевезення вантажів автомобільним транспортом**

### **1. Обґрунтування необхідності прийняття проекту Закону**

Цивільно-правове регулювання суспільних відносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом базується на створеній в Україні нормативно-правовій базі, якою визначені правові норми у сфері договірної права в основу яких покладено європейські стандарти, орієнтовані на пріоритет забезпечення захисту життя, здоров'я, власності людини. Формування та удосконалення договірно-правового регулювання відносин з перевезення вантажів належить до пріоритетних сфер адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу, визначених Законом України від 18.03.2004 р. № 1629-IV

«Про загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу».

## **2. Мета та завдання прийняття проекту Закону**

Проект Закону України «Про внесення змін до Цивільного кодексу України (щодо договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом)» з метою формування та удосконалення розвитку ринків перевезення вантажів та діяльності і гармонізації із законодавством Європейського Союзу. В проекті Закону визначені концептуальні правові засади із забезпечення державної політики у сфері договірного регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом.

## **3. Загальна характеристика та основні положення проекту Закону**

Структура та основні положення проекту Закону повною мірою враховують зміст та вимоги Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 р. та Конвенції про договір міжнародного перевезення вантажів дорогами (КДПВ) укладеної в Женеві 19 травня 1956 р. Крім того, враховуючи вимоги сьогодення, проект Закону передбачає:

- забезпечення права на укладення договору перевезення вантажів;
- положення, що дозволяють розвиватися ринку автомобільних перевезень вантажів України відповідно до міжнародної практики.

Проект Закону дозволяє забезпечити:

- захист прав сторін договору перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- дотримання суспільних інтересів та участь усіх зацікавлених сторін у діяльності, пов'язаній з перевезеннями вантажів автомобільним транспортом.

## **4. Стан нормативно-правової бази**

Нормативною базою цього питання є Конституція України, Цивільний кодекс України, Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», інші нормативно-правові акти.

#### **5. Фінансово-економічне обґрунтування**

Реалізація проекту Закону не потребує додаткових коштів з бюджету.

#### **6. Позиція заінтересованих органів**

Проект Закону стосується інтересів інших центральних органів виконавчої влади, зокрема Кабінету Міністрів України.

#### **7. Регіональний аспект**

Законопроект не стосується розвитку адміністративно-територіальних одиниць України.

#### **8. Запобігання корупції**

У проекті Закону не має правил і процедур, які можуть містити ризики вчинення корупційних правопорушень.

#### **9. Громадське обговорення**

Проект Закону обговорювався фахівцями при проведенні обговорення рукопису, може бути розміщений на офіційному веб-сайті для громадського обговорення.

#### **10. Позиція соціальних партнерів**

Проект Закону не стосується соціально-трудової сфери, тому не потребує погодження з уповноваженими представниками від всеукраїнських профспілок, їх об'єднань та всеукраїнськими об'єднаннями організацій роботодавців.

#### **11. Прогноз результатів**

У випадку прийняття проекту Закону у запропонованій редакції створюється належне правове підґрунтя для врегулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом згідно з вимогами чинного законодавства.