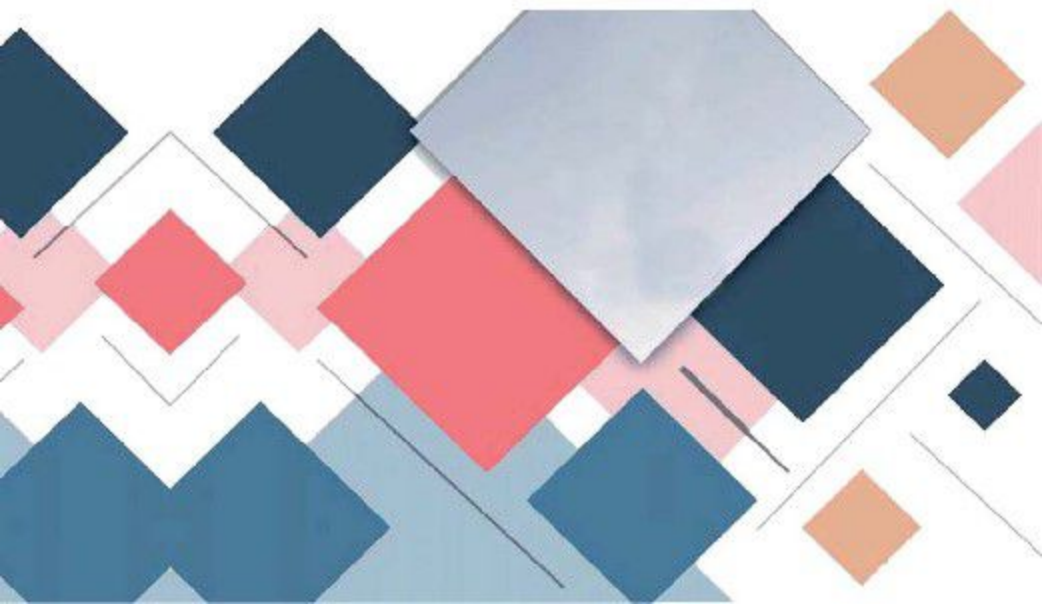


А. В. ЯНОВИЦЬКА

**ДОГОВІР МІЖНАРОДНОГО
ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ
АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Монографія



А. В. ЯНОВИЦЬКА

**Договір міжнародного перевезення вантажів
автомобільним транспортом**

Монографія

**Львів
Растр-7
2019**

УДК 341.96:[347.463:656.13.025.4]

*Рекомендовано до друку Вченою радою
Львівського державного університету внутрішніх справ
(Протокол № 11 від 26.06.2019р.)*

Рецензенти:

М.С. Долинська, доктор юридичних наук, доцент, завідувач кафедри господарсько-правових дисциплін Львівського державного університету внутрішніх справ

М.О. Михайлів, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри цивільного права та процесу Львівського національного університету ім. Івана Франка

Л.В. Мамчур, кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри цивільного та кримінального права і процесу Чорноморського національного університету ім. Петра Могили

Я60 Яновицька А. В. Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом: монографія. Львів: Видавництво «Растр-7», 2019. 180с.

ISBN 978-617-7726-77-6

Монографія присвячена дослідженню правової природи договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. У роботі проаналізовано джерела правового регулювання, визначено поняття та виокремлено ознаки, досліджено істотні умови договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Як наслідок, запропоновано авторське визначення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Проведено аналіз видів договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом та відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Особливу увагу приділено проблемам укладення та виконання договорів міжнародного перевезення небезпечних вантажів та швидкопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом, а також колізійного регулювання відносин у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

УДК 341.96:[347.463:656.13.025.4]

ISBN 978-617-7726-77-6

© Яновицька А. В., 2019

© Видавництво «Растр-7», 2019

ЗМІСТ

Перелік умовних позначень.....	7
Вступ	9
1. Правове регулювання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	11
1.1. Джерела правового регулювання договірних відносин міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	11
1.2. Колізійні норми у сфері договірних відносин міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом	27
1.3. Уніфікація колізійних норм та гармонізація законодавства у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом	44
2. Загальна характеристика договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом	63
2.1. Поняття та правова природа договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	63
2.2. Види договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом	75
2.3. Особливості правового регулювання договорів міжнародного перевезення небезпечних вантажів та швидкопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом	87
3. Динаміка договірних відносин міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом	104
3.1. Укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	104
3.2. Зміст договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	117

3.3. Припинення договірних зобов'язань міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	134
3.4. Відповідальність сторін за невиконання чи неналежне виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	145
Висновки	157
Список використаних джерел	160
The contract for the international carriage of goods by road (Summary) ..	178

CONTENT

List of Symbols	7
Introduction.....	9
1. Legal regulation of the contract for the international carriage of goods by road	11
1.1. Sources of legal regulation of contractual relations of the international carriage of goods by road	11
1.2. The conflict rules in the field of contractual relations of the international carriage of goods by road	27
1.3. Unification of conflict rules and harmonization of legislation in the field of the international carriage of goods by road	44
2. General characteristics of the contract for the international carriage of goods by road.....	63
2.1. The notion and legal nature of the contract for the international carriage of goods by road	63
2.2. Types of contracts for the international carriage of goods by road.....	75
2.3. Features of the legal regulation of contracts for the international carriage of dangerous goods and perishable foodstuffs by road	87
3. Dynamics of contractual relations of the international carriage of goods by road.....	104
3.1. The conclusion of contract for the international carriage of goods by road.....	104
3.2. Contents of the contract for the international carriage of goods by road.....	117
3.3. Termination of contractual obligations for the international carriage of goods by road	134

3.4. Responsibility of the parties for non-fulfilment or improper
performance of the contract of international carriage of goods by road145

Conclusions157

References160

The contract for the international carriage of goods by road (Summary)178

ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

DCFR	Модельні правила Європейського приватного права
ICC	Міжнародна комерційна (торгова) палата
PECL	Принципи Європейського договірних права
SDR	Спеціальні права запозичення (розрахункова одиниця)
АсМАП	Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України
ВАС	Вищий арбітражний суд
ВГСУ	Вищий господарський суд України
ВРУ	Верховна Рада України
ГК	Господарський кодекс
ДОПНВ	Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від 1957 року
ЄЕК ООН	Європейська економічна комісія Організації Об'єднаних Націй
ЄС	Європейський Союз
КВТ ЄЕК ООН	Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй
Конвенція МДП	Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року
Конвенція Рим I	Римська Конвенція про право, застосовуване до договірних зобов'язань від 1980 року
Конвенція CMR	Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року
КТМ	Кодекс торгівельного мореплавства
МВФ	Міжнародний Валютний Фонд
МКАС	Міжнародний арбітражний комерційний суд
МКУ	Митний кодекс України
МПрП	Міжнародне приватне право
ООН	Організація Об'єднаних Націй

РФ	Російська Федерація
СНД	Союз Незалежних Держав
СРСР	Союз Радянських Соціалістичних Республік
США	Сполучені Штати Америки
ТПП	Торгово-промислова палата
УНІДРУА	Міжнародний інститут з уніфікації Приватного права
УПШ	Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень від 1970 року
УРСР	Українська Радянська Соціалістична Республіка
ФРН	Федеративна Республіка Німеччина
ЦК	Цивільний кодекс

ВСТУП

Відкритий економічний простір сприяє вільному руху товарів і послуг, що зумовлює розвиток транспортної інфраструктури. Значні обсяги перевезень як внутрішньодержавного, так і міжнародного характеру потребують чіткого правового регулювання. Дослідження відносин щодо укладення і виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом з точки зору досконалості їх правового регулювання, вивчення теоретичних та практичних проблем, що впливають на реалізацію закріплених в законодавстві норм, є актуальним для юридичної науки загалом і для науки міжнародного приватного права зокрема. Недосконале правове регулювання міжнародних перевезень автомобільним транспортом зумовлює виникнення суперечностей на практиці, що, своєю чергою, породжує судові спори.

Суттєві відмінності між національним законодавством окремих держав, які зберігаються незважаючи на тенденцію до гармонізації правових систем, сприяють наданню переваги у регламентації договорів з міжнародного перевезення міжнародним договорам. Значну роль у такому регулюванні відіграють також колізійні норми національного законодавства, уніфіковані норми міжнародного приватного права та міжнародні звичаї.

Дослідження проблем правового регулювання вантажних перевезень здійснювали багато вітчизняних та іноземних вчених-юристів. Однак, загальний аналіз міжнародних вантажних перевезень, зокрема автомобільним транспортом, міститься лише у окремих працях із цивільного, міжнародного приватного, господарського і транспортного права. Отже, актуальність цього дослідження не викликає сумнівів.

Науково-теоретичною основою роботи стали праці таких вітчизняних і зарубіжних науковців: М. Альтера, В. Ансона, Л. П. Ануфрієвої, М. М. Богуславського, М. Г. Босняка, Є. Д. Боярського, М. І. Брагінського, В. А. Васильєвої, В. М. Гайворонського, І. В. Гетьман-Павлової, І. А. Діковської, О. В. Дзери, А. С. Довгерта, Н. Ю. Єрпілевої, В. П. Жушмана, В. І. Кисіля, В. М. Коссака, А. В. Коструби, О. Д. Крупчана, Н. С. Кузнецової, Р. А. Майданика, Л. В. Мамчур, О. О. Мережка, С. О. Погрібного, Х. Пуцеуса, Х. Рамберга, П. Річардса, М. Г. Розенберга, А. Самуеля, Є. О. Харитонова, Х. Фарія та ін.

Мета даної монографії полягає у спробі вирішення комплексу теоретичних і практичних проблем доктрини міжнародного приватного

права, пов'язаних із визначенням особливостей та закономірностей договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Таким чином, об'єктом дослідження стали суспільні відносини, що виникають у сфері міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. А предметом дослідження — теоретичні основи і практичні питання правового регулювання відносин у сфері укладення та виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, національне законодавство, міжнародні договори, звичаї, судово, арбітражна практика, їх застосування, а також спеціальна вітчизняна й іноземна наукова література.

Представлена робота є одним із перших в Україні комплексних досліджень міжнародного договору перевезення вантажів автомобільним транспортом та правовідносин, що виникають на його підставі. Наукова новизна міститься у авторському визначенні поняття договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, аналізі актуальних проблем правового регулювання міжнародного автомобільного перевезення вантажів. Комплексний аналіз теоретичних та практичних проблем укладення і виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, дозволив провести оцінку стану, тенденцій та перспективи вдосконалення вітчизняної нормативно-правової бази у вказаній сфері.

Практичне значення результатів дослідження полягає в тому, що представлені у монографії висновки та пропозиції, можуть бути використані з метою удосконалення правових засад регулювання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Викладені в роботі положення також можуть бути використані для подальшого дослідження теорії міжнародного приватного права щодо договорів про надання послуг у даній сфері; для вдосконалення чинного законодавства України; при укладенні договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом та розгляді судами спорів у цій сфері тощо.

1. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

1.1. Джерела правового регулювання договірних відносин міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом

Під «джерелами права» розуміють усі зовнішні форми прояву норм права. Але у теорії держави і права немає єдиного підходу до визначення даного поняття. Так, «джерело права» вживається у розуміннях: матеріальному, ідеологічному, інституційному, формальному (юридичному).

Щодо юридичного розуміння, то джерела права — це акти уповноважених суб'єктів права, що є формою вираження і закріплення правових норм і принципів, на основі яких виникають, змінюються чи припиняються правові відносини. Інакше кажучи, це зовнішні прояви буття об'єктивно існуючих правових норм і принципів, які є мірою охоронюваного державою права¹.

У міжнародному приватному праві відсутнє визначення джерела міжнародного приватного права. Слід звернути увагу на той факт, що ще в 1949 році Генеральний секретар ООН у Меморандумі, скерованому Комісії міжнародного права, висловив думку, що визначення джерел міжнародного права не є необхідним і не передбачено в плані кодифікаційних робіт.

Поняття «джерело міжнародного приватного права» в сучасній доктрині використовується принаймні у трьох значеннях: 1) з матеріальної точки зору; 2) з формальної точки зору; 3) з пізнавальної точки зору. У цілому, під джерелом міжнародного приватного права з матеріальної точки зору розуміють обставини, за яких виникає потреба встановлення певної правової норми, а також чинник, завдяки якому така норма виникає. Джерело міжнародного приватного права з формальної точки зору — це форма вираження волі держав та інших суб'єктів міжнародного права. Формальним джерелом права може також бути орган, який створює право. Джерело міжнародного приватного права з пізнавальної точки зору — це документи і матеріали, які містять норми міжнародного приватного права².

Саме при дослідженні джерел правового регулювання договірних відносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному приватному праві, ми будемо, у першу чергу, послуговуватись розумінням «джерел права» у пізнавальному контексті.

¹ Скакун О.Ф. Теорія права і держави: підручник. [2-ге видання]. К.: Алерта; ЦУЛ, 2011. С.206.

² Мережко О.О. Теорія джерел міжнародного права. *Юридичний журннал*. 2009. №1. С.40-50.

Специфіка правового регулювання міжнародних перевезень обумовлена тим, що відносини із перевезення зачіпають інтереси кількох держав, мають приватно-правовий характер і їм притаманний іноземний елемент. Через це правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється міжнародними договорами та національним законодавством держав, територією яких відбувається транспортування³.

Міжнародному приватному праву відомі чотири форми джерел:

- 1) внутрішнє законодавство;
- 2) міжнародні договори;
- 3) міжнародні і торговельні звичаї;
- 4) судова та арбітражна практика⁴.

У науці міжнародного приватного права країн Європейського Союзу, можна зустріти поділ джерел на міжнародні договори, законодавство ЄС та внутрішнє законодавство⁵.

Варто зазначити, що у деяких наукових працях є більш уточнені класифікації. Так, до джерел, які регулюють питання міжнародних перевезень вантажів, пасажирів і багажу відносять: міжнародні договори з питань організації та регулювання транспортного процесу та акти міжнародних транспортних організацій; внутрішнє законодавство держав, територією яких проходять транспортні мережі; міжнародні транспортні та торгові звичаї⁶.

Що стосується внутрішнього законодавства, то тут маються на увазі не лише закони, але й підзаконні нормативно-правові акти держави. Як слушно зазначає Л. С. Фединак, належність норм внутрішнього законодавства до джерел міжнародного приватного права, залежить від змісту предмета цієї галузі права у конкретній правовій системі⁷. Значення мають норми Конституції, яка у якості основного закону держави, включає норми, необхідні для врегулювання приватно-правових відносин з іноземним елементом⁸.

Визначення поняття перевезення, можуть містити кодифіковані нормативно-правові акти. Зокрема, у Господарському кодексі України під перевезенням

³ Международные коммерческие сделки / под ред У. Хелльманна, С.А.Балашенко, В.И. Нагнибеди. Хмельницкий: Хмельницкий университет управления и права, 2015 С.118.

⁴ Тобот Ю.А. Принцип справедливості, добросовісності і розумності у цивільному праві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Національний університет "Юридична академія України імені Ярослава Мудрого". Х., 2011. С.15.

⁵ Rozehnalová, Naděžda. Czech private international law. 1st edition. Brno: Masaryk University, 2015. P.27.

⁶ Международные коммерческие сделки / под ред У. Хелльманна, С.А.Балашенко, В.И. Нагнибеди. Хмельницкий: Хмельницкий университет управления и права, 2015 С.119.

⁷ Фединак Г. С., Фединак Л. С. Міжнародне приватне право: Підручник. 4-ге вид., переробл. і допов. К.: Атіка, 2009. С.20.

⁸ Тобот Ю.А. Цитована праця. С.16.

визнається господарська діяльність, пов'язана з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами⁹. Згідно із Цивільним кодексом України¹⁰, законом можуть бути передбачені особливості укладення та виконання договору перевезення вантажу.

Закони та підзаконні нормативно-правові акти, розглядаються як такі, що повністю регулюють відносини у сфері міжнародного приватного права та ті, які регулюють вказані відносини окремими нормами¹¹. Для нашого дослідження важливими є всі перелічені джерела, у контексті їх можливого застосування до регулювання договірних відносин з міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

На нашу думку, нормативно-правові акти України, які тією чи іншою мірою врегульовують сферу вантажних перевезень автомобільним транспортом, необхідно розділити за наступними критеріями на такі групи:

1. Законодавство України про дорожній рух та організацію автомобільних перевезень.

2. Законодавство України, яке безпосередньо регулює порядок здійснення автомобільних вантажних перевезень¹².

Наведені групи законодавчих актів, більшою мірою стосуються внутрішньодержавних автомобільних перевезень. Тим не менш, розширення господарських зв'язків, створення умов для вільного переміщення вантажів та надання послуг, зумовлює зростання транснаціональних потоків, що потребує ефективного контролю з боку держави.

Так, розділ IV Закону України «Про автомобільний транспорт»¹³, регламентує порядок здійснення міжнародних перевезень. Організацію міжнародних перевезень пасажирів і вантажів здійснюють перевізники відповідно до міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень. Попри це, даний Закон містить ряд вимог до осіб, які здійснюватимуть такі перевезення, права та обов'язки, розділяючи їх на резидентів та нерезидентів.

Міжнародну співпрацю у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів забезпечує центральний орган виконавчої влади, який покликаний здійснювати реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному

⁹ Господарський кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18.

¹⁰ Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

¹¹ Тобот Ю.А. *Цитована праця*. С.17.

¹² Див.: Яновицька А.В. Правове регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ*. Серія юридична. Львів: ЛьвДУВС, 2013. Вип. 3. С. 106-116

¹³ Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001р. *Офіційний вісник України*. 2001. №17.

транспорті — на сьогоднішній день, це Міністерство інфраструктури України. Цей орган організовує виконання міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів; розробляє пропозиції щодо розвитку міжнародної співпраці у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів; бере участь у проведенні заходів щодо укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів; бере участь у роботі міжнародних організацій автомобільного транспорту; забезпечує видачу дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів¹⁴.

Зрозуміло, що міжнародний характер перевезень обумовлюється наявністю іноземного елемента, а тому регулювання цих відносин лише на законодавчому рівні однієї держави є малоефективним. Випадки, коли місце завантаження та місце розвантаження вантажу знаходяться на території різних держав, може спричинити проблему у регулюванні відносин між перевізником та відправником, одержувачем. Тому, ще одним із джерел правового регулювання таких відносин виступатиме міжнародний договір.

Практика регламентації правовідносин у договірній формі важлива для держав, оскільки норми міжнародних договорів у більшості правових систем є основним джерелом регулювання питань, які належать до сфери міжнародного приватного права. Міжнародні договори досягають такого становища тому, що містять уніфіковані норми, які спеціально створюються для регулювання міжнародних невідносин¹⁵.

Варто погодитись із В. В. Гавриловим, що усі міжнародні договори бувають двох видів: договори, які в силу їх детальної опрацьованості і завершеності, можуть застосовуватися для регулювання суспільних відносин без будь-яких конкретизацій і доповнень їх норм. А також договори, які мають, як правило, загальний характер і визначають відомі рамки, масштаби поведінки, у межах яких держави самі встановлюють права та обов'язки суб'єктів національного права. Тому навіть, якщо держава санкціонує застосування договору в середині країни, для свого виконання він вимагає наявності внутрішньодержавного акта, який конкретизує положення відповідного документа¹⁶.

Виходячи з аналізу норм Конституції України¹⁷, Закону України «Про міжнародні договори України»¹⁸, Закону України «Про міжнародне приватне

¹⁴ Про Положення про Міністерство інфраструктури України: Указ, Президент України від 12 травня 2011р. *Урядовий кур'єр*. 2011. №93.

¹⁵ Фединак Г.С., Фединак Л.С. Міжнародне приватне право: Навч. посіб. [2-е вид., допов.] К., Юрінком Інтер, 2000. С.20.

¹⁶ Гаврилов В.В. Международное частное право: краткий учебный курс. М., НОРМА, 2001. С.24.

¹⁷ Конституція України від 28 червня 1996р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30.

¹⁸ Про міжнародні договори України: Закон України від 29 червня 2004р. *Голос України*. 2004. №142.

право»¹⁹, чинні міжнародні договори України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства і застосовуються у порядку, передбаченому для норм національного законодавства. Якщо міжнародним договором України, який набрав чинності в установленому порядку, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені у відповідному акті законодавства України, то застосовуються правила міжнародного договору.

Таким чином, при укладенні договорів перевезення вантажу автомобільним транспортом, ускладнених іноземним елементом, сторони послуговуються нормами відповідних міжнародних договорів.

Під «міжнародним договором», як пояснює Вищий спеціалізований суд з розгляду цивільних та кримінальних справ, слід розуміти міжнародну угоду з іноземною державою або іншим суб'єктом міжнародного права, укладену в письмовій формі й врегульовану міжнародним правом, незалежно від того, викладена така угода в одному або декількох, пов'язаних між собою документах, чи від його конкретного найменування (договір, угода, конвенція, пакт, протокол тощо). Чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України у формі ратифікації, та договори, які не потребують ратифікації і затверджені у формі указу Президента України або постанови Кабінету Міністрів України, є частиною національного законодавства України. При цьому, частиною національного законодавства слід розглядати не тільки ратифіковані Верховною Радою України міжнародні договори України, а й ті міжнародні договори, згоду на обов'язковість яких надано в інших формах, погоджених сторонами, наприклад, шляхом «підписання», «прийняття», «затвердження» і «приєднання», за допомогою яких держава виражає у міжнародному плані свою згоду на обов'язковість для неї договору²⁰.

Усі міжнародні договори у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом, на нашу думку, можна поділити на види за такими критеріями:

1. За сферою правового регулювання. Сюди, на нашу думку, варто віднести, по-перше, міжнародні договори у сфері експлуатації колісних транспортних засобів і автомобільних шляхів. Зокрема: Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів від 20.03.1958р., Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути

¹⁹ Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005р. *Голос України*. 2005. №138.

²⁰ Про застосування судами міжнародних договорів України при здійсненні правосуддя: Постанова, Пленум Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних та кримінальних справ від 19 грудня 2014р. №13 URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v0013740-14>

встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах від 20.03.1958 р., Конвенція про дорожній рух від 08.11.1968 р., Конвенцію про дорожні знаки та сигнали від 08.11.1968 р. По-друге, міжнародні договори у сфері перевезення вантажу. Сюди належать: Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19.05.1956р., Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів (1980р.), розроблена ЮНКТАД, Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Македонія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 05.03.2002р., Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Сербія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 10.11.2011р., Угода між Україною та Королівством Нідерландів про міжнародні автомобільні перевезення від 07.09.1993р., Угода між Україною та Португальською Республікою про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 07.10.2004р.

2. За предметом. Зокрема: Європейська Угода про міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів від 30.09.1957р., Угода про міжнародне перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень 01.09.1970р., Протоколи та додаткові Протоколи до цих Конвенцій. Сюди також належать міжнародні договори, що стосуються перевезень великовагового, великогабаритного та іншого вантажу, тварин, наприклад: Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13.12.1968р.

3. За суб'єктом складом можна розділити на двосторонні та багатосторонні. Перші – укладаються на рівні двох держав з метою розвитку міжнародного автомобільного сполучення між контрагентами та врегулювання транзитних потоків (Угода між Урядом України та Урядом Румунії про міжнародне автомобільне сполучення від 29.03.1996р., Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Македонія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 05.03.2002р., Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Сербія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 10.11.2011р. та інші). До складання та підписання других – долучаються більше двох держав, які зацікавлені у виробленні універсальних норм із регулювання міжнародних автомобільних перевезень (наприклад, Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19.05.1956р.)

У свою чергу, багатосторонні міжнародні договори слід розділити на: а) міжнародні договори універсального характеру (Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних

транспортних засобах від 20.03.1958р.); б) міжнародні договори регіонального характеру (Європейська Угода про міжнародні дорожні перевезення небезпечних вантажів від 30.09.1957р. та інші).

Із вище наведеного видно, що автомобільні перевезення мають значний обсяг застосування та географічне поширення. Це зумовлює складну структуру правового забезпечення таких перевезень, особливо міжнародних.

До базових міжнародних договорів, що регулюють питання автомобільних вантажних перевезень варто віднести ті, які стосуються безпосередньо транспортної інфраструктури та автотранспортних засобів. Це Європейська угода про міжнародні автомагістралі (УМА) від 15.11.1975р., Європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП) від 01.02.1991р., Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах від 20 березня 1958 року²¹. Ряд прийнятих міжнародних договорів стосуються дорожніх знаків, сигналів та дорожнього руху в цілому: Конвенція про дорожні знаки та сигнали від 8 листопада 1968 року, Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968р.²² Також 1 липня 1970 року було прийнято Європейську угоду щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)²³. Зазначені міжнародні договори містять єдині для держав-учасниць правила дорожнього руху, дорожні розпізнавальні знаки, вимоги до транспортних засобів, якими здійснюватиметься перевезення та до водіїв, які їх виконуватимуть.

Основою правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень вантажів є Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, яку було прийнято у Женеві 19 травня 1956 року під егідою Комітету внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (далі — Конвенція CMR)²⁴. Конвенція складається із Преамбули та восьми розділів, які визначають:

- 1) сферу її застосування;
- 2) осіб, за яких відповідає перевізник;
- 3) процедури укладання і виконання договору перевезення та вимоги до вантажної накладної;

²¹ Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах від 20 березня 1958р. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995343>

²² Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968р. URL: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>

²³ Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) від 1 липня 1970р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_016

²⁴ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

- 4) межі відповідальності перевізника;
- 5) питання, що стосуються претензій і позовів;
- 6) положення, які стосуються перевезення, що здійснюється послідовно кількома перевізниками.

Конвенція CMR 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 державах, з яких принаймні одна є договірною, незважаючи на місце проживання і громадянство сторін. Україна приєдналась до Конвенції CMR 16 лютого 2007 року на підставі Закону України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів»²⁵.

Єдине застереження, яке допускається щодо цієї Конвенції, стосується статті 47. Її зміст полягає у тому, що кожна Договірна Сторона може під час підписання, ратифікації або приєднання до цієї Конвенції заявити, що вона не вважає себе зобов'язаною використовувати правило про передачу спору щодо тлумачення чи застосування норм Конвенції CMR до Міжнародного суду ООН. Україна зробила таке застереження.

Конвенція CMR не передбачає можливості внесення у неї змін шляхом укладення спеціальних договорів між двома чи декількома Договірними Сторонами. Норми Конвенції CMR не застосовуються до перевезень меблів і предметів при переїздах, перевезення пошти чи небіжчиків. Попри це, нею регулюються перевезення вантажів автомобільними транспортними засобами, які частину шляху здійснюють по морю, залізницями, внутрішнім водним шляхом чи повітряним транспортом за умов, що вантаж не відвантажувався з автотранспорту.

Предбачення такої умови, на наш погляд, значно полегшує правову регламентацію вантажних перевезень, адже сторонам укладеного договору не потрібно додатково звертатись до норм інших міжнародних договорів в разі, якщо невиконання чи неналежне виконання умов договору станеться з їх вини.

Конвенція CMR не встановлює порядок укладення договору перевезення вантажів. Але, стаття 4 передбачає, що договір перевезення вантажів автомобільним транспортом підтверджується складенням вантажної накладної. Документ оформляється як мінімум у трьох примірниках — для відправника, супроводжуючої вантаж особи та перевізника. За неналежне оформлення вантажної накладної, за загальним правилом, відповідає

²⁵ Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 5 липня 1978р.: Закон України від 1 серпня 2006р. *Голос України*. 2006. № 158.

відправник. Цей документ є первинним доказом укладення договору перевезення, але відсутність, неправильність чи втрата вантажної накладної не впливає на чинність договору.

Особливостями здійснення вантажоперевезень автомобільним транспортом, згідно норм Конвенції CMR, є те, що відправник має право розпоряджатись вантажем на власний розсуд лише до тих пір, поки другий примірник вантажної накладної не буде передано одержувачеві вантажу. Після вчинення такої передачі — перевізник керується настановами останнього. Одержувач вантажу має право розпорядитись про доставку обумовленого вантажу перевізником іншій особі, але Конвенція CMR забороняє подальші можливі зміни особи одержувача.

Конвенція CMR містить норми, які регулюють підстави та межі відповідальності відправника, перевізника та одержувача за договором, проблеми, що стосуються пред'явлення претензій та позовів.

З метою адаптації норм Конвенції CMR до вимог економічного розвитку її Сторін, ще у 1978 році було підписано Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів²⁶. Україна приєдналась до його норм 16 жовтня 2012 року²⁷. Документ містить ряд важливих змін. Зокрема, встановлюються межі відповідальності перевізника та порядок розрахунку розміру суми відшкодування.

Оскільки Україна є членом Міжнародного валютного фонду (МВФ), то на неї поширюється положення Протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 5 липня 1978 року про встановлення єдиної розрахункової одиниці — спеціального права запозичення (SDR), визначеного МВФ. На сьогодні SDR розраховується як сумарна вартість визначених сум кошика чотирьох валют (євро, японської єни, долара США, фунта стерлінга) у доларах США²⁸. Згаданий Протокол закріплює, що розмір відшкодування не може перевищувати 8,33 розрахункових одиниць (SDR) на кілограм відсутньої ваги брутто. Таким чином, Протокол 1978 року сприяє оптимізації проведення розрахунків за укладеним договором між сторонами, які перебувають у різних державах, шляхом встановлення єдиної одиниці розрахунків – SDR, замість золотого франка, який викоритсовувався раніше.

Розмір відповідальності перевізника повинен розраховуватися на основі положень Протоколу, виходячи з ситуації і практики його застосування у

²⁶ Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 5 липня 1978р. *Офіційний вісник України*. 2012. № 85.

²⁷ Про приєднання України до Протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 5 липня 1978р.: Закон України від 16 жовтня 2012р. *Голос України*. 2012. № 209.

²⁸ Офіційний сайт Міжнародного валютного фонду: Спеціальні права запозичення (SDRs) URL: <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>

формі визнання за його нормами статусу звичайних міжнародно-правових норм. У зв'язку з тим, що тепер золотий франк не є міжнародною розрахунковою одиницею та еквівалентом валют світу, визначення механізму перерахунку золотих франків у національну валюту обтяжливо і, крім того, застосування золотого франка в якості еквівалента втрати вантажу призведе до покладання невинуватено високого тягара на перевізника, оскільки курс золотого франка значно вищий курсу спеціальних прав запозичення, які у даний час виступають в якості еквівалента валют. При розрахунку відповідальності на основі золотого франка, вона зросте приблизно в 11 разів, що явно не відповідає критерію економічної обґрунтованості і призведе до применшення прав учасників економічного обороту²⁹.

Під егідою Європейської економічної комісії ООН у 2008 році складено і підписано ще один додатковий Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, який стосується електронної накладної³⁰. Метою такого Протоколу стало спрощення факультативного порядку складання вантажної накладної за допомогою методів, які застосовуються для електронної реєстрації і обробки даних. Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 2008 року підписало вісім держав і станом на 2018 р. до його положень приєдналось ще сімнадцять. Україна до цього додаткового Протоколу не приєдналась. Але зростання інтенсивності вантажних перевезень та глобальне використання електронної обробки інформації зумовлює необхідність такого приєднання.

Згідно вказаного Протоколу електронна накладна є рівноцінною накладній, яка передбачена Конвенцією CMR, а тому має таку ж доказову силу та тягне за собою такі ж юридичні наслідки, що й вантажна накладна. Дійсність накладної може засвідчуватись електронним підписом, який вважається надійним, доки не буде доведено протилежне. Процедура видачі електронної накладної повинна забезпечувати цілісність її змісту, а зміни та доповнення можуть бути внесені лише у порядку, передбаченому Конвенцією CMR. Процедура внесення таких поправок, у свою чергу, повинна надавати можливість їх розпізнати і одночасно зберегти відомості, які були первинно зазначені.

Додатковий Протокол передбачає право вантажовідправника надати перелік документів та самі документи, необхідні для митних чи інших формальностей

²⁹ Постанова Президії Вищого Арбітражного Суду Російської Федерації №15497/12 від 23 квітня 2013р. URL: http://www.arbitr.ru/bras.net/f.aspx?id_casedoc=1_1_844d5f7f-0445-422c-abca-1692ad13c5be

³⁰ Додатковий Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, який стосується електронної накладної від 27 травня 2008р. URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-CMRr.pdf>

вантажоперевізникові у вигляді електронного повідомлення. При цьому, сторони повинні обумовити процедуру вчинення такого повідомлення, яка б пов'язувала його із відповідною електронною накладною.

Порядок здійснення спеціальних перевезень регламентує, серед інших, Конвенція про тимчасове ввезення від 26.06.1990р. «Тимчасове ввезення» означає: митний режим, який дозволяє приймати на митну територію певні товари (у тому числі транспортні засоби), умовно звільнені від ввізного мита і податків, без застосування заборон чи обмежень економічного характеру на ввезення; такі товари (у тому числі транспортні засоби) мають ввозитися з визначеною метою і призначатися для подальшого вивезення у встановлений термін, та не піддаватися змінам, за винятком нормального зниження їхньої вартості (амортизації) внаслідок їхнього використання.

Конвенція містить додатки, які визначають порядок видачі та використання документів на тимчасове ввезення: книжки АТА — документ на тимчасове ввезення товарів, за винятком транспортних засобів, та книжки CPD — документ на тимчасове ввезення транспортних засобів. Товари (у тому числі транспортні засоби), які повинні стати предметом обробки чи ремонту, не ввозяться на підставі документів на тимчасове ввезення.

Ця Конвенція застосовується також до товарів, призначених для показу чи використання на виставках, ярмарках, зустрічах та подібних заходах; професійного устаткування. Сюди не включається устаткування, яке має використовуватись для виготовлення або упаковки товарів промислового призначення, або (за винятком інструментів для ручної роботи) для розробки природних ресурсів, будівництва, ремонту або технічного обслуговування будинків, для виконання земляних чи подібних робіт. Застосування Конвенції про тимчасове ввезення від 26.06.1990р. полегшується наявністю ілюстративного переліку такого устаткування.

Спеціального регулювання потребують перевезення автомобільним транспортом харчових продуктів та небезпечних вантажів. Європейською угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (далі — ДОПНВ) від 30.09.1957р.³¹, уніфікуються правила перевезення небезпечних вантажів. Угода складається із двох частин (додатків): у першій частині здійснено перелік та проведено класифікацію небезпечних вантажів, у другій — відповідність транспортних засобів, які використовуються для перевезення небезпечних вантажів, зокрема вимоги до транспортних засобів;

³¹ Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ/ABK) від 30 вересня 1957р. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/994_217

порядок допуску їх до перевезень; правила, які повинні виконуватися при перевезенні; письмові інструкції екіпажу транспортного засобу; вимоги до екіпажу, маркування та знаки небезпеки на транспортних засобах, а також вимоги до екіпажу транспортного засобу — це проходження спеціальних курсів і наявність відповідного сертифіката.

Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (далі — УПШ), була підписана 1 вересня 1970р³². Вона визначає спеціальні транспортні засоби, які використовуються для перевезення, та порядок перевірки відповідності транспортних засобів вимогам перевезення; регламентує методи вимірювання та перевірки ізотермічних властивостей та ефективності системи охолодження/обігріву спеціальних транспортних засобів; форми свідоцтв на транспортні засоби, температурні режими перевезення; встановлює строки, порядок проходження оглядів на відповідність встановленим вимогам, визначає порядок видачі свідоцтва і хто його може видавати.

Відповідно до Цивільного кодексу України, тварини є особливим об'єктом цивільних прав³³. Тим не менш, вони досить часто стають об'єктом договору перевезення. Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13 грудня 1968 року³⁴, містить загальні положення, що стосуються організації та процесу перевезення хребетних тварин у міжнародному сполученні загалом та за допомогою автомобільного транспорту зокрема.

До третьої групи джерел правового регулювання договірних відносин із міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом відносять міжнародні звичаї.

Одним із видів міжнародних звичаїв є торговельні звичаї. Під торговельними звичаями розуміються сформовані в товарному обороті єдині правила з питань, яких вони стосуються. Торгові звичаї часто застосовуються при розв'язанні міжнародних економічних спорів.

Вони можуть бути частиною національного права (наприклад, норми Конвенції, інкорпоровані в українському законодавстві) або існувати незалежно від нього (правила Інкотермс).

Вони, будучи необов'язковими для застосування сторонами договору, доповнюють регулювання приватноправових відносин, що здійснюється міжнародним договором³⁵.

³² Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_b68

³³ Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

³⁴ Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13 грудня 1968р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_227

³⁵ Матвеева Т.В. Роль международного договора в международном частном праве: автореф. дис. ... канд.

Торговельні звичаї застосовуються за умови, що це не суперечить волі сторін, які укладають зовнішньоекономічний договір. Положення про можливість використання звичаїв міститься також в п. 1 ст.7 Європейської конвенції про зовнішньоторговельний арбітраж 1961р. та у статті 38 Арбітражного Регламенту Європейської економічної комісії ООН 1966р. У них зазначається, що поряд із застосуванням правом, арбітри повинні керуватися положеннями договору і торговельними звичаями³⁶.

За своєю природою Принципи УНІДРУА не є юридично обов'язковим документом, тому систематичність та обсяг їх застосування цілком залежить від їх авторитетності у діловому обороті. У більшій мірі Принципи УНІДРУА відображають концепції, які набули поширення серед більшості правових систем. Однак, їх спрямованість на забезпечення реалізації системи норм, розроблених винятково згідно потреб міжнародних комерційних угод, вони включають в себе також і найоптимальніші рішення з тих чи інших питань, навіть, якщо вони не є загальноприйнятим. Принципи мають більш широку сферу дії, оскільки застосовуються до будь яких комерційних договорів. В них немає відсилання до національного права.

В рамках Європейського Союзу широке застосування отримали PECL³⁷, підготовлені в 1998 р. неурядовою робочою групою спеціалістів з країн ЄС і представляли собою звід уніфікованих правил у галузі контрактного права. Вони розроблялися з метою зближення національних законодавств держав ЄС. Європейські принципи враховують положення національних уніфікацій, а також досвід міжнародно-правової уніфікації.

Європейські принципи (ст.1.102), як і Принципи УНІДРУА, проголошують свободу договору, вказують на право сторони вільно вступати у договірні відносини і визначати їх зміст, дотримуючись вимог добросовісності і чесної ділової практики, а також обов'язкових норм, встановлених Принципами. Схожими до PECL є Модельні правила DCFR, це можна прослідкувати за допомогою порівняльної таблиці, що міститься у них³⁸.

Разом з тим, Принципи УНІДРУА призначені для універсального використання, коли Європейські принципи створені для застосування в якості загальних правил контрактного права в Європейських співтовариствах.

юрид. наук. М.2006. С.10.

³⁶ Юлдашев О.Х. Міжнародне приватне право: Теоретичні та прикладні аспекти. К.: МАУП, 2004. С.304, 306.

³⁷ Принципы Европейского контрактного права — дополненная и пересмотренная версия 1998 г. *Журнал международного частного права*. 1999. №1. С.40-70.

³⁸ Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR) / Prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group). Sellier. European law publishers GmbH, Munich. 2009. P.101-111.

Європейські принципи складаються з IX глав, що включають 131 статтю. Статті супроводжуються детальними коментарями і прикладами з практики. У цих коментарях (на відміну від Принципів УНІДРУА) містяться і посилання на національне право відповідних держав. Згідно зі ст. 1.101 Принципи можуть застосовуватися у трьох випадках:

- сторони погодились включати їх у договір чи погодились, що їх договір буде регулюватись Принципами;
- сторони погодились, що їх договір буде регулюватись «загальними принципами права», *lex mercatoria* чи іншими аналогічними положеннями;
- сторони не вибрали ніякої правової системи чи законодавства для регулювання їх договору.

Принципи Європейського договірної права містять значну кількість спільних положень з Принципами УНІДРУА. Сторони можуть виключити застосування чи відступити від будь якого положення Принципів, змінити їх дію, крім випадків, коли імперативними нормами щодо цього встановлені обмеження. Але, як і у Принципах УНІДРУА, тут теж передбачається пріоритет імперативних норм національного і міжнародного права над положеннями Принципів (ст.1.103).

Найбільш відомою кодифікацією міжнародних звичаїв є Інкотермс (International Commercial Terms) — міжнародні правила тлумачення торговельних термінів. У 2000 р. їх було доповнено угодами на умовах FAS та DEQ³⁹. З моменту прийняття Інкотермс Міжнародною торговою палатою (МТП) в 1936 році, ці стандарти договірної діяльності регулярно коригуються, із розвитком міжнародної торгівлі. Нова редакція Інкотермс набрала чинності з 1 січня 2011 року⁴⁰.

Використання вказаних термінів при здійсненні міжнародних перевезень має деякі практичні труднощі. Незважаючи на те, що Інкотермс містять окремі положення щодо порядку здійснення перевезень, все ж вони не можуть застосовуватись як регулятор міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. Основною сферою їх застосування є міжнародні договори купівлі-продажу і поставки, що ілюструє наступний приклад. У 2012 році ТзОВ 1 звернулось до господарського суду Рівненської області з позовом до ТзОВ 2 про стягнення боргу по оплаті за виконані автоперевезення.

Рішенням господарського суду Рівненської області від 09.07.2012р. відмовлено ТзОВ 1 у задоволенні позову з тих підстав, що перевезення здійснювалось на підставі міжнародних товарно-транспортних накладних CMR

³⁹ Офіційні правила тлумачення торговельних термінів у редакції 2000 року: Правила Інкотермс. *Урядовий кур'єр*. 2002. №68.

⁴⁰ Інкотермс 2010: Офіційні правила тлумачення торговельних термінів URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/988_014

та вантажних митних декларацій, у яких зазначено умови «франко-перевізник» (FCA-Луцьк). При цьому, постачання товарів на умовах Правил Інкотермс регламентовано, і за умовами FCA обов'язок укладення договору перевезення та відповідні ризики покладаються на покупця товару, а відповідач не є покупцем і тому не повинен сплачувати вартість доставки товару одержувачеві.

Постановою Рівненського апеляційного господарського суду від 04.09.2012р. за апеляційною скаргою ТзОВ 1 – рішення господарського суду Рівненської області скасовано та прийнято нове, про задоволення позовних вимог. Постанова апеляційного суду ґрунтується на тому, що позов заявлено на підставі договору міжнародного автомобільного перевезення вантажу, оформленого CMR, а приписи «Інкотермс-2000» поширюються виключно на відносини між продавцями та покупцями, у рамках договору купівлі-продажу, і спірні взаємовідносини позивача і відповідача не регулюють.

Не погоджуючись із постановою Рівненського апеляційного господарського суду, ТзОВ 2 звернулось до Вищого господарського суду України з касаційною скаргою, в якій посилається на порушення апеляційним судом норм матеріального та процесуального права. В касаційній скарзі ТзОВ 2 посилається на невірну оцінку обставин справи, невірне тлумачення Правил Інкотермс та Женевської Конвенції (CMR) про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів.

Заслухавши присутніх представників сторін, перевіrivши наявні матеріали справи на предмет правильності юридичної оцінки обставин справи та повноти їх встановлення в рішенні і постанові та доводи касаційної скарги, колегія суддів визначила, що касаційна скарга не підлягає задоволенню. ВГСУ встановив, що відмовляючи в задоволенні позовних вимог, суд першої інстанції виходив із того, що сторонами укладено договір-заявку на ризик і за рахунок покупця, яким є Фірма Х (Польща) і остання зобов'язана проводити розрахунки з перевізником, оскільки в рахунках від 28.10.2011р. та вантажно-митних деклараціях, які є додатками до міжнародних товарно-транспортних накладних (CMR), зазначені умови перевезення FCA-м. Луцьк, які згідно із Правилами «Інкотермс-2000» покладають на покупця всі ризики. З таким висновком підставно не погодився суд апеляційної інстанції, який у відповідності із ст. 101 Господарського процесуального кодексу України за наявними у справі доказами повторно розглянув справу.

Із змісту договору-заявки апеляційним судом встановлено, що відповідач ТзОВ 2 є замовником перевезення, і одночасно вантажовідправником, уклав договір перевезення від свого імені, а позивач є виконавцем договору — перевізником.

Статтею 1 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів встановлено, що вона застосовується до будь-якого договору дорожнього перевезення вантажів за винагороду за допомогою автомобілів у випадку, коли місце прийняття до перевезення вантажу та місце, передбачене для його здачі, знаходяться на території двох різних держав, одна з яких є учасником Конвенції.

Відповідно до розділу «1» Мета та сфера застосування «Інкотермс-2000», сфера дії «Інкотермс-2000» обмежується питаннями, пов'язаними з правами та обов'язками сторін договору купівлі-продажу відносно поставки товарів; «Інкотермс» поширюється виключно на відносини між продавцями та покупцями в рамках договору купівлі-продажу.

Таким чином, ВГСУ вирішив, що апеляційний суд дійшов обґрунтованого висновку, що правила Інкотермс не регулюють відносини перевезення, тому посилання суду першої інстанції на умови «Інкотермс-2000» як обов'язкові для перевізника — спростовуються самими правилами «Інкотермс-2000» і обставинами справи⁴¹.

Джерелом міжнародного приватного права у деяких державах є також судова і арбітражна практика. Зафіксовані у рішеннях суду погляди суддів на певні питання (судові прецеденти), мають значення для вирішення судами аналогічних питань у майбутньому.

Судова і арбітражна практика є джерелом права у державах «сім'ї загального права». В державах «сім'ї континентального права» вона може справляти суттєвий вплив на правотворчість шляхом тлумачення законів або виступати додатковим джерелом права⁴².

Як зазначає Р. А. Майданик, на відміну від доктрини англійського прецеденту, поняття і місце судового прецеденту в Україні, як і в інших країнах континентального права, зумовлені приналежністю цих правопорядків до романо-германської правової сім'ї, з притаманною їй спрямованістю актів правосуддя на вирішення конкретного спору шляхом тлумачення норми закону, яка не може суперечити нормі закону і зазвичай не допускає створення нового загальнообов'язкового правила⁴³.

В Україні із прийняттям Закону України «Про забезпечення права на справедливий суд»⁴⁴, встановлено, що висновок Верховного Суду України щодо застосування норми права, викладений у його постанові, прийнятій за

⁴¹ Справа №5019/700/12 від 9 липня 2012р. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

⁴² Фединак Г.С., Фединак Л.С. Міжнародне приватне право: Навч. посіб. [2-е вид., допов.] К., Юрінком Інтер, 2000. С.28.

⁴³ Майданик Р.А. Загальна характеристика судового прецеденту в праві України. *Юридична Україна*. 2012. №12. С.43.

⁴⁴ Про забезпечення права на справедливий суд: Закон України від 12 лютого 2015р. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/192-19>

результатами розгляду справи, є обов'язковим для всіх суб'єктів владних повноважень, які застосовують у своїй діяльності нормативно-правовий акт, що містить відповідну норму права, на підставі якої зроблено висновок.

Висновок щодо застосування норм права, викладений у постанові Верховного Суду України, має враховуватися іншими судами загальної юрисдикції при застосуванні таких норм права. Суд має право відступити від правової позиції, викладеної у висновках Верховного Суду України, з одночасним наведенням відповідних мотивів.

Тому можна стверджувати, що в Україні судова практика набуває все більшої актуальності. А щодо застосування судової практики у нашому дослідженні, то воно необхідне для розкриття змісту і проблем укладення та чинності договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

1.2. Колізійні норми у сфері договірних відносин міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом

Договірні відносини у сфері міжнародних перевезень вантажів, завжди ускладнені іноземним елементом. Наявність певної форми іноземного елемента, як правило призводить до потреби обрання певного правопорядку держави, норми якого будуть регулювати відносини що виникли. Саме колізійні норми мають завдання визначити, право якої держави буде застосовуватися до відносин з іноземним елементом. Як правило, колізійні норми поділяють на національні та міжнародні. Національні — закріплені у спеціальних законах або кодексах, а міжнародні — у міжнародних договорах. В Україні, такі норми містяться в Законі України «Про міжнародне приватне право».

Труднощі у регулюванні договірних правовідносин виникають з ряду причин. По-перше, існують суттєві відмінності у вирішенні одних і тих самих проблем у різних системах права. По-друге, — відмінності у законодавстві різних держав, а також у практиці їх застосування. Учаснику зовнішньоекономічних відносин необхідно добре орієнтуватись в нормах права, які регулюють конкретний вид договору⁴⁵.

Звичайно, сторони не зобов'язані одразу ж встановлювати право, яке вони будуть застосовувати, вони можуть погодити це питання згодом. Тим паче, це часто має місце на практиці. Але, якщо і в подальшому такої домовленості не буде, застосовуване право визначатиметься на підставі

⁴⁵ Розенберг М.Г. Международный договор и иностранное право в практике Международного коммерческого арбитражного суда. [2-е изд., перераб. и доп.] М.: Статут, 2000. С.64.

колізійної норми. Саме вона дає відповідь на питання, правом якої держави повинні регулюватись відносини сторін за договором, ускладненим іноземним елементом⁴⁶.

Слово «*collisio*» у перекладі з латинської означає «зіткнення»⁴⁷. Колізійна норма — норма, що визначає право якої держави підлягає застосуванню до правовідносин з іноземним елементом⁴⁸. Поняття «юридична колізія» вживається у широкому і вузькому розумінні. У широкому розумінні воно охоплює всі протиріччя, які існують у правовій сфері, у вузькому розумінні воно означає протиріччя між нормами права.

Колізія відрізняється від прогалини тим, що при колізіях існує «надлишок» у правовому регулюванні, що обумовлює потребу здійснення вибору однієї з кількох норм, тоді як за наявності прогалин суб'єкт правозастосування стикається з ситуацією відсутності правової норми. В юридичній літературі висловлюється думка про те, що у випадку колізії забороняючої та зобов'язуючої норми виникає «колізійна прогалина», оскільки зміст норм обумовлює неможливість застосування жодної з них. В цій ситуації варто погодитись із думкою О. В. Москалюка, що суб'єкт вибору правової норми все одно зобов'язаний зробити вибір на користь однієї з норм. При подоланні прогалин суб'єкт застосування використовує аналогію закону (права). Формами вирішення колізій норм права є їх усунення і подолання. Усунення колізій здійснюється правотворчим органом, коли в результаті відбувається остаточна ліквідація колізійної проблеми.

Іншою формою вирішення колізій є подолання колізії. Її існування пов'язане з такою формою реалізації норм права, як застосування. При подоланні правозастосовний орган вирішує колізію впродовж нетривалого проміжку часу, реагуючи на неї практично відразу, тоді як усунення зазвичай потребує значно більшого проміжку часу⁴⁹.

Однак колізійна норма сама по собі не дає відповіді на запитання про те, які права і обов'язки сторін виникають з даних правовідносин, вона лише вказує на закон, який можна застосувати до даних правовідносин. Саме в цьому полягає її особливість⁵⁰.

У результаті дослідження колізійних норм, деякі науковці роблять висновок, що при підпорядкуванні міжнародних приватно-правових відносин іноземному праву колізійна норма не враховує, серед іншого,

⁴⁶ Богуславский М.М. Международное частное право: курс лекций. М.: НОРМА-ИНФА-М, 1999. С.180.

⁴⁷ Чуракова Л.П. Латинсько-український та українсько-латинський словник. К.: Чумацький Шлях, 2009. С.37

⁴⁸ Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005р. *Голос України*. 2005. №138.

⁴⁹ Москалюк О.В. Механізм подолання змістовних і темпоральних колізій норм права: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. К., 2011. С. 10-11.

⁵⁰ Міжнародне приватне право: навч. посібник / за ред. В.М. Гайворонського, В.П. Жушмана К.: Юрінком Інтер, 2007. С. 39.

наступне: 1) наявність/відсутність у праві іноземної держави норми, що такі відносини регламентує; 2) складність або неможливість встановити зміст відповідної іноземної правової норми; 3) наявність міжнародного визнання держави компетентного правопорядку з боку держави суду; 4) наявність кількох окремих правових систем в межах компетентного іноземного правопорядку; 5) відповідність/невідповідність компетентного іноземного права законодавству та/або правопорядку держави суду⁵¹.

За способом регулювання розрізняють колізійні норми імперативні, диспозитивні та альтернативні. Імперативні колізійні норми містять категоричні вказівки про вибір права⁵². Наприклад: ст. 9 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів⁵³, передбачає, що вантажна накладна є первинним доказом укладання договору перевезення, умов цього договору і прийняття вантажу перевізником. Отже, передбачається застосування права держави, у відповідності з нормами якого, було складено накладну.

Диспозитивні колізійні норми дають сторонам можливість відмовитися від права, замінити його іншим. Альтернативні колізійні норми передбачають кілька правил вибору права⁵⁴. Диспозитивність проявляється у таких формулюваннях, як «сторони можуть», «якщо інше не встановлено домовленістю сторін» та ін. Наприклад, ч. 1 ст. 33 Договору між Україною і Республікою Польща про правову допомогу та правові відносини у цивільних і кримінальних справах передбачає, що «зобов'язання, які виникають з договірних відносин, визначаються законодавством тієї Договірної Сторони, на території якої була укладена угода, якщо учасники договірних відносин не підпорядкують ці відносини обраному ними законодавству»⁵⁵.

Прикладом альтернативної колізійної норми є ст. 6 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» від 16 квітня 1991 р. — «Договори (контракти) суб'єктів зовнішньоекономічної діяльності та право, що застосовується до них»⁵⁶ та ст. 44 Закону України «Про міжнародне приватне право», де зокрема йдеться: «у разі відсутності згоди сторін про вибір права, що підлягає застосуванню до

⁵¹ Боярський Є.Д. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України: Дис. ... канд. юрид. наук. Національна академія правових наук України Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака. К., 2015. С.38, 40.

⁵² Дакно І.І. Міжнародне приватне право: навч. посіб. [2-ге вид., стереотип.] К.: МАУП, 2004. С. 32.

⁵³ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

⁵⁴ Международное коммерческое право: учеб. пособие / под общ. ред. В. Ф. Попондопуло. [2-е изд., стер.]. М.: Омега-Л, 2006. С.33-34.

⁵⁵ Договір між Україною і Республікою Польща про правову допомогу та правові відносини у цивільних і кримінальних справах від 24 травня 1993р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 47.

⁵⁶ Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16 квітня 1991р. *Голос України*. 1991.

цього договору, застосовується право відповідно до частини другої та третьої статті 32 цього Закону, при цьому стороною, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту договору, є:

... перевізник — за договором перевезення;

експедитор — за договором транспортного експедирування ...»⁵⁷.

Договори, що стосуються перевезення вантажів⁵⁸, підлягають регулюванню законом, який обраний сторонами. Але, як зазначається, наприклад, у Законі Турецької Республіки «Про міжнародне приватне право і міжнародний процес», коли сторони не обрали закон, а країна основного місця роботи перевізника, у момент укладення договору, є та ж, де здійснюється завантаження і вивантаження або, де є основне місце роботи відправника — вважається, що закон цієї країни є найбільш тісно пов'язаний із договором і, отже, є регулятором відносин⁵⁹.

Закон України «Про міжнародне приватне право» у ст. 4 визначає, що право, яке підлягає застосуванню до приватноправових відносин з іноземним елементом, визначається згідно із колізійними нормами та іншими положеннями колізійного права цього Закону, інших законів, міжнародних договорів України.

Якщо згідно цього правила неможливо визначити право, що підлягає застосуванню, застосовується право, яке має більш тісний зв'язок із приватноправовими відносинами⁶⁰.

У випадках, передбачених законом, учасники правовідносин можуть самостійно здійснювати вибір права, що підлягає застосуванню до змісту правових відносин. При цьому, вибір права має бути явно вираженим або прямо впливати з дій сторін правочину, умов правочину чи обставин справи, які розглядаються в їх сукупності, якщо інше не передбачено законом. Згідно із Законом України «Про міжнародне приватне право», принцип, за яким відбувається такий вибір права іменується автономією волі.

Принцип автономії волі виражається колізійною прив'язкою — «закон, обраний сторонами» (*lex voluntatis*)⁶¹. Вважається, що автономія волі сторін є фундаментальним принципом міжнародного приватного права. Перш за все цьому сприяло закріплення даного принципу в міжнародних конвенціях, а саме: Кодексі Бустаманте; Римській конвенції 1980 р. щодо права,

⁵⁷ Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005р. *Голос України*. 2005. №138.

⁵⁸ Яновицька А. В. Колізійне регулювання міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. *Підприємництво, господарство і право* [щоміс. наук.-практ. госп.-прав. журн.]. НДІ приват. права і підприємництва України НАПрН України. Київ, 2016. №10. С.174-178

⁵⁹ The Turkish International Private and Procedural Law (Act No. 5718) was entered into force on 12.12.2007. URL: http://www.ispramed.it/root/wp.../ippl_turkey.pdf

⁶⁰ Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005р. *Голос України*. 2005. №138.

⁶¹ Международные коммерческие сделки / под ред У. Хелльманна, С.А. Балашенко, В.И. Нагнибеди. Хмельницкий: Хмельницкий университет управления и права, 2015. С.140.

застосованого до договірних зобов'язань; Міжамериканській конвенції 1994 р. про право, що застосовується до міжнародних контрактів, та ін⁶².

Щодо автономії волі сторін, треба сказати, що на відміну від Римської Конвенції, котра встановлювала «вибір права, який припускається» (*with reasonable certainty*), Римська конвенція про право, що застосовується до договірних зобов'язань (1980р.) (далі — Конвенція Рим I) — пропонує чіткий та ясний вибір, що як підкреслює А. С. Довгерт, обмежує суддівську свободу у вирішенні питанні про те, чи відбувся вибір права між сторонами договору у разі відсутності явно вираженої домовленості⁶³.

Вважаємо, що у даному випадку, проблема застосування автономії волі полягає не у пошуку прив'язки, а в тому, що сторони договору, послуговуючись власною волею можуть відокремити правовідносини від найбільш тісно географічно пов'язаного права і прив'язати їх до іншого правопорядку, на власне вподобання.

З метою вирішення подібних проблем, Спеціальна комісія з вибору права у міжнародних договорах Гаазької конференції міжнародного приватного права прийняла у 2015 році Гаазькі принципи про вибір права у міжнародних договорах⁶⁴. Принципи можуть використовуватись у якості моделі для національних, регіональних, або міжнародних наднаціональних документів, а також для інтерпретації, доповнення та розвитку норм міжнародного приватного права⁶⁵. Вважаємо, що сучасна українська юридична наука повинна враховувати у подальших дослідженнях ці напрацювання.

Вказані Принципи наголошують, що вибір права чи будь-які зміни вибору права повинні бути виражені або явно впливати зі змісту договору чи обставин. Сторони вправі вибирати право будь-якої держави. При цьому, сторони договору можуть обрати право, яке застосовуватиметься не до договору у цілому, а лише до конкретної його частини. У такому разі, як йдеться у Принципах, до решти частини договору застосовуватиметься закон, який використовувався б при відсутності вибору права. Тобто, найбільш тісно пов'язаний. Також за необхідності, сторони можуть зробити вибір таким чином, щоб до кожної з частин договору застосовувались норми різного права⁶⁶.

⁶² Міжнародне приватне право: підруч. / за ред. проф. В. П. Жушмана та доц. І. А. Шуміло. Х.: Право, 2011. С.33.

⁶³ Довгерт А.С. Законодавство України з міжнародного приватного права: джерела запозичення. *Приватне право і підприємництво*. 2014. Вип.13. С.16.

⁶⁴ Principles on Choice of Law in International Commercial Contracts. The Hague Conference on Private International Law, Hague. 2015. 81p.

⁶⁵ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. С.178-179.

⁶⁶ Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR). / Prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis

Стаття 5 Закону України «Про міжнародне приватне право»⁶⁷ перелічує джерела, які застосовуються до приватно-правових відносин з іноземним елементом. Серед інших йде мова про «міжнародні звичаї, що визнаються в Україні». Як зазначав Л. А. Лунц, «лише в дуже не багатьох питаннях колізії законів можна спиратися на звичай як джерело права... В колізійному праві — роль міжнародного звичаю, за деякими винятками, обмежується нормами, що безпосередньо впливають із засад державного суверенітету».

Інші науковці, зокрема В. Нідерер, серед колізійних норм, які визнані більшістю держав і базуються на міжнародному звичаї, називав такі: 1) принцип, за яким форма угоди визначається за місцем її укладення (*locus regit actum*); 2) принцип, за яким право на нерухомість визначається за законом її місцезнаходження (*lex rei sitae*)⁶⁸.

Вільний вибір сторонами застосовуваного до їх відносин права передбачається в правових нормах різних держав та тільки стосовно операцій, що носять міжнародний характер⁶⁹. Отже, сторони договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, вправі самі обирати право, застосовуване до їх правовідносин.

Автономія волі сторін передбачає можливість зміни сторонами застосовуваного права у будь який час. Але треба сказати, що така можливість повинна узгоджуватись із загальноприйнятими вимогами до дійсності договору та існуючими правами третіх осіб. Якраз у зв'язку з тим, що зміни у застосовуваному праві, внаслідок вибору чи зміни свого вибору сторонами, можуть призвести до необхідності визнання договору недійсним — такий вибір права, згідно Принципів, презюмує неупередженість до дійсності договору, укладеного згідно норм попередньо обраного права⁷⁰.

Ще однією проблемою, яка виникає вже у процесі вибору нормативного регулятора, згідно вимог колізійної прив'язки *lex voluntatis* у регулюванні конкретних відносин, є прогалини в правовому регулюванні цих відносин між сторонами в обраному праві. Так, наприклад, при необхідності укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, сторони застосовуватимуть норми Конвенції CMR.

Але Конвенція CMR не врегульовує ряд важливих проблем. Зокрема, відсутні положення щодо принципів організації перевезень, строків

Group). Sellier. European law publishers GmbH, Munich. 2009. P.18, 36-37.

⁶⁷ Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005р. *Голос України*. 2005. №138.

⁶⁸ Мережко О.О. Проблеми теорії міжнародного публічного та приватного права. К.: «Юстиніан», 2010. С.295.

⁶⁹ Ануфриєва Л.П. Международное частное право. Особенная часть: Учебник. [2-е изд., перераб. и доп.] В 3-х т. Том 2. М.: Издательство БЕК, 2002. С.202.

⁷⁰ Principles on Choice of Law in International Commercial Contracts. The Hague Conference on Private International Law, Hague. 2015. P.38.

пред'явлення і виконання заявок на перевезення, застосування ставок і тарифів, форм і строків проведення розрахунків між сторонами, строків подачі, завантаження і розвантаження транспортних засобів тощо⁷¹.

У наслідок цього, вважаємо за потрібне рекомендувати сторонам при виборі права, яке застосовуватиметься до змісту договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом вносити у текст договору застереження, що «даний договір регулюється положеннями Конвенції про міжнародний договір перевезення вантажів автомобільним транспортом 1956 року, а в частині, не врегульованій даною Конвенцією — законодавством держави (назва держави)».

Норми міжнародного приватного права Швейцарії⁷² передбачають, що, як правило, договори регулюються законом, який вибрали сторони. Цікавим є те, що такий вибір уже вважається договором самим по собі.

Згідно швейцарського законодавства, такий вибір може бути зроблено в будь який момент, навіть під час судового розгляду. Тут діє повна свобода, немає вимог, щоб до договору вживалось виключно нове швейцарське законодавство (на відміну від попередньо застосовуваного прецедентного права). Також презюмується законним частковий вибір права, стосовно деяких частин договору. Законодавство не забороняє зміни вибору права. Але тільки, якщо права третіх осіб за договором при цьому будуть захищені.

Якщо виходити з правової природи домовленості про вибір права і теоретичної основи інституту автономії волі, як стверджує Л. П. Ануфрієва, свобода вибору права не повинна бути обмежена. Разом з тим правові системи багатьох країн практикують інше. Одні, зокрема французька судова практика (та ряд інших), «локалізує» договір допомогою висування об'єктивних чинників, які ніби «прив'язують» його до певного місця — укладення договору, виконання, місцезнаходження речі і т.д., обґрунтовуючи цим застосування саме конкретного правопорядку; інші (США, Великобританія), також застосовуючи наявність певних ознак в конкретному фактичному складі відносин, обмежують свободу автономії волі сторін шляхом віднайдення «власного права договору» (*proper law of the contract*).

Так, у ст. 1-105 Єдиного торгового кодексу США говориться, що «за винятками, встановленими цією статтею, сторони вправі у випадках, коли договір має розумний зв'язок як з цим, так і з іншим штатом або державою, домовитися про те, що їх права та обов'язки визначатимуться правом даного або іншого штату, або держави; за відсутності такої угоди цей закон

⁷¹ Международные коммерческие сделки / под ред У Хелльманна, С.А.Балашенко, В.И.Нагнибеди. Хмельницький: Хмельницький університет управління и права, 2015. С.135.

⁷² Samuel, A. The New Swiss Private International Law Act. *International and Comparative Law Quarterly*. 1988. Vol.37(3). pp.681-695.

застосовується до правочинів, які мають належний зв'язок з даним штатом». Обмежувачем автономії волі сторін в даній ситуації виступає, як видно, «розумний зв'язок» з тим чи іншим штатом або державою.

Поряд з цим, колізійна прив'язка *lex voluntatis*, не застосовуватиметься, якщо її застосування суперечить «громадським засадам», моралі, «добрим засадам», «публічному порядку», «основам правопорядку» тощо. Тобто так званим застереженням про публічний порядок. Він тут служить об'єктивним обмежувачем автономії волі і вибору сторонами застосовного права⁷³.

Застереження про публічний порядок (*ordre public*) прикріплено до кожної колізійної норми і застереження завжди слід читати та застосовувати разом із колізійною нормою. Як вказує О. О. Бичківський, дія застереження про публічний порядок полягає у незастосуванні колізійної норми вітчизняного права, та через це уникненні використання небажаної матеріальної норми іноземного права⁷⁴.

Що ж до публічного порядку в Україні, то в ухвалі Апеляційного суду м.Києва від 15.03.2012р. У справі №2690/3756/2012 було визнано, що «тільки порушення норм права, що є основою правопорядку, може давати привід для посилання на публічний порядок»⁷⁵. А Господарський суд Київської області у рішенні по справі №9/030-11 від 31.03.2011р. Зазначив, що «в контексті положень ст.228 ЦК України публічний порядок — це публічно-правові відносини, які мають імперативний характер та визначають основи суспільного ладу держави»⁷⁶.

Аналіз світового досвіду законодавчого регулювання питань публічного порядку в МПрП, на думку В. І. Кисіля, засвідчив, що законодавці більшості країн світу схильні закріплювати це застереження у негативному варіанті (виключення застосування іноземних законів, що суперечать основам правопорядку країни суду). Такий підхід виявився оптимальним з погляду судової практики. Він дозволяє тлумачити поняття публічного порядку, виходячи з концепції права конкретної держави. З іншого боку, цей підхід свідчить про тенденцію уніфікації підходів до регулювання питань *ordre public* на світовому рівні⁷⁷.

Стосовно функцій застереження про публічний порядок, у доктрині міжнародного приватного права існують дві основні концепції: позитивна та

⁷³ Ануфриєва Л.П. Международное частное право. Особенная часть: Учебник. [2-е изд., перераб. и доп.] В 3-х т. Том 2. М.: Издательство БЕК, 2002. С.205.

⁷⁴ Боярский С.Д. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України: Дис. ... канд. юрид. наук. Національна академія правових наук України Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака. Кні академіка Ф.Г. Бурчака. К., 2015. С.58.

⁷⁵ Боярский С.Д. *Цитована праця*. С.80.

⁷⁶ Справа №9/030-11 31 березня 2011р. URL:<http://www.reyestr.court.gov.ua>

⁷⁷ Кисіль В.І. Механізми колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. К., 2001. С.13.

негативна. Відповідно до позитивної концепції, *ordre public* — це сукупність матеріально-правових імперативних норм, які підлягають застосуванню незалежно від того, чи відсилає колізійна норма до іноземного закону, чи ні.

Цим постулатам протиставляється негативна концепція *ordre public*, згідно з якою публічний порядок повинен визначатися не через внутрішні матеріальні норми, а через негативні, неприйнятні властивості іноземного закону⁷⁸.

Рішення іноземного суду може бути винесене на підставі іноземного права, як його матеріальних, так і процесуальних норм, і, як наслідок, породжувати права та обов'язки, виконання яких може виявитись неприпустимим, недоцільним і неможливим з точки зору вітчизняного права. Це стосується, зокрема, рішень міжнародних комерційних арбітражів, які до того ж можуть вирішувати передані на їх розгляд справи як на основі права певної держави, так і на основі принципу справедливості, діючи як «дружній посередник» або *ex aequo et bono*⁷⁹.

Законодавча та судова практика, як зазначає Є. Д. Боярський, пішли шляхом закріплення колізійних норм, що допускали застосування судами однієї держави правових норм іншої, але при цьому було впроваджено застереження про публічний порядок як спеціальну охоронну норму⁸⁰.

В доктрині МПрП норми про недопущення обходу закону розглядається як один з основних факторів обмеження автономії волі сторін при виборі застосовуваного права.

Положення щодо обходу закону, як зазначає В. І. Кисіль⁸¹, відсутні в найновіших і, відповідно, найпрогресивніших законодавчих актах про МПрП Австрії, ФРН, Швейцарії. Друга редакція Зведення законів США про колізійне право (*Restatement, Second /1971/*) також відкидає цю теорію. В Англії вона взагалі не визнається. У окремих кодифікаціях, здійснених раніше, ця теорія, однак, отримала нормативне втілення. Подібні положення містяться в законодавстві Аргентини, Португалії, Угорщини. Теорія обходу закону відображена у законодавстві Франції, Іспанії, Румунії. Однак на рівні міжнародної уніфікації колізійних правил теорія обходу закону не була закріплена. Римська конвенція про право, що застосовується до договірних зобов'язань (1980р.), Гаазька конвенція про право, що застосовується до договорів міжнародної купівлі-продажу товарів (1986р.) та Міжамериканська

⁷⁸ Кисіль В.І. *Цитована праця*. С.12.

⁷⁹ Боярський Є.Д. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України: Дис. ... канд. юрид. наук. Національна академія правових наук України Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака. К., 2015. С.52.

⁸⁰ Боярський Є.Д. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України: Дис. ... канд. юрид. наук. Національна академія правових наук України Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака. К., 2015. С.54.

⁸¹ Кисіль В.І. Механізми колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. К., 2001. С.12-13.

конвенція про право, що застосовується до міжнародних контрактів (1994р.) не містять положень щодо заборони обходу закону.

Поняття «обхід закону» не знаходило за часів СРСР свого законодавчого втілення. Введення у проект ЦК України статті 1557 «Наслідки обходу закону» є принциповою новелою, яка покликана продемонструвати лібералізацію міжнародного приватного права та забезпечити, водночас, дотримання принципу добросовісності при здійсненні приватними особами права автономного вибору застосовуваного закону.

У науці МПрП поняття вибір права є більш ширшим, оскільки здійснювати вибір права можуть не лише учасники правовідносин, але й також суди та інші відповідні органи⁸².

Американські судді користуються низкою теорій розв'язання колізій законів, які поступово сформувались в юридичній доктрині та судовій практиці США. Коли американський суд повинен визначити, законодавство якої країни треба обрати для вирішення конкретної справи, ускладненої іноземним елементом (коли ані Конституція, ані законодавство США не вказують прямо, яке право слід застосовувати в цій ситуації), він передусім має вирішити, якою колізійною теорією (*conflict of law theory*) йому слід скористатися.

Традиційною конфліктною теорією вважається доктрина «придбаних прав» (*vested rights*), за якою у разі конфлікту законів, застосовується законодавство того місця, де було «придбано» (тобто набуто) права. Та найбільше значення для розв'язання спорів, які пов'язані з контрактами, має сучасна теорія «переваги наміру сторін»⁸³.

Колізійна прив'язка «найбільш тісного зв'язку» (*proper law*) є досить поширеною у МПрП. Така колізійна прив'язка трактується як закон місця проживання чи основного місця діяльності тієї сторони правовідносин, яка здійснює виконання, що має вирішальне значення для змісту договору⁸⁴.

Закон України «Про міжнародне приватне право»⁸⁵ у статті 44 вказує, що стороною, що повинна здійснити виконання, яке має вирішальне значення для змісту договору перевезення — є перевізник.

Як і в українському, у швейцарському праві, якщо немає вибору права, договір регулюється законом держави, найбільш тісно пов'язаної з ним. Швейцарія слідує доктрині визначального обов'язку, розробленій А. Шніцером і прийнятій діючим у країні прецедентним правом. На її основі розроблялись положення Римської конвенції про право, застосовуване до

⁸² Мережко О.О. Проблеми теорії міжнародного публічного та приватного права. К.: «Юстиніан», 2010. С.291.

⁸³ Мережко О.О. *Цитована праця*. С.236-237.

⁸⁴ Международные коммерческие сделки / под ред У Хелльманна, С.А.Балашенко, В.И.Нагнибеди. Хмельницкий: Хмельницкий университет управления и права, 2015. С.140.

⁸⁵ Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005р. *Голос України*. 2005. №138.

договірних зобов'язань 1980 року⁸⁶. Тобто передбачається, що найтісніший зв'язок існує з країною де сторона, яка має виконати визначальний обов'язок, має своє звичайне місце проживання або місце ведення бізнесу.

Як пояснює Д. В. Пшеничнюк, доктрина вирішального виконання була введена у зв'язку з тим, що складно визначити регулююче право у двосторонньому правочині (договорі), де кожна із сторін зобов'язана здійснити взаємне виконання.

Порівнюючи характер «виконання» контрагентів у такому договорі, один із авторів Конвенції Рим I — О. Ландо констатує, що у більшості випадків вирішальним виконанням є виконання сторони, яка здійснює роботи, а не зустрічне виконання іншої сторони, яке полягає у зобов'язанні сплатити гроші за виконану роботу. Фактично взаємозв'язок між колізійною доктриною вирішального виконання та цивілістичною класифікацією договорів розкривається через пошук у конкретному договорі того обов'язку, зміст якого визначає характер та тип такого договору.

Така позиція відстоюється К. Ліпстеном, який наголошує, що поняття «вирішальне виконання» є тотожним поняттю «вирішальний обов'язок (зобов'язання)» та відзначає, що ідентифікація самого вирішального виконання відбувається шляхом пошуку у договорі вирішального обов'язку, зміст якого визначає природу договору та надає такому договору індивідуальні риси договору певного типу (купівля-продаж, транспортування тощо).

Англійські вчені С. Астрілл та Дж. Морсе вказують, що суд вправі нехтувати презумпцією вирішального виконання, але за виняткових обставин (справи: *Sierratel v Barclays Bank*; *Societe Nouvelle des Papeteries de L'Aa v Machniefabrik BOA*). Або суд може не брати до уваги місце вирішального виконання, коли воно має незначний зв'язок із договором, а послуговуватись правом найтіснішого зв'язку (справи: *Bloch v Lima*; *Definitely Maybe v Marker Lieberberg*)⁸⁷.

У доктрині МПрП склалася класифікація презумпцій застосування тісного зв'язку. Так усі презумпції тісного зв'язку, які передбачені у Конвенції Рим I⁸⁸, поділяються на загальні та спеціальні презумпції.

Загальні презумпції, передбачені ч.2. ст.4. Конвенції Рим I встановлюють, що право тісного зв'язку залежить від того, який характер має договір — комерційний чи особистий. Коли стороною, яка здійснює вирішальне виконання для договору, є фізична особа — тоді правом, яке має

⁸⁶ Samuel, A. The New Swiss Private International Law Act. *International and Comparative Law Quarterly*. 1988. Vol.37(3). pp.681-695.

⁸⁷ Пшеничнюк Д.В. Колізійна доктрина вирішального виконання та принцип тісного зв'язку: континентальна традиція. *Часопис Київського університету права*. 2009. № 3. С.256.

⁸⁸ Конвенція про право, що застосовується до договірних зобов'язань (Рим I) від 17 червня 2008р. URL:http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_905

найбільш тісний зв'язок із договором, буде право її місця проживання на момент укладення договору.

Коли такою стороною є підприємство — таким правом буде право його основного місцезнаходження або субсидіарного місцезнаходження за умови, якщо воно співпадає із місцем виконання зобов'язання на момент укладення договору.

Спеціальні презумпції встановлені ст. 5 Конвенції Рим I, зокрема, для договорів перевезення: правом, що тісно пов'язане із договором, вважається право країни, де розташоване основне комерційне підприємство перевізника, за умови, що ця країна є одночасно місцем завантаження чи розвантаження або країною основного місцезнаходження комерційного підприємства вантажовідправника⁸⁹.

Як зазначено також у даній статті, якщо дана умова не виконується, то застосовується право країни, де розташоване місце доставки, обумовлене сторонами.

У коментарях до Конвенції CMR⁹⁰ йде мова про те, що положення, які стосуються територіальної сфери застосування Конвенції, є колізійними нормами міжнародного приватного права. Коли країна включає Конвенцію у своє законодавство, то її норми стають нормами міжнародного приватного права цієї країни. Таким чином, абсолютно неправильним є визначення застосовуваного права, на підставі пов'язаних із справою колізійних норм держави суду, без виключення положень про територіальне застосування самої Конвенції. Лише після цього слід розглядати питання, чи передбачає обране право застосування Конвенції CMR.

Кваліфікаційні умови, передбачені Конвенцією CMR є місця відправлення і доставки вантажів. Тут чітко прослідковується, що місцезнаходження чи громадянство сторін значення не мають. До інших кваліфікаційних умов, які також не мають значення — місце проживання сторони, її роботи чи місце укладення договору.

У такому випадку, немає необхідності встановлювати найбільш тісний зв'язок, однак постає необхідність у тлумаченні поняття «місце доставки».

Місце доставки повинно мати автономне значення без посилання на національне законодавство. У цьому відношенні «місце доставки» насправді є «місцем вирішального виконання» для договору перевезення вантажу. Проте, аналізу потребує випадок, коли місце доставки вантажу за договором, знаходиться у кількох країнах.

⁸⁹ Пшеничнюк Д.В. Колізійна доктрина вирішального виконання та принцип тісного зв'язку: континентальна традиція. *Часопис Київського університету права*. 2009. № 3. С.253.

⁹⁰ COMMENTARY On The Convention Of 19 May 1956 On The Contract For The International Carriage Of Goods By Road (CMR), UN: Geneva, 1975.

Виходячи із практики застосування норм Конвенції Рим I та Регламенту Брюссель I⁹¹, Ч. Околі вважає, що «місце доставки» слід розуміти як найтісніший зв'язувальний фактор між договором і країною, законодавство якої буде застосовуватись. У цьому зв'язку, необхідно встановити єдиний закон для визначення усіх договірних вимог. Суд повинен ознайомитись із умовами договору, щоб встановити країну основного місця доставки⁹².

Колізійні норми Конвенції CMR нечисленні, наприклад: призупинення і переривання терміну давності регулюється «законом суду» (*lex fori*) (п. 3 ст. 32); до деяких умов перевезення застосовується «закон місця складання накладної» (*lex loci CMR*) (п. 1 ст.5) або «закон місця знаходження вантажу» (*lex rei sitae*) (п. 5 ст. 16, п. 4 ст.20).

Та зважаючи на їх важливість для даного дослідження, вважаємо за потрібне провести їх аналіз. Колізійна прив'язка *lex fori* застосовується до питання призупинення і переривання терміну давності, що регулюється законом держави, де відбувається судовий розгляд. Якщо досліджувати правила перебігу позовної давності за законодавством України, то відповідно до ч. 3 ст. 267 Цивільного кодексу України, позовна давність застосовується судом лише за заявою сторони у спорі, зробленою до винесення ним рішення. Згідно п. 6 ч. 2 ст. 258 ЦК України позовна давність в один рік застосовується, зокрема, до вимог у зв'язку з перевезенням вантажу.

У цьому питанні, показовою є справа №53/323 від 30 березня 2011 року. Вищий господарський суд України (ВГСУ) при розгляді спору щодо міжнародного перевезення вантажу автомобільним транспортом, керуючись статтею 925 Цивільного кодексу України встановив, що до пред'явлення перевізникові позову, який впливає із договору перевезення вантажу чи пошти, можливим є пред'явлення йому претензії у порядку, встановленому законом, транспортними кодексами (статутами). Позов до перевізника може бути пред'явлений відправником вантажу або його одержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або неодержання від перевізника відповіді у місячний строк. До вимог, що впливають із договору перевезення вантажу, пошти, застосовується позовна давність в один рік з моменту, що визначається відповідно до транспортних кодексів (статутів).

Але, як правильно підкреслив ВГСУ, відповідно до ст. 926 Цивільного кодексу України позовна давність, у порядку пред'явлення позовів у справах,

⁹¹ Регламент №44/2001 Ради ЄС про юрисдикцію, визнання і виконання судових рішень у цивільних і комерційних справах від 22. 12. 2000 р. URL:http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_a84

⁹² Okoli, Chukwuma. Choice of Law for Contract of Carriage of Goods in the European Union. *Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly*. 2015. V.3 URL: <http://hdl.handle.net/10993/22089>

пов'язаних з перевезеннями у закордонному сполученні, визначається міжнародними договорами України, транспортними кодексами (статутами). Зокрема, частиною першою ст. 32 Конвенції CMR встановлено, що термін позовної давності для вимог, які випливають з перевезення, на яке поширюється ця Конвенція — один рік. Як було встановлено господарськими судами нижчих інстанцій по даній справі, згідно умов заявки на перевезення, відповідач повинен оплатити вартість перевезення протягом 10 банківських днів після надання пакету оригіналів документів. Оскільки позивач направив відповідачеві рахунок-фактуру, акт виконаних робіт та податкову накладну 09.07.2009р., відповідач повинен був у строк до 24.07.2009р. сплатити позивачу кошти за перевезення.

Застосовуючи норму ч. 2 ст. 32 Конвенції CMR, суд звернувся до норм чинного законодавства України і вказав, що пред'явлення претензії в письмовій формі призупиняє перебіг строку давності до дня, коли перевізник в письмовій формі відхилив претензії та повернув додані до неї документи. Згідно з ч. 1 ст. 7 Господарського процесуального кодексу України, претензія розглядається в місячний строк, який обчислюється з дня одержання претензії.

Господарськими судами встановлено, що позивач звертався до відповідача з претензією від 24.06.2009р. про оплату за здійснене перевезення. Претензія була направлена відповідачу 25.06.2009р., а отримана представником відповідача 30.06.2009р. Проте, відповідач відповіді на претензію не надав. А тому, як вказує у рішенні ВГСУ, відповідно до частини четвертої статті 267 ЦК України вплив позовної давності, про застосування якої заявлено стороною у спорі, є підставою для відмови у позові⁹³. Таким чином, колізійна прив'язка «закон суду» застосовується не до встановлення розміру строку позовної давності, а до порядку його застосування.

Відповідно до ч.1 ст.5 Конвенції CMR, вантажна накладна підписується відправником та перевізником. Ці підписи можуть бути надруковані або замінені печатками відправника і перевізника, якщо це допускається законодавством країни, в якій складена накладна. У такому випадку підлягає застосуванню колізійна прив'язка *lex loci CMR*. Якщо державою складання вантажної накладної буде визнано Україну, то претензії і спори щодо оформлення цієї накладної, розглядатимуться відповідно до чинного законодавства України.

Міністерством інфраструктури від 28 травня 2014 року видано Лист №5615/25/10-14 Щодо надання роз'яснень стосовно заповнення вантажної

⁹³ Справа №53/323 від 30 березня 2011р. URL:<http://www.reyestr.court.gov.ua>

накладної під час здійснення перевезень вантажів автомобільними транспортними засобами⁹⁴. У ньому зазначається, що перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні регулюються Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14. 10. 1997р. №363, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 20. 02. 1998р. за №128/2568⁹⁵. Главою 11 Правил визначено, що Замовник (вантажовідправник) засвідчує всі екземпляри товарно-транспортної накладної підписом і повинен виписувати їх в кількості не менше чотирьох екземплярів.

Окремо слід зазначити, що для деяких видів вантажів під час їх перевезення автомобільним транспортом встановлені спеціалізовані форми вантажних накладних, затверджені відповідними наказами уповноважених органів виконавчої влади. При застосуванні даної колізійної прив'язки варто наголосити, що для міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом — Конвенція CMR вже передбачила зміст накладної. Тому «закон місця складання накладної» стосується саме процедури її складання, а не істотних умов.

Ще однією колізійною прив'язкою, яка застосовується відповідно до норм Конвенції CMR — є *lex rei sitae*. Зокрема, перевізник, в порядку, передбаченому ст. 16 Конвенції CMR, має право продати вантаж, якщо він є швидкопсувним або, якщо цього вимагає його стан, або якщо витрати по його збереженню будуть занадто високі, в порівнянні з його вартістю. Застосована при продажі процедура, визначається діючими на місці розташування вантажу законодавством чи звичаями.

У разі виникнення суперечностей між контрагентами щодо належного виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом за законодавством України, перевізники (експедитори) вдаються до застосування норм цивільного законодавства, які регулюють порядок притримання речі. Так, відповідно до ст.594 ЦК України, кредитор, який правомірно володіє річчю, що підлягає передачі боржникові або особі, вказаній боржником, у разі невиконання ним у строк зобов'язання щодо оплати цієї речі або відшкодування кредиторів пов'язаних з нею витрат та інших збитків має право притримати її у себе до виконання боржником зобов'язання. Притриманням речі можуть забезпечуватись інші вимоги кредитора, якщо інше не встановлено договором або законом. Вимоги

⁹⁴ Щодо надання роз'яснень стосовно заповнення товарно-транспортної накладної під час здійснення перевезень вантажів автомобільними транспортними засобами: Лист, Міністерство інфраструктури України від 28 травня 2014р. URL: <http://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v5615733-14>

⁹⁵ Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ, Міністерство транспорту України від 14 жовтня 1997р. *Офіційний вісник України*. 1998. №8.

кредитора, який притримує річ у себе, задовольняються з її вартості відповідно до статті 591 ЦК України.

Статтею 10 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність»⁹⁶ також визначено, що експедитор має право притримувати вантаж. А ч. 4 статті 916 Цивільного кодексу України, говорить про те, що перевізник має право притримати переданий йому для перевезення вантаж для забезпечення внесення провізної плати та інших платежів. Таким чином, реалізація вантажу здійснюється не одразу.

Варто зазначити, що іноді перевізники зловживають таким правом. Як наслідок притримання може виступати як неналежний вид забезпечення виконання зобов'язань. У справі №21/66/10 (29/237-09) Вищим господарським судом України було встановлено, що між ТОВ «М&М Militser & Munch Ukraine GmbH» та ЗАТ «Харківський плитковий завод» укладений договір-доручення на транспортно-експедиційне обслуговування. За заявками від 17. 12. 2007р. вантаж був розвантажений позивачем на складі у м. Жешув (Польща) та притриманий до оплати відповідачем попередніх транспортно-експедиційних послуг з переданням на зберігання в м. Жешув. Господарським судом підкреслено, що наданими позивачем доказами не підтверджено правомірність утримання вантажу, оскільки позивачем притримано вантаж, який перевозився ним за заявкою від 18. 02. 2008р., тоді як вимоги сплати заборгованості заявлялись за раніше виставленими рахунками та по інших заявках⁹⁷. Отже, якщо перевізник має намір притримати вантаж до його правомірної реалізації, згідно з нормами Конвенції CMR, йому слід включити в предмет притримання лише той вантаж, щодо якого оплата не відбулась.

В іншому випадку, на підставі викладеного, рекомендуємо сторонам договору вносити застереження у договір про те, що «у разі невиконання чи неналежного виконання умов договору притриманню підлягатиме весь вантаж, який знаходиться у перевізника на момент, коли він дізнався чи міг дізнатися про порушене право».

Колізійна прив'язка «закон місця знаходження вантажу» також поширюється на порядок встановлення втрати вантажу. Як зазначено у статті 919 ЦК України, вантаж, не виданий одержувачеві на його вимогу протягом тридцяти днів після спливу строку його доставки, якщо більш тривалий строк не встановлений договором, транспортними кодексами (статутами), вважається втраченим. А у статті 20 Конвенції CMR, уточнено, якщо такий строк не узгоджено і той факт, що вантаж не був доставлений «протягом

⁹⁶ Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004р. *Голос України*. 2004. №140.

⁹⁷ Справа №21/66/10 (29/237-09) від 28 січня 2010р. URL:<http://www.reyestr.court.gov.ua>

шістдесяти днів із дня прийняття вантажу перевізником, є безперечним доказом втрати вантажу і особа ... може на цій підставі вважати його загубленим».

Таким чином, у відповідності зі ст. 20 Конвенції CMR, «коли вантаж не був знайдений», перевізник має право розпоряджатися знайденим вантажем, відповідно до законодавства місцезнаходження вантажу. Наприклад, Цивільний кодекс України встановлює: «особа, яка заволоділа рухомою річчю, від якої власник відмовився набуває право власності на цю річ з моменту заволодіння нею» (ст. 336). Також передбачається, якщо особа, яка має право вимагати повернення загубленої речі, або місце її перебування невідомі, особа, яка знайшла загублену річ, зобов'язана заявити про знахідку Національній поліції або органів місцевого самоврядування. Особа, яка знайшла загублену річ, має право зберігати її у себе або здати на зберігання Національній поліції, або органів місцевого самоврядування, або передати знахідку особі, яку вони вказали. Річ, що швидко псується, або річ, витрати на зберігання якої є непропорційно великими порівняно з її вартістю, може бути продана особою, яка її знайшла, з одержанням письмових доказів, що підтверджують суму виторгу. Сума грошей, одержана від продажу знайденої речі, підлягає поверненню особі, яка має право вимагати її повернення. Особа, яка знайшла загублену річ, набуває право власності на неї після спливу шести місяців з моменту заявлення про знахідку Національній поліції або органів місцевого самоврядування, за умов, передбачених у ст. 338 ЦК України.

Крім зазначених, при здійсненні міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, застосовуються колізійні прив'язки: «закон місця відправлення вантажу» (*lex loci departures*), «закон місця призначення вантажу» (*lex loci destinationis*), «закон місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди» (*lex loci accidente*).

При розгляді проблемних питань пред'явлення вантажу для перевезення застосовується прив'язка «закон місця відправлення вантажу». Якщо проблема полягає у порядку видачі доставленого вантажу одержувачеві або виявлено недостачу вантажу у пункті призначення для розвантаження і потрібно скласти акт про недостачу, то ці завдання розв'язуються на підставі колізійної прив'язки «закон місця призначення вантажу».

Транспортний засіб, здійснюючи міжнародне дорожнє перевезення, може стати учасником дорожньо-транспортної пригоди, тому потребує встановлення застосовуване до наслідків такої пригоди право. Тут слід застосовувати норми Конвенції про право, що застосовується до дорожньо-

транспортних пригод (1971р.)⁹⁸. Вказана конвенція визначає право, яке застосовується до недоговорної цивільної відповідальності, яка виникає у результаті дорожньо-транспортних пригод. За загальним правилом, що закріплено у статті 3 Конвенції про право, що застосовується до дорожньо-транспортних пригод, за цих обставин застосовується право держави, де трапилась дорожньо-транспортна пригода.

Отже, враховуючи вищенаведене, можна виділити наступні колізійні прив'язки, що можуть застосовуватись до договірних відносин з міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом: "закон автономії волі", а також підстави для обмеження у застосуванні такої прив'язки, "закон найбільш тісного зв'язку", "закон суду", "закон місця знаходження вантажу", "закон місця складання вантажної накладної", "закон місця відправлення вантажу", "закон місця призначення вантажу", "закон місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди".

1.3. Уніфікація колізійних норм та гармонізація законодавства у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом

Міжнародне приватне право — це полісистемний правовий комплекс, що поєднує в собі і національні, і міжнародні норми. Полісистемний і комплексний характер МПрП обумовлений специфікою предмета регулювання — приватно-правові відносини, що виникають у сфері міжнародних відносин.

У світі існує велика кількість міжнародних організацій, які займаються проблемами міжнародного приватного права, — Гаазька конференція з МПрП, Міжнародний симпозіум з Кодексу Бустаманте, Всесвітня торгова організація (ВТО), Міжнародний інститут з уніфікації приватного права (УНІДРУА), Міжнародна торгова палата, Конференція ООН з торгівлі і розвитку (ЮНК-ТАД), Комісія ООН з права міжнародної торгівлі (ЮНСІТРАЛ) та інші. Ці організації проводять велику роботу з уніфікації і гармонізації законодавства у сфері міжнародного приватного права. У рамках цих організацій, як зазначає І. В. Гетьман-Павлова, укладено величезну кількість міжнародних договорів, що регулюють різні аспекти міждержавної співпраці з приватноправових питань.

З огляду на труднощі застосування внутрішнього права окремих держав для регулювання зовнішньоекономічних відносин та, одночасно, необхідність

⁹⁸ Международные коммерческие сделки / под ред. У. Хелльманна, С.А. Балашенко, В.И. Нагнибеди. Хмельницкий: Хмельницкий университет управления и права, 2015. С.142.

збереження колізійного методу регулювання, більшість міжнародних конвенцій у сфері МПРП мають комплексний нормативний характер — є поєднанням уніфікованих, матеріальних і колізійних норм⁹⁹.

Незалежно від колізійних норм, у МПРП діють надімперативні норми і як визначає В. Л. Чубарєв, практично усуваючи їх. Такої ж думки дотримуються Г. С. Фединак та Л. С. Фединак. Однак, призначенням надімперативної норми, на думку Є. Д. Боярського, і з чією позицією варто погодитись, є корекція результатів застосування колізійної норми, а не цілковита заміна останньої. В іншому випадку, введення в дію надімперативної норми матиме наслідком невиправдане розширення сфери дії права держави суду (або третіх держав, за умови застосування іноземних надімперативних норм). У міжнародному приватному праві виділяють дві основні ознаки надімперативних норм.

1. Безпосередність застосування до правовідносин всупереч приписам як колізійних норм, так і норм компетентного права, визначеного на їх підставі.

2. Особливо важливий характер даних норм.

Колізійні та надімперативні норми відрізняються одна від одної за обсягом правового регулювання. Колізійні норми спрямовуються на регулювання окремих видів правовідносин у сфері приватного права, надімперативні норми регулюють конкретні аспекти таких правовідносин¹⁰⁰.

Надімперативними нормами, як зазначає А. С. Довгерт, можна вважати норми, які забезпечують важливі права учасників цивільно-правового обороту та норми, з якими українське законодавство пов'язує забезпечення охорони важливих інтересів учасників цивільного обороту¹⁰¹.

Конвенцією Рим I вперше було одночасно закріплено як застереження про вітчизняні надімперативні норми, так і застереження про іноземні надімперативні норми. Останнє одержало наступне формулювання у ч. 1 ст. 7: «при застосуванні на основі даної Конвенції права будь якої держави може бути визнано дію імперативних норм права другої держави, з якою ситуація має тісний зв'язок, за умови та в тій мірі, в якій за правом другої держави такі норми підлягають застосуванню незалежно від права, застосовуваного до договору. При вирішенні питання про застосування таких імперативних норм повинні братися до уваги їх сутність та призначення, а також наслідки їх застосування або незастосування»¹⁰².

⁹⁹ Гетьман-Павлова І.В. Международное частное право: учебник. М.: «Эксмо», 2009. С.32-33.

¹⁰⁰ Боярський Є.Д. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України: Дис. ... канд. юрид. наук. Національна академія правових наук України Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака. К., 2015. С.110.

¹⁰¹ Міжнародне приватне право: Науково-практичний коментар Закону / за ред. А. Довгерта. Х.: Одисей, 2008. С.108.

¹⁰² Конвенція про право, що застосовується до договірних зобов'язань (Рим I) від 17 червня 2008р.

При розробці Конвенції Рим I робоча група прийшла до висновку, що число держав, надімперативні норми яких можуть підлягати застосуванню, має бути звуженим лише до тих, що мають істотний, реальний зв'язок із відповідними правовідносинами. Інакше, існувала б загроза, що орган правозастосування був би змушений встановлювати необхідність застосування до правовідносин надімперативних норм держав, що мають з ними незначний або навіть випадковий зв'язок, наприклад, держава місця реєстрації перевізника по договору поставки, держава походження товару, держава місця виконання договору, місця ділової активності чи проживання однієї зі сторін договору та ін¹⁰³.

Аналіз Конвенції CMR дає підстави стверджувати про доволі широку сферу її застосування. Вона застосовується, коли місце відправлення вантажу або місце призначення знаходяться на території країни-учасниці Конвенції. Таким чином, перевезення вважається міжнародним, якщо воно відбувається з перетином державного кордону і хоча б одна країна — місце відправлення або місце призначення вантажу — є учасницею Конвенції CMR. При такій ситуації, не має значення місце знаходження комерційного підприємства чи місце його реєстрації. Наявність хоча б однієї ознаки міжнародного перевезення, передбаченої Конвенцією CMR, автоматично припускає першочергове застосування саме її норм, а не будь яких норм національного законодавства.

Вищий господарський суд України при перегляді справи № 12/430 від 4 листопада 2010 року, зазначив, що правильно визначили суди попередніх інстанцій, оскільки спір виник з правовідносин надання послуг з міжнародного автомобільного перевезення вантажу, ці правовідносини регулюються положеннями Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19.05.1956р., яка для України вступила в силу 17.05.2007р., за приписами якої дана Конвенція застосовується до всякого договору дорожнього перевезення вантажів за винагороду за допомогою автомобілів, коли зазначені в договорі місце прийняття до перевезення вантажу і місце, передбачене для здачі вантажу, знаходяться на території двох різних країн, з яких, принаймні, одна є учасником Конвенції (ст. 1 глави 1 Конвенції)¹⁰⁴.

Треба сказати, що норми Конвенції CMR застосовувались судом і до її ратифікації Україною. Так у справі № 9/304 ще у 2006 році, Вищий господарський суд України розглядаючи спір встановив, що згідно умов договору

URL:http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_905

¹⁰³ Боярський С.Д. *Цитована праця*. С.151.

¹⁰⁴ Справа №12/430 від 4 листопада 2010р. URL:<http://www.reyestr.court.gov.ua>

позивач замовив, а відповідач — зобов'язався надати послуги перевезення вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. Відповідно до заявки від 21. 04. 2005р. (додаток до договору) вантаж повинен бути доставлений по маршруту: м.Полтава (Україна) — м.Дуйсбург (Німеччина) через пункт прикордонного перетину у м.Краковець. Колегія суддів зазначила, що правовідносини врегульовані Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, підписана у Женеві 19. 05. 1956 року, застосовується до договору дорожнього перевезення вантажів за винагороду за допомогою транспортних засобів, якщо місце навантаження вантажу і місце доставки вантажу, зазначені в договорі, знаходяться на території двох різних держав, з яких принаймні одна є учасницею Конвенції. Враховуючи, що місце розвантаження вантажу — Німеччина, яка є учасницею Конвенції CMR, висновок попередніх судових інстанцій щодо застосування до взаємовідносин сторін її норм — правильний¹⁰⁵.

Зближення позицій держав «континентальної» та «загальної» сімей права щодо законодавчого регулювання у сфері МПрП відзначає В. І. Кисіль. Перші активно впроваджують у законодавство принцип найбільш тісного зв'язку, запозичений в англо-американській доктрині міжнародного приватного права. В останніх — переглядається традиційно негативне ставлення до кодифікації права, у тому числі міжнародного приватного права та визнається необхідність систематизації законодавства у цій галузі¹⁰⁶.

Звідси, відносини, які отримують неоднакову правову оцінку у праві різних держав, називають «кульгавими». Наявність кульгавих відносин обумовлено наступними факторами:

- 1) істотними відмінностями у матеріальному праві окремих держав;
- 2) розбіжностями в змісті внутрішньодержавних колізійних норм;
- 3) недостатньою уніфікацією норм про міжнародну підсудність цивільних справ та про розмежування компетенції інших правозастосовних органів.

Слід погодитися з думкою О. Р. Кібенко, що засобами подолання такого явища, як кульгаві відносини, є:

- 1) уніфікація матеріально-правових норм, спрямованих на регулювання відносин з іноземним елементом;
- 2) уніфікація колізійних норм;
- 3) укладення міжнародних договорів, що розмежовують компетенцію судів та інших правозастосовних органів різних країн у справах з іноземним

¹⁰⁵ Справа №9/304 від 14 листопада 2006р. URL:<http://www.reyestr.court.gov.ua>

¹⁰⁶ Кисіль В.І. Механізми колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. К., 2001. С. 19.

елементному, які передбачають взаємне визнання і виконання судових рішень¹⁰⁷.

При тлумаченні поняття «уніфікація», його варто відмежовувати від ряду інших понять. Аналізуючи думки науковців, Є. А. Крутий зазначає, що під «міжнародною уніфікацією» слід розуміти процес міждержавної співпраці, в ході якої норми двох або більше національних правопорядків, які застосовуються до одного і того ж транскордонного приватноправового відношення та конфліктують між собою, замінюються однією єдиною нормою.

Якщо мета кодифікації міжнародного приватного права полягає у встановленні державою системного правового регулювання транскордонних приватноправових відносинах, то метою уніфікації — є розробка єдиних (схожих) норм і забезпечення їх застосування, відповідно до міждержавних домовленостей¹⁰⁸.

Цікавим є те, що О. В. Руденко пропонує розглядати різновидом уніфікації, кодифікацію, модернізацію, консолідацію тощо. Так, кодифікація — це «зведення в єдине ціле (у кодекс) різних правових законів, постанов тощо»; модернізація — «зміна, вдосконалення відповідно до сучасних вимог і смаків»; консолідація — «дія за значенням консолідувати й консолідуватися», а консолідувати — це «зміцнювати, укріплювати що-небудь, об'єднувати, згуртовувати когось»¹⁰⁹.

Термін «*codificatio*» з латинської мови перекладається як «систематизація законодавства»¹¹⁰, а у дослідженнях І. В. Кисіля, означає систематизацію, зведення норм права у певній галузі в єдину узгоджену систему (кодекс, закон або розділ певного законодавчого акта)¹¹¹. А Н. Г. Вілкова розглядає кодифікацію як «процес розроблення і вдосконалення національного законодавства певної держави»¹¹².

На нашу думку, процес кодифікації має не лише національний характер. Варто погодитись з позицією науковців, які наголошують на тому, що процес кодифікації — це зведення в єдину систему норм права однієї галузі. При цьому, вважаємо, що не має значення, чи мова йде про галузь права конкретної держави, чи це галузь права міжнародного характеру. Так, наприклад, у результаті проведення міжнародної кодифікації було створено Конвенцію про працю у морському судноплаванні¹¹³.

¹⁰⁷ Кибенко Е. Р. Международное частное право: учебно-практическое пособие. Х.: Эспада, 2003. С.45.

¹⁰⁸ Крутий Е.А. Современные кодификации международного частного права: Дис. ... канд. юрид. наук. Нап. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». 2012. С.67.

¹⁰⁹ Руденко О.В. Уніфікація міжнародного приватного права в ЄС: Дис. ... канд. юрид. наук. Київський національний університет ім. Т. Шевченка. 2007. С.33.

¹¹⁰ Чуракова Л.П. Латинсько-український та українсько-латинський словник. К.: Чумацький Шлях, 2009. С.36.

¹¹¹ Кисіль В.І. Сучасні тенденції кодифікації міжнародного приватного права. *Право України*. 2014. №2. С.91.

¹¹² Вілкова Н.Г. Договорное право в международном обороте. М.: Статут, 2004. 511с. С.70.

¹¹³ Конвенція про працю у морському судноплаванні від 23 лютого 2006р.

Як зазначає І. А. Діковська, уніфікація — це процес створення, зміни та застосування правових норм, однакових для декількох правових систем¹¹⁴. Прагнення законодавця до уніфікації має, принаймні, дві підстави: потреба в однаковому регулюванні близьких суспільних відносин та бажання концентрації вже наявної множинності правового матеріалу в однойменній сфері, що створює труднощі його застосування на практиці. Відповідно, в одних випадках уніфікованому впливу піддається правова матерія окремих нормативних актів, зміст яких поширюється на невелику, специфічну групу суспільних відносин в межах певної галузі; в інших — рівень уніфікації може досягати рівня кодифікації нормативних актів¹¹⁵.

Наприклад, А. Л. Маковський виділяє два способи уніфікації: 1) створення у різних державах єдиних правових норм у результаті впливу різних правових систем одна на одну;

2) створення державами єдиних норм свого права з використанням ними для цієї мети міжнародно-правових засобів — договірна уніфікація¹¹⁶.

Будь яка форма уніфікації на думку, А. І. Граціанова, припускає, насамперед, ліквідацію багатозначності використовуваних у правотворчості слів і словосполучень з метою впровадження в текст нормативного акту єдиної, універсальної термінології, що становить невід’ємну частину уніфікаційного циклу і багато в чому відображає його юридичну природу. Термінологічна взаємозалежність проявляється в тому, що неможливо уявити уніфіковані правові акти без загальних понять і термінів, які їх визначають. Не можна вважати уніфікованими правові акти, в яких відсутня єдина термінологія¹¹⁷. Так, у статті 1 Конвенції CMR зазначено, що для цілей цієї Конвенції «транспортний засіб» означає автомобілі, автопоїзди, причепа і напівпричепа як це визначено в статті 4 Конвенції про дорожній рух від 19 вересня 1949 року.

Вибір документа, що має бути створений в результаті уніфікації, залежить від переслідуваної мети. Якщо вона полягає у високому ступені узгодженості законодавства різних держав, обирається «конвенція». У випадках, коли неможливо досягти високого ступеня узгодженості або бажано досягти більшої гнучкості, обирається «типовий закон» або «керівний акт» для законодавчих органів.

URL:http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/993_519

¹¹⁴ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов’язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. С.41.

¹¹⁵ Граціанов А.І. Процес систематизації та уніфікації законодавства і розвиток правової системи України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Національна академія внутрішніх справ України. 2004. С.10.

¹¹⁶ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов’язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. С.41-42.

¹¹⁷ Граціанов А.І. Процес систематизації та уніфікації законодавства і розвиток правової системи України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Національна академія внутрішніх справ України. 2004. С.11.

Якщо держави не готові до узгодження єдиного підходу чи правила або не вдається досягти згоди щодо ключових питань, то створення конвенції чи типового закону навряд чи буде можливим. Замість цього складається набір принципів чи законодавчих рекомендацій¹¹⁸.

Уніфікації законів у сфері МПрП, як зазначає І. В. Кисіль, дедалі ширше обговорюється у пострадянській доктрині. Тут слід, однак, зазначити, що спроби регіональної уніфікації колізійного права далеко не завжди бувають вдалими. Більш доцільним, на його думку, уявляється варіант органічного зближення національних правових систем, у частині колізійного регулювання, шляхом узвичаєння загальноприйнятих підходів до правозастосування в цій галузі. Таке зближення залежить, передусім, від фактичних обставин співіснування держав і визначається такими чинниками, як а) спорідненість правових систем; б) економічні зв'язки; в) міграція населення тощо. Це об'єктивний процес, в якому не останню роль відіграють правова наука (яка узагальнює і систематизує доктринальні механізми вирішення колізій) та судова практика (яка реалізує ці підходи при вирішенні конкретних справ, що виникають з правовідносин, ускладнених іноземним елементом)¹¹⁹.

У Договорі про заснування Європейського Співтовариства, звертає увагу О. В. Руденко, зокрема у статті 95, не використовується слово «уніфікація», а замість нього вживаються три слова: «апроксимація», відповідником якого в українській юридичній мові є слово «зближення», «гармонізація» та «координація». Апроксимація — це «наближене зображення», гармонізація — «приведення в стан відповідності, злагоженості; збільшення гармонійності», координація — «1) погодження, зведення до відповідності, установлення взаємозв'язку, контакту в діяльності людей, між діями, поняттями тощо; 2) узгодженість рухів, дій і т. ін.»¹²⁰.

Гармонізація, як визначає Г. К. Дмитрієва, це процес, спрямований на зближення права різних держав, усунення чи зменшення відмінностей у ньому. На відміну від уніфікації, у гармонізації відсутні міжнародно-правові зобов'язання держав, закріплені міжнародним договором. Н. В. Вілкова вважає, що у широкому розумінні, уніфікація охоплює гармонізацію та кодифікацію¹²¹.

Гармонізація права проявляється у формі зближення національних правових систем, зменшення та усунення відмінностей між ними.

¹¹⁸ Діковська І.А. *Цитована праця*. С.44.

¹¹⁹ Кисіль В.І. Механізми колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. К., 2001. С.18.

¹²⁰ Руденко О.В. Уніфікація міжнародного приватного права в ЄС: Дис. ... канд. юрид. наук. Київський національний університет ім. Т. Шевченка. 2007. С.36.

¹²¹ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. С.49

Гармонізація права і його уніфікація — взаємопов'язані явища, але, як вважає І. В. Гетьман-Павлова, гармонізація є більш широким поняттям, так як зближення національно-правових систем здійснюється і за межами уніфікації права. Головна відмінність гармонізації від уніфікації — відсутність міжнародних зобов'язань (Міжнародних договірних форм) в процесі гармонізації.

Відсутність договірних форм зумовлює специфіку всього процесу гармонізації права в цілому. Цей процес може бути як стихійним, так і цілеспрямованим. Гармонізація права може носити і односторонній, і взаємний характер. Одностороння гармонізація має місце тоді, коли право однієї держави адаптується до права іншої держави. Така гармонізація завжди здійснюється виключно на національно-правовій основі, — держава вводить в своє національне право норми іноземного права. Взаємну гармонізацію можна визначити як узгоджений комплекс заходів, спрямованих на зближення права окремих держав¹²².

Зокрема, Угодою про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони, яку ратифіковано 16. 09. 2014 року¹²³, передбачено, що Сторони розширюють і зміцнюють співробітництво в галузі транспорту; сприяють здійсненню ефективних і безпечних транспортних перевезень. Співробітництво між Сторонами має на меті сприяння реструктуризації та оновленню транспортного сектору України і поступовій гармонізації діючих стандартів та політики з існуючими в ЄС, зокрема шляхом впровадження заходів, викладених у Додатку XXXII до цієї Угоди, без шкоди для зобов'язань, що впливають з окремих транспортних угод, укладених між Сторонами.

На наш погляд, визначальними відмінностями між уніфікацією та гармонізацією є те, що у процесі уніфікації відбувається створення, зміна чи застосування існуючих норм як норм, однакових (уніфікованих) для декількох правових систем і відповідне закріплення їх як таких. Гармонізацію ж варто розглядати як процес розроблення спільних узагальнених норм, зокрема, шляхом створення типових законодавчих актів, за результатами проведених порівняльно-правових досліджень.

Як відзначає І. І. Лукашук, слід розрізняти області, дозрілі для глобальної гармонізації, і ті, в яких гармонізація реальна лише на регіональному рівні. Глобальна гармонізація торкнулася міждержавних

¹²² Гетьман-Павлова І.В. Международное частное право: учебник. М.: «Эксмо», 2009. С.34-35.

¹²³ Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27 червня 2014р. URL:http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011

відносин, які спрямовані на регулювання прав людини та міжнародної безпеки, право міжнародних договорів. А. В. Левашова, пише — «глобалізація включає в себе стиснення світу в цілому і швидке зростання усвідомлення цього. Глобальний розвиток складається з двох основних тенденцій: з одного боку, раціоналізації та уніфікації форм економічного і суспільного прогресу, а з іншого — природного прагнення різних типів соціокультурної організації до самозбереження, а заради цього часто і до відокремлення»¹²⁴.

На те, що терміни «уніфікація», «гармонізація» та «кодифікація» не є синонімами, звертають увагу і ряд інших вчених. Гармонізація є процесом, який має тенденцію усунути існуючі відмінності між юридичними системами — зазначають такі вчені, як М. Будман; Д. Ліборн; П. Лернер. Уніфікація здійснюється за умови, що існуюче гетерогенне (різномірне) законодавство, буде замінено іншими попередньо узгодженими нормами, які будуть записані однією термінологією (А. Гарро; Г. Фікс-Самудіо). Кодифікація — це спосіб підбиття підсумків, але з врахуванням попередньої уніфікації та/або гармонізації¹²⁵.

Однією з причин виникнення колізії та проблеми вибору права є розбіжності у змісті приватного права різних держав. О. Х. Юлдашев зазначає, що колізійну проблему можна вирішити (подолати колізію) створенням і застосуванням однакових за змістом правових норм. А тому наприкінці ХІ ст. розпочався процес уніфікації у міжнародному приватному праві, тобто створення однакових (уніфікованих) колізійних норм.

Уніфікація здійснюється у формі прийняття міжнародних договорів (конвенцій), що укладаються між державами, які беруть на себе міжнародноправове зобов'язання застосовувати сформульовані у договорі однакові колізійні норми із визначеного кола приватноправових відносин. Використання уніфікованих норм, вказує О. Х. Юлдашев, частково знімає розглянуті недоліки колізійного способу: сприяє ліквідації «колізії колізій», а також зменшує імовірність виникнення «відносин, що кульгають», заповнює прогалини в національному колізійному праві.

В Україні це досягається наданням Верховною Радою України згоди на обов'язковість відповідного чинного міжнародного договору, створенням у різних державах уніфікованих матеріальних норм певних галузей приватного права, що знімає саму колізійну проблему¹²⁶.

Нині уніфікація ще не стала переважним способом регулювання приватноправових міжнародних відносин і охоплює здебільшого торгівлю й

¹²⁴ Кудашкин В.В. Актуальные вопросы международного частного права. М., Волтерс Клувер. 2004. С.93.

¹²⁵ González Martín, Nuria. Private International Law in Latin America: from Hard to Soft Law. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*. 2011. vol. XI. P.394.

¹²⁶ Юлдашев О.Х. Міжнародне приватне право: Теоретичні та прикладні аспекти. К.: МАУП, 2004. С.84.

операції, пов'язані з нею, — перевезення, розрахунки тощо. Проте і тут водночас застосовується колізійний спосіб, що іноді є єдиною можливістю для вирішення спірних питань¹²⁷.

Засобами уніфікації, В. П. Жушман та І. А. Шуміло пропонують вважати: а) міжнародні договори — найбільш поширений засіб здійснення уніфікації; б) типові (модельні) закони. Прикладом є Модельний цивільний кодекс, прийнятий 7 лютого 1996 р. Міжпарламентською Асамблеєю держав-учасниць СНД (його розділ VII містить норми МПРП); в) кодифіковані зводи міжнародних торгових звичаїв також сприяють досягненню одноманітності у їх розумінні і застосуванні¹²⁸.

Проте, вважаємо, що з такою класифікацією важко погодитись. Щодо міжнародних договорів, справді — це доволі поширена форма уніфікації. Сюди ми відносимо також уніфіковані принципи та рекомендації, уніфіковані звичаї тощо. Щодо модельних законів, то це скоріше засіб гармонізації, оскільки їх покликання узгодити правове регулювання того чи іншого питання у різних правових системах. А уніфікація — напрацьовує єдине можливе правило для вирішення питання у різних правових системах.

Уніфікація у міжнародному приватному праві здійснюється шляхом укладення відповідних договорів. Держави-учасниці таких договорів можуть використовувати методи прямої чи непрямої уніфікації. При прямій уніфікації в міжнародному договорі встановлюються правові норми, які можуть прямо, без додаткової конкретизації застосовуватися у правових системах держав-учасниць договору, тобто досягається високий рівень одноманітності у правовому регулюванні певних відносин. Це, наприклад, норма статті 6 Конвенції CMR, яка передбачає конкретний перелік істотних умов вантажної накладної для міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

При непрямій уніфікації, держави-учасниці міжнародного договору беруть на себе зобов'язання встановити у національному законодавстві правові норми, зміст яких визначено в договорі. Зокрема, стаття 6 УПШ зобов'язує договірні сторони прийняти всі необхідні заходи з метою забезпечення виконання умов цієї Угоди.

Змішаним метод вважається тоді, коли міжнародним договором встановлюються певні норми, але учасникам договору надається право відступати від них у національному законодавстві. Стаття 4 ДОПНВ, наприклад, передбачає, що Договірні Сторони зберігають за собою право

¹²⁷ Юлдашев О.Х. Цитована праця. С.87.

¹²⁸ Міжнародне приватне право: підруч. / за ред. проф. В. П. Жушмана та доц. І. А. Шуміло. Х.: Право, 2011. С. 39-41.

домовлятися шляхом укладення особливих двосторонніх або багатосторонніх угод про те, що деякі небезпечні вантажі, будь-яке міжнародне перевезення яких забороняється цією Угодою, можуть за деяких умов допускатися до міжнародних перевезень через їхню територію.

Значною мірою уніфікації правових норм сприяють так звані модельні законодавчі акти. Модельні закони є рекомендаційними актами з типовими нормами. Вони не обов'язкові для держав, а слугують нормативним орієнтиром для внутрішнього законодавства.

Міжнародна уніфікація правових норм, що регулюють відносини за участю іноземних елементів, розроблення проектів відповідних міжнародних договорів здійснюються, зокрема, під егідою ООН¹²⁹. Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (КВТ ЄЕК ООН) є одним з найбільш ефективних органів Європейської економічної комісії. Створений у 1948 році, як міжурядовий орган і, протягом перших років своєї діяльності, повинен був приймати невідкладні заходи для вирішення транспортних проблем, що виникали в Європі після закінчення Другої світової війни. Комітетом розроблено ряд конвенцій, угод, рекомендацій і норм з метою полегшення міжнародних перевезень та уніфікації і поліпшення національних рекомендацій за активної участі і допомоги міжнародних неурядових організацій. Лише в галузі автомобільного транспорту розроблено близько 40 міжнародних конвенцій і договорів, а також більше 90 одноманітних розпоряджень (правил), щодо конструкції транспортних засобів¹³⁰.

Останнім часом, внаслідок швидкого розвитку транспортної техніки (збільшення швидкості та радіуса дії транспортних засобів), дедалі більше поширюється взаємодія між державами, що підвищує значення різних міжнародних договорів у цій сфері. Вони регламентують як публічні (адміністративні) відносини (наприклад, безпека руху транспортних засобів), так і приватні (цивільно-правові) відносини, зокрема перевезення.

Участь конкретної держави у певному міжнародному договорі, як правило, не зобов'язує її уніфікувати своє внутрішнє законодавство з положеннями міжнародного договору. Проте, на практиці, міжнародні договори мають значний вплив на національне право. Це сприяє уніфікації норм, що діють у межах території різних держав, стосовно конкретного виду перевезень.

¹²⁹ Міжнародне приватне право: підруч. / за ред. проф. В. П. Жушмана та доц. І. А. Шуміло. Х.: Право, 2011. С. 39-41.

¹³⁰ Бондарев С.І. Методичний посібник з дисципліни «Організація міжнародних автомобільних перевезень». К.: НУБіП, 2014. С.28-29.

Конвенції й інші міжнародні договори в галузі перевезень створюють уніфіковане право. Це означає, що вони не тільки поєднують держави — учасниці договорів, а й безпосередньо застосовуються для конкретних приватних договорів із перевезень, що укладаються окремими фізичними та юридичними особами. Тим самим зменшується застосування до перевезень так званих колізійних норм, які використовуються з метою уникнення спірних моментів між нормами, які діють на території різних держав¹³¹.

Рационалізація транспортного потенціалу, розпочата процесом контейнеризації, отримала подальший розвиток у значному поліпшенні автомобільних перевезень. Вантажні автомобілі, як зазначає Х. Фарія, у даний час перевозять майже чверть всіх товарів, що переміщуються між містами в Сполучених Штатах, і автоперевізники заробляють набагато більше грошей, ніж залізничні.

Подібний розвиток також відбувається у Європі. Хоча вантажні перевезення ще не замінили залізничні, вони стали ключовим елементом в континентальній транспортній логістиці. Європейські автоперевізники, потерпають від неузгодженості один одному національних законів, що регулюють договір перевезення автомобільним транспортом та відповідальність перевізника.

Після підготовчої роботи Міжнародного інституту з уніфікації Приватного права (УНІДРУА), європейські держави розробили Конвенцію про Договір про міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом (CMR) під егідою Європейської економічної комісії ООН в 1956 році¹³².

У порівнянні з рядом інших конвенцій, судові органи керуються коментарями і допоміжними текстами при тлумаченні положень Конвенції CMR, хоч і не багатьма. В принципі, судові органи посилаються на три основні роботи, а саме: «Міжнародне дорожнє перевезення вантажів автомобільним транспортом: CMR»; «Hill & Messent: CMR контракти з міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом»; Коментар до CMR¹³³.

Коментар до CMR був підготовлений професором Роландом Лойвом (Австрія), як членом Керівної Ради Міжнародного інституту з уніфікації приватного права (УНІДРУА), відповідно до повноважень, наданих Комітетом з внутрішнього транспорту на його тридцять другій сесії.

¹³¹ Юлдашев О.Х. Міжнародне приватне право: Теоретичні та прикладні аспекти. К.: МАУП, 2004. С.378.

¹³² Faria, José Angelo Estrella. Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules. *Texas International Law Journal*.2008. vol.44. P.290-291.

¹³³ Wallace, Mary J. Instruments of international commercial harmonisation in England and Wales: how 'international' is international commercial law? Norwich, United Kingdom: University of East Anglia. 2013. P.192.

Транспортне право і, зокрема, норми приватного права, які є частиною транспортного права, відносяться до числа тих сфер, у яких необхідність забезпечення безпеки й уніфікації права відчувається найсильніше.

Через кілька років після свого створення, Європейська Економічна комісія ООН (ЄЕК), через Робочу групу з юридичних питань, яка була допоміжним органом Комітету з внутрішнього транспорту, почала розглядати проблеми приватного права, що впливають з договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. У цій сфері, ЄЕК послуговувалась дослідженнями, які вже були проведені, відповідно до пропозицій, зроблених Міжнародним інститутом з уніфікації приватного права (УНІДРУА) від 29 березня 1948 року, в комітеті — спочатку у Тресторонньому форматі (УНІДРУА, Міжнародна комерційна палата (ІСС), і Міжнародний союз автомобільного транспорту (НДІ)), а потім Чотиресторонньому (за участі Міжнародного союзу з морського страхування), який працював під головуванням представника Швеції, містера Бегга і співробітництва багатьох експертів з різних країн¹³⁴.

Як пояснює Р. Лойв, Конвенція CMR не в змозі охопити всі проблеми приватного права, які впливають з договору перевезення вантажів автомобільним транспортом. Основні питання, що у ній розглянуті, стосуються транспортних документів і відповідальності водія за втрату вантажу та його пошкодження, також щодо будь якої затримки в доставці вантажу. Багато норм стосуються вторинних обов'язків перевізника, відправника або одержувача. Найбільш важливі питання, які не враховуються Конвенцією CMR — стосуються вартості вантажу, процедури отримання від перевізника послуг, обіцяних в договорі або компенсації за порушення умов договору, а також будь якого притримання або права на притримання, що перевізник може мати відносно вантажів, які перевозяться¹³⁵.

При створенні Конвенції CMR, розробниками вважалося неможливим мати справу із загальними проблемами договірної права, особливо, які відносяться до дійсності договору, тому ці питання досі регулюються національним законодавством.

Форми транспортування (перевезення залізничним, автомобільним, повітряним, морським і внутрішнім водним шляхом) не змінилися з 19 травня 1956 року, дати, коли була підписана Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Так і не змінювалась Конвенція CMR, за винятком поправок щодо валюти

¹³⁴ Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). UN, 1975. P.1.

¹³⁵ Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). UN, 1975. P.4.

відшкодування. З іншого боку, як зазначає Х. Пуцеус, способи передачі інформації, що використовуються у таких транспортних операціях зазнали істотних змін. Майже всі користувачі перейшли з паперових транспортних документів до електронного обміну даними¹³⁶. Сторони Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, підписаної у Женеві, погодили Додатковий протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, що стосується електронної накладної. Ціллю цього Протоколу стало прагнення доповнити зазначену Конвенцію з метою спрощення факультативного порядку складання накладної за допомогою методів, використовуваних для електронної реєстрації та обробки даних¹³⁷. Уніфікація міжнародного перевезення вантажів охопила й інші різновиди таких перевезень.

Робота над створенням транзитної системи міжнародних дорожніх перевезень (МДП) розпочалась під егідою ЄЕК ООН після завершення Другої світової війни. У 1949 р. кілька європейських держав підписали перший Договір МДП. Успіх цієї регіональної домовленості став підставою для прийняття у 1959 р. Комітетом внутрішнього транспорту ЄЕК ООН першої редакції Конвенції МДП, яка набрала чинності у 1960 р. Перша Конвенція була доопрацьована у 1975 р. з урахуванням досвіду її використання, технічних досягнень, змін у митних і транспортних правилах.

Конференцією з перегляду, яка відбулась у листопаді 1975р. під егідою ЄЕК ООН, було прийнято Митну конвенцію про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975р. (далі — Конвенцію МДП), яка набрала чинності 1978р. Зона дії Конвенції МДП охоплює, на даний час, всю Європу та простягається до Північної Африки та Близького Сходу. Крім цього, Договірними сторонами Конвенції МДП є Сполучені Штати Америки, Канада, Чилі та Уругвай. Система митного транзиту покликана максимально спростити перевезення вантажу, опломбованого та опечатаного, та забезпечити необхідні митні гарантії і безпеку¹³⁸.

У даний час вантажні перевезення автомобільним транспортом стали більш затребувані, у зв'язку з цим виникає безліч питань про те, як правильно здійснювати перевезення, особливо специфічних вантажів. Вперше питання про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів було піднято в Женеві Європейською економічною комісією Організації Об'єднаних Націй

¹³⁶ Putzeys, J. Preparation of a Protocol Additional to the CMR Concerning the Electronic Consignment Note. *Uniform law review* 10 (2005). P.533.

¹³⁷ Додатковий Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, який стосується електронної накладної від 27 травня 2008 р. URL: <http://www.unesce.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-CMRr.pdf>

¹³⁸ Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) від 14 листопада 1975 року. *Офіційний вісник України*. 2007. № 3.

1957 року, тоді ж і було укладено Європейську угоду про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (далі — ДОПНВ), яка вступила в силу 29 січня 1968 року. Текст ДОПНВ був змінений Протоколом про внесення поправки до пункту 3 статті 14, який був прийнятий у Нью-Йорку 21 серпня 1975 року та набув чинності 19 квітня 1985 року. Тим не менше, відповідно до статті 5 ДОПНВ, перевезення, стосовно яких застосовується ДОПНВ, продовжують бути предметом внутрішньодержавних або міжнародних розпоряджень, що стосуються в цілому дорожнього руху, міжнародних дорожніх перевезень або міжнародної торгівлі¹³⁹.

ДОПНВ є договором між державами і не передбачає створення будь яких загальних органів, для забезпечення дотримання її положень. Перевірки на дорогах здійснюються договірними сторонами. Недотримання вимог ДОПНВ може призвести до порушення національними органами позову проти водія, відповідно до внутрішньодержавного законодавства¹⁴⁰.

Ще одним спеціальним міжнародним договором є Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (далі — УПШ). В Україні підписано Указ Президента України №262/2007 «Про приєднання України до Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ)». УПШ сприяє уніфікації умов, що регулюють міжнародного перевезення швидкопсувних вантажів, зокрема, що стосується транспортних засобів та документів, які оформляються для здійснення таких перевезень. Відповідно до УПШ (стаття 2; пп.1-4 доп.1 до Додатка 1) транспортні засоби мають періодично (до здачі в експлуатацію, принаймні один раз на шість років чи на вимогу компетентного органу) проходити контроль з отриманням свідоцтва на відповідність встановленим нормам¹⁴¹.

З наведених прикладів очевидно, що уніфікація є процесом створення, зміни і припинення правових норм і нормативних регуляторів. Крім цього, уніфіковані акти спрямовані на їх широке і постійне використання при укладенні тих чи інших договорів або при наявності певних проблем у регулюванні відносин між сторонами. Та здебільшого регулюють певні вузькі сфери діяльності. Очевидно, що це полегшує їх розробку і зменшує тривалість опрацювання тексту.

¹³⁹ Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ/АВК) від 30 вересня 1957р. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/994_217

¹⁴⁰ Справочник по Конвенции МДП / Европейская Экономическая Комиссия (ЕЭК ООН). Нью-Йорк, Женева: Издание ООН. 2010. С.161.

¹⁴¹ Угода про міжнародні перевезення харчових продуктів, що швидко псуються, та спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970 р. URL:http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_b68

Аналізуючи сучасні тенденції з уніфікації міжнародних перевезень, Ж. Рамберг зазначає, що «не важко запровадити міжнародну конвенцію, яка могла б дозволити сторонам домовитися про більш працездатну систему, ніж передбачену в сучасних конвенціях». Наприклад, створити універсальну конвенцію, у якій би йшла мова про необмежену відповідальність перевізника — «... в межах універсальної за змістом конвенції, яка визначатиме найважливіші режими відповідальності, включаючи імперативну відповідальність без грошових обмежень, яку обидві сторони зможуть прийняти «долучившись» або прийняти як альтернативу, і яка буде застосовуватися, якщо одна зі сторін не буде відкидати її «запереченням» застосування»¹⁴².

Та навіть при такій пропозиції, використання в основному такого методу уніфікації, як укладення міжнародних договорів, призвело до випадання з масиву вже врегульованих відносин безлічі питань, що потребували б такого регулювання.

Досліджуючи процеси уніфікації та кодифікації міжнародного приватного права у латинській Америці, Н. Мартін наголошує на необхідності «проведення дій з сприяння, зміцнення і суміщення різних інструментів; між більш традиційними техніками, такими як «міжнародна конвенція» (як приклад Жорсткого права — *Hard Law*) і техніками з більш сучасним підходом, такими як «типовий закон» (як приклад М'якого права — *Soft Law*). Таким чином, традиційний підхід включатиме гармонійну побудову настанов або правил завдяки міжнародним конвенціям, а сучасний підхід — розглядатиме гармонізацію матеріального права за допомогою типового закону»¹⁴³.

Загалом, термін «м'яке право» визначається як: правила поведінки, що містяться в інструментах, які не мають обов'язкової юридичної сили, однак можуть мати певну (непряму) правову дію; або як уніфіковані правила рекомендаційного характеру, які, будучи необов'язковими для застосування сторонами договору, доповнюють регулювання приватноправових відносин, що здійснюється міжнародним договором¹⁴⁴.

У зв'язку з цим все наполегливіше стає питання про необхідність існування недержавних джерел регулювання. З такими джерелами, наприклад, науковці асоціюють феномен сучасного *lex mercatoria* (торгівельного права). Його існування і розвиток викликані нестачею і недосконалістю традиційних форм уніфікації, потребою в заповненні

¹⁴² Ramberg, J. The Future of International Unification of Transport Law. *Scandinavian Studies in Law*. 2001. Volume 41. P.457.

¹⁴³ González Martín, Nuria. Private International Law in Latin America: from Hard to Soft Law. *Anuario Mexicano de Derecho Internacional*. vol. XI. 2011. P.397.

¹⁴⁴ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. С.67.

прогалин у них. На цей час відсутня єдність у поглядах на те, що ж входить до складу *lex mercatoria*. Більшість зауважень про неповноту та суперечність *lex mercatoria* було нейтралізовано появою у його складі такого джерела, як Принципи міжнародних комерційних договорів УНІДРУА, які в даний момент з успіхом застосовуються в міжнародній торговій практиці і без державного санкціонування¹⁴⁵.

Принципи УНІДРУА не мають обов'язкової сили правових норм. Різні «м'які правові інструменти» добре відомі і широко використовуються в міжнародних комерційних операціях. До них відносяться типові закони, кодифіковані порядки і звичаї, а також загальновідомі міжнародні торгові терміни. Крім того, і що більш важливо, в той час як більшість єдиних міжнародних правових інструментів чи то законодавчого, чи не законодавчого характеру, обмежені конкретними видами правочинів (купівлі-продажу; лізингу; факторингу; перевезення вантажів морським, автомобільним або повітряним транспортом, і т.д.) або конкретними темами (терміни поставки, способи оплати тощо), Принципи УНІДРУА мають набагато ширшу сферу. Вони мають справу з міжнародними комерційними контрактами в цілому, щодо яких вони надають повний набір правил, що охоплюють практично всі найбільш важливі теми загального договірної права, такі як структура, інтерпретація, дійсність, виконання, невиконання та засоби захисту, підписання, компенсації, чисельності боржників і зобов'язаних, а також посередництво і часові обмеження¹⁴⁶.

Вважаємо, що зазначені «правові інструменти» також можуть застосовуватися для правового регулювання договірних відносин у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. Але із застереженням, що необхідні для вирішення питання не знайшли свого відображення у необхідних міжнародних договорах. Крім Принципів УНІДРУА, до таких регуляторів можна віднести: Принципи Європейського договірної права (PECL), Модельні правила DCFR.

Стандартизація міжнародних комерційних договорів полягає у розробці стандартизованих типових правил професійними асоціаціями, міжнародними урядовими та неурядовими організаціями, а також самими сторонами відповідних договорів. Стандартизація міжнародних комерційних договорів (їх умов), розглядається у сучасній правовій науці як різновид уніфікації, а Н. Г. Вілкова називає таку уніфікацію ще й приватноправовою¹⁴⁷.

¹⁴⁵ Порфір'єва О.К. Уніфікація правового регулювання умов зовнішньоекономічних контрактів у міжнародному приватному праві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2000. С.9.

¹⁴⁶ Bonell, M.J. The UNIDROIT Principles 2010: An International Restatement Of Contract Law. URL: <http://www.law.georgetown.edu/cle/materials/unidroit/2011.pdf>

¹⁴⁷ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань:

Серед неурядових організацій, які займаються розробкою типових договорів у сфері міжнародних комерційних відносин, варто відзначити Міжнародну комерційну палату (ICC). Політичні заяви та правила ICC розробляються на основі широких консультацій з компаніями-членами. Звичайна процедура вимагає, щоб документи приймалися однією чи декількома комісіями ICC, після консультацій з національними комітетами, та ухвалювалися Виконавчою радою, перш ніж вони зможуть розглядатися як офіційна позиція ICC.

З метою саморегулювання бізнесу ICC розробила велику кількість добровільних правил, керівних принципів, кодексів, покликаних сприяти розвитку та поширенню передового досвіду¹⁴⁸. Зокрема, ICC підготувала Типове застереження про форс-мажор та Типове застереження про ускладнення¹⁴⁹.

Розробка рекомендацій щодо перевезення небезпечних вантажів (Типових правил) здійснюється Комітетом експертів з перевезення небезпечних вантажів та узгодженої на глобальному рівні системі класифікації та маркування хімічних речовин Економічної і Соціальної Ради Організації Об'єднаних Націй. На їх основі, міжнародні організації та національні органи влади різних країн розробляють нормативні документи, що регламентують перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту.

Ще одним дуже важливим документом є Рекомендації ООН з перевезення небезпечних вантажів: Керівництво з випробувань і критеріїв, які доповнюють Рекомендації ООН з перевезення небезпечних вантажів: Типові правила і Погоджену на глобальному рівні систему класифікації безпеки та маркування хімічної продукції. Даний документ містить критерії, методи випробувань та процедури, які використовуються для класифікації небезпечних вантажів. У першу чергу, він корисний організаціям, які займаються класифікацією небезпечних вантажів. Керівництво з випробувань і критеріїв розробляється Комітетом експертів з перевезення небезпечних вантажів. На сьогодні діє п'яте видання Керівництва з випробувань і критеріїв. Документом, вимоги якого практично без змін переносяться в міжнародні регламенти у сфері перевезення небезпечних вантажів, є «Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів»¹⁵⁰.

монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. С.74

¹⁴⁸ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. С.75

¹⁴⁹ ICC Force Majeure Clause 2003 [ICC Hardship Clause]. *ICC Publication* № 650, 2003. 23р.

¹⁵⁰ Офіційний сайт Всеукраїнського громадського об'єднання суб'єктів дорожнього перевезення

До джерел м'якого права у сфері договірних зобов'язань відносять також уніфіковані звичаї, типові договори та договірні умови, керівництва зі складання певних документів, рекомендації міжнародних організацій тощо¹⁵¹.

Застосування уніфікованих звичаїв у діловому обороті і, зокрема, щодо міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, залежить від меж визнання звичаїв як правових регуляторів у внутрішньому праві окремих держав.

Звичас є правило поведінки, яке не встановлене актами цивільного законодавства, але є усталеним у певній сфері цивільних відносин. Та водночас, звичай, що суперечить договору або актам цивільного законодавства, у цивільних відносинах не застосовується¹⁵². Цивільний кодекс України у своїх нормах розрізняє такі види звичаїв: 1) звичаї національних меншин (ст. 28); 2) місцеві звичаї (ст. 333); 3) звичаї ділового обороту (ст. 526 та ін.); 4) звичай (ст. 444).

Аналізуючи норми Цивільного кодексу України, І. А. Діковська, пропонує виокремити ряд правил застосування звичаїв¹⁵³. Умовою застосування звичаїв ділового обороту до питань виконання зобов'язання є відсутність відповідного регулювання у договорі, Цивільному кодексі чи інших актах цивільного законодавства. Наприклад, ст. 526 ЦК України вказує, що «зобов'язання має виконуватися належним чином відповідно до умов договору та вимог цього Кодексу, інших актів цивільного законодавства, а за відсутності таких умов та вимог — відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно ставляться». Однак, деякі норми Цивільного кодексу, все ж, визначають пріоритетність застосування звичаїв, у порівнянні з нормами ЦК України. Зокрема, (ст. 531) «боржник має право виконати свій обов'язок достроково, якщо інше не встановлено договором, актами цивільного законодавства або не впливає із суті зобов'язання чи звичаїв ділового обороту».

Щодо можливостей застосування звичаїв за законодавством інших країн, то у цьому теж немає єдності. Цивільний кодекс Республіки Молдова передбачає, що застосування звичаїв допускається, якщо вони не суперечать закону, основам правопорядку та моралі. В окремих випадках, у французькому цивільному праві звичай прирівнюється до закону. Зокрема, укладені угоди, крім іншого, зобов'язують до всіх наслідків, виконання яких відповідно до характеру цього зобов'язання вимагають справедливості, звичай або закон.

небезпечних, великогазових і великогабаритних вантажів, регіональних центрів спеціального навчання
URL:<http://cyzap.com.ua/mizhnarodne-zakonodavstvo/>

¹⁵¹ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. С.67.

¹⁵² Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

¹⁵³ Діковська І.А. *Цитована праця*. С.114.

Звичай ділового обороту є важливим регулятором у праві Німеччини. Це один із критеріїв для оцінки поведінки особи на предмет добросовісності. А за цивільним законодавством Швейцарії, застосування звичаїв можливе за наявності прогалин у законодавчому регулюванні¹⁵⁴.

Як зазначає О. К. Порфір'єва¹⁵⁵ внаслідок аналізу положень міжнародних конвенцій, що містять уніфіковані норми про торгівлі звичаї, основними перешкодами на шляху уніфікації положень про можливість застосування торгових звичаїв були розходження у підходах до місця звичаю в системі правових регуляторів; суперечки щодо критерію, на основі якого повинні застосовуватися звичаї, які не обумовлені сторонами в договорі.

2. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

2.1. Поняття та правова природа договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом

З метою правильного застосування норм міжнародних договорів до договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, варто з'ясувати, що охоплюється поняттям «міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом». На думку Н. Ю. Єрпілевої, такі перевезення характеризуються високою швидкістю і мобільністю, проте, у порівнянні з морським і залізничним транспортом, кількість вантажу, що перевозиться, є обмеженою¹⁵⁶. Характерною особливістю правового регулювання у вказаній сфері є те, що основні питання перевезень вирішуються у міжнародних конвенціях, що містять уніфіковані норми, які визначають лише умови міжнародних перевезень¹⁵⁷. Для більш повного з'ясування і визначення вказаного поняття, на нашу думку, варто звернути увагу на його складові елементи.

Отже, перш за все потребують тлумачення терміни «міжнародне перевезення», «вантаж» та «автомобільний транспорт».

В Україні, на законодавчому рівні відсутнє визначення «міжнародного перевезення» при транспортуванні вантажу, хоча у Законі України «Про

¹⁵⁴ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. 464с. С.116.

¹⁵⁵ Порфір'єва О.К. Уніфікація правового регулювання умов зовнішньоекономічних контрактів у міжнародному приватному праві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2000. С.10.

¹⁵⁶ Ерпілева Н.Ю. Международное частное право: учебник для вузов. М.: ТК Велби-Проспект, 2004. С.264.

¹⁵⁷ Богуславский М.М. Международное частное право. [5-е изд., перераб. и доп.] М.: Юристъ, 2005. С.304.

автомобільний транспорт» й міститься окремий розділ, присвячений міжнародному перевезенню пасажирів та вантажів¹⁵⁸. У статті 1 вказаного закону лише узагальнено зазначається, що перевезення вантажів та пасажирів можуть вважатись такими, при перетині державного кордону.

В окремих міжнародних договорах можна зустріти різні визначення щодо понять «міжнародне перевезення» або «договір міжнародного перевезення», по відношенню до того чи іншого виду транспорту. Таким чином, при дослідженні даного питання варто звертатись до наукових напрацювань вітчизняної та зарубіжної доктрини, хоча й тут немає узгодженості.

На думку одних науковців, поняття «міжнародне перевезення» означає перевезення, при якому, відповідно до договору перевезення, місце відправлення і місце призначення — розташовані в двох різних державах або в одній державі, якщо згідно із договором перевезення чи передбаченим рейсом, проміжний пункт заходу знаходиться в іншій державі¹⁵⁹. Для визнання перевезення міжнародним, як вважають інші, не обов'язково, щоб вантаж або пасажир фактично перетинали територіальні або митні кордони держави, — досить укладення договору міжнародного перевезення¹⁶⁰.

Доставка вантажів і пасажирів, як зазначає О. М. Садиков, на територію іноземної держави, може мати місце у двох різних, за своїми юридичними умовами, ситуаціях: 1) у разі відсутності договору про міжнародне сполучення та 2) за наявності двостороннього або багатостороннього договору щодо даного питання. Від цих обставин залежить правовий режим перевезень між сторонами. Автомобільні транспортні засоби однієї країни можуть перетинати державний кордон лише за наявності відповідного дозволу компетентних органів іншої держави. Для усунення будь яких ускладнень у цьому випадку, практика пішла шляхом укладання міжнародних договорів про міжнародні перевезення різними видами транспорту¹⁶¹. Попри це, перетин кордону не вважається обов'язковою ознакою міжнародного перевезення.

Якщо таке переміщення здійснюється на умовах відповідної транспортної конвенції, проте вантаж було втрачено до початку перевезення ще на території держави відправлення, таке перевезення не втрачає характер міжнародного, хоча фактично перетину державного кордону не відбулося. «Міжнародність» у цьому випадку доводиться наявністю відповідних правових документів¹⁶² та згідно норм застосовуваної конвенції.

¹⁵⁸ Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001р. *Офіційний вісник України*. 2001. №17.

¹⁵⁹ Международное коммерческое право: учеб. пособие / под общ. ред. В.Ф. Попондопуло. [2-е изд., стер.] М.: Омега-Л, 2006. С.131.

¹⁶⁰ Ануфриева Л.П. Международное частное право. Особенная часть: Учебник. [2-е изд., перераб. и доп.] В 3-х т. Том 2. М.: Издательство БЕК, 2002. С.271.

¹⁶¹ Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. лит., 1981. С. 6-7.

¹⁶² Ануфриева Л.П. *Цитована праця*. С.272.

Так, Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13 грудня 1968 року, з метою формування єдиних положень щодо міжнародного перевезення тварин, містить таке визначення: «міжнародне перевезення» означає будь яке переміщення з однієї країни в іншу, за винятком рейсів коротших за 50 км, і переміщення між державами-членами Європейського Економічного Співтовариства»¹⁶³.

Характер міжнародних можуть набувати також:

1) перевезення у прямому сполученні, коли перевезення вантажів здійснюється за єдиним оформленим документом;

2) перевезення у непрямому сполученні, що відбувається з переоформленням транспортного документа в процесі транспортування.

Певні особливості у правовому регулюванні мають транзитні перевезення вантажів. Такі перевезення є міжнародними, оскільки передбачають перетин території однієї чи декількох держав, які розміщені на транспортному шляху між пунктом відправлення і пунктом одержання вантажів. Від такого виду міжнародного перевезення варто відрізнити наскрізне.

Наскрізне міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом — це таке перевезення, що характеризується перетином території третьої держави, але, на відміну від транзитного, — пункт відправлення вантажів та пункт призначення знаходяться на території однієї і тієї ж держави. Прикладом цього може бути автомобільне транспортне перевезення між штатом Аляска та рештою території США.

Для найбільш повного розкриття змісту «міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом», варто звернути увагу на ще два терміни: «автомобільний транспорт» та «вантаж».

В залежності від використання, автомобільний транспорт можна розділити на три категорії:

- Автомобільний транспорт особистого використання. Це переважно легкові автомобілі, які використовуються виключно для потреб їх власників.

- Автомобільний транспорт громадського використання — призначений для перевезень пасажирів у міському, міжміському та міжнародному сполученні.

- Вантажний автомобільний транспорт. Вантажний автомобіль — автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів¹⁶⁴.

¹⁶³ Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13 грудня 1968р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_227

¹⁶⁴ Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001р. *Офіційний вісник України*. 2001. №17.

Із позиції міжнародного приватного права, термін «автомобільний транспорт» тлумачиться у ряді міжнародних конвенцій. Але у даному випадку варто звернутись до норм Конвенції CMR¹⁶⁵. У статті 1 вказується, що для цілей цієї Конвенції «транспортний засіб» означає автомобілі, автопоїзди, причеи і напівпричеи як це визначено в статті 4 Конвенції про дорожній рух від 19 вересня 1949 року, яка на даний час замінена Конвенцією про дорожній рух у редакції 1968 року. Для перевезення конкретного виду вантажу в окремих міжнародних договорах містяться спеціальні вимоги щодо транспорту.

Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13 грудня 1968 року¹⁶⁶ передбачає використання будь яких транспортних засобів, які унеможливають завдання травм і страждань та гарантують безпеку тварин під час перевезення. УППШ¹⁶⁷ передбачає, що вантажні автомобілі, причеи, напівпричеи та інші транспортні засоби за своїми характеристиками повинні бути ізотермічними. Тобто підтримувати сталу температуру при перевезенні харчових продуктів.

Таким чином, під автомобільним транспортом, який використовується при здійсненні міжнародного перевезення вантажів — слід розуміти транспортний засіб у значенні Конвенції про дорожній рух від 8 листопада 1968 року та, який за своїми технічними характеристиками сконструйований і придатний для перевезення обумовлених договором вантажів.

Недотримання загальних та спеціальних вимог до транспортних засобів, які здійснюватимуть перевезення — є порушенням норм міжнародних договорів і, відповідно, договору перевезення конкретного вантажу.

Отже, підсумовуючи викладене, вважаємо необхідним дати власне визначення поняття «міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом». У зв'язку із цим, статтю 1 Закону України «Про автомобільний транспорт» слід доповнити терміном «міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом» із наступним визначенням: «Міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом — це надання послуги щодо перевезення вантажів, яка здійснюється з перетином одного чи кількох державних кордонів певним видом автомобільного транспорту».

¹⁶⁵ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

¹⁶⁶ Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13 грудня 1968р. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_227

¹⁶⁷ Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УППШ) від 1 вересня 1970р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_b68

Метою договору перевезення вантажів автомобільним транспортом є доставлення вантажу від місця відправлення, зазначеного у договорі, до місця призначення¹⁶⁸. Цивільний кодекс України та Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року, не містять обмежень стосовно суб'єктного складу договору. Ними можуть бути як юридична, так і фізична особа.

Сторонами договору виступають відправник та перевізник вантажу. Перевізник — транспортна організація, що здійснює функції перевізника і зобов'язана здійснювати перевезення на вимогу будь кого, хто до неї звернеться. Відправник — будь який суб'єкт цивільного права. Специфікою даних договірних відносин є те, що у договорі може брати участь третя особа — вантажоодержувач, який не брав участі в укладенні договору, але наділений певним обсягом прав — зокрема, правом вимагати від перевізника видачі вантажу, а також певними обов'язками — наприклад, доплатити провізну плату та отримати вантаж¹⁶⁹.

Отже загалом, у договорі закріплюються права та обов'язки відправника та кореспондуючі йому права та обов'язки перевізника. Звідси ми робимо висновок про те, що договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є двостороннім. Вантажоодержувач, при цьому, виступає третьою особою, на користь якої здійснюється перевезення, оскільки не бере участі в укладенні договору перевезення. Однак, як вантажоодержувач також може виступати сам відправник¹⁷⁰.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні є доволі складним процесом, тому в автотранспортних відносинах одним із суб'єктів договору завжди є автотранспортне підприємство¹⁷¹, організація (вантажний перевізник), а іншим — підприємство, організація, фізичні особи, які користуються послугами автомобільного транспорту або інші транспортні організації (замовники). Вантажний перевізник — суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства й отриманої ліцензії надає послугу¹⁷². Порядок одержання ліцензії для міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, регулюється Постановою КМУ від 2 грудня 2015 року, «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних

¹⁶⁸ Хохлов В.А. Ответственность за нарушение договора по гражданскому праву. Тольятти, 1997. С.59.

¹⁶⁹ Цивільне право України: Академічний курс / За заг. ред. Я.М. Шевченко. У двох томах. Т.1. Загальна частина. К.: Концерн "Видавничий Дім "Ін Юре", 2003. С.126.

¹⁷⁰ Зобов'язальне право України: підручник / За ред. Є.О. Харитонова, Н.Ю. Голубевої. К.: Істина. 2011. С.417.

¹⁷¹ Дмитрів Д.В. Аналіз ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Вісник ЖДТУ. 2008. №3 (46). С. 60.

¹⁷² Родионов А.А. Неисполнение обязательств по внешнеторговым контрактам. Законодательство. 2000. № 8. С.160.

вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом»¹⁷³.

Укладений договір про міжнародне перевезення вантажів із зазначеним вище контрагентом, вважатиметься публічним договором.

Головною ознакою публічного договору — є обов'язок особи, яка здійснює підприємницьку діяльність, із продажу товарів, виконання робіт або надання послуг, як вказано у статті 633 Цивільного кодексу України, «кожному, хто до неї звернеться». Під терміном «підприємець» слід розуміти не тільки фізичну особу-підприємця, а й юридичну особу. В деяких державах фізична особа має право займатися підприємницькою діяльністю без реєстрації в якості індивідуального підприємця. У такому випадку, застосування режиму публічного договору залежатиме не від організаційно-правової форми зобов'язаного суб'єкта, а від характеру його діяльності. Предмет публічного договору може включати не тільки зобов'язання підприємця із продажу товару, виконання робіт або надання послуг, але й інші зобов'язання сторін, однак для класифікації договору як публічного, наявність інших зобов'язань контрагентів не має значення¹⁷⁴.

Отже, аналіз вітчизняного цивільного та господарського законодавства дає підстави стверджувати, що коли перевізником вантажу виступає автотранспортне підприємство, то основним предметом такого публічного договору є зобов'язання із надання послуги перевезення кожному, хто звернеться, бажаючи нею скористатись.

Згідно чинного законодавства України, перевезення вантажів автомобільним транспортом територією іноземних держав або транзитом через їхні території здійснюється автомобільними перевізниками згідно вимог міжнародних договорів України та на підставі належним чином оформлених відповідних дозволів, якщо інше не передбачено міжнародними договорами України.

Перевезення вантажів автомобільним транспортом між пунктами, розташованими на території іноземної держави, заборонено, якщо на це не отримано відповідного дозволу компетентного органу іноземної держави згідно з вимогами міжнародних договорів України¹⁷⁵.

¹⁷³ Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом: Постанова, Кабінет Міністрів України від 2 грудня 2015р. *Урядовий кур'єр*. 2015. № 230.

¹⁷⁴ Дрішлюк В.І. Публічний договір (цивільно-правовий аспект): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. НДІ приват. права і підприємництва Акад. прав. наук України. К., 2007. С.14-15.

¹⁷⁵ Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздки по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку: Наказ, Міністерство транспорту України від 20 серпня 2004р. *Офіційний вісник України*. 2004. №35.

Сучасний стан розвитку транспортної інфраструктури та інтенсивність автомобільних вантажних перевезень, зумовили появу ще однієї особливості договору перевезення вантажів як у межах території України, так і в міжнародному сполученні. Це те, що такий договір має ознаки договору приєднання. Умови перевезення вантажів визначаються перевізником і можуть бути прийняті іншою стороною лише шляхом приєднання до запропонованого договору в цілому¹⁷⁶. Друга сторона, відповідно до статті 634 Цивільного кодексу України, не може запропонувати свої умови договору.

Договір перевезення належить до тієї категорії договорів, стосовно яких законодавець уникає прямого визначення форми укладення договору. У даному випадку, ч.2 статті 909 ЦК України вимагає укладення договору перевезення в письмовій формі, але підписання сторонами документа, який би мав назву «договір» не передбачається, хоч і не виключається. Натомість встановлюється, що укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням транспортної накладної¹⁷⁷. У статті 4 Конвенції CMR зазначено, що наявність договору перевезення саме автомобільним транспортом підтверджується складанням «вантажної накладної».

Конвенцію CMR не застосовують у тих випадках, коли відправник і перевізник є однією особою (юридичною чи фізичною), адже одна і та сама особа не може укласти договір перевезення сама із собою. Проте, такі випадки доставки вантажів достатньо поширені в сучасній практиці. Накладна на міжнародне перевезення в цих випадках не матиме юридичної сили (оскільки немає договору перевезення) і формально не обов'язкова, але на практиці вона оформляється згідно із вимогами митних органів для митного оформлення перевезень вантажів, а також для ведення статистичного обліку¹⁷⁸. Із зазначеного вбачається, що не залежно від законодавчих вимог щодо форми договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, перевезення супроводжується оформленням вантажної накладної.

Більшість договорів, як вважає В. Ансон, виражають домовленість, тобто взаємну згоду сторін. За допомогою договору, кожна сторона виявляє не тільки готовність виконати одне або кілька зобов'язань, які вона прийняла, але і очікування, що дані їй зобов'язання будуть виконані¹⁷⁹. Договір є одним із найбільш унікальних правових засобів, в рамках якого інтерес кожної сторони, може бути задоволений лише за умови задоволення інтересу іншої

¹⁷⁶ Зобов'язальне право України: підручник / За ред. С.О. Харитонов, Н.Ю. Голубевої. К.: Істина. 2011. С.416-417.

¹⁷⁷ Науково-практичний коментар до цивільного законодавства України / А.Г. Ярема, В.Я. Карабань, В.В. Кривенко, В.Г. Ротань. [в 4т.]. Т.3. К.; А.С.К.; Севастополь, Ін-т юрид. дослідж., 2006. С.376.

¹⁷⁸ Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. К.: Знання, 2012. С.170.

¹⁷⁹ Ансон В. Договорное право. М.: Юридическая литература, 1984. С.15-16.

сторони. Це і породжує загальний інтерес сторін в укладенні договору і належному його виконанні¹⁸⁰.

Цивільний кодекс України у статті 909 містить нормативне визначення договору перевезення: «за договором перевезення вантажу 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».

В іноземному праві під договором перевезення розуміється договір, в силу якого одна сторона, іменована перевізником, приймає на себе зобов'язання перевезти ввірений їй вантаж з одного місця в інше, а інша сторона, іменована вантажовідправником — сплатити перевізнику певну суму, іменовану провізною платою¹⁸¹. Зокрема, Іспанське законодавство визначає договір перевезення вантажів як договір, за яким перевізник зобов'язується перед вантажовідправником за плату, перемістити речі з одного місця у інше і надати до них доступ особі, зазначеній у договорі¹⁸².

Французьким юристом М. Альтером, зазначається, що за договором перевезення, перевізник зобов'язується забезпечити переміщення предметів обумовленим способом за обумовлену плату¹⁸³. Бельгійський вчений Х. Пуцеус, визначає договір перевезення вантажів як домовленість, в силу якої перевізник зобов'язується перемістити з одного місця в інше, за певний проміжок часу, річ, яка йому доручається, натомість він отримує винагороду¹⁸⁴.

Враховуючи неоднозначні визначення поняття «договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом», пропонуємо власне визначення: за договором міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, суб'єкт підприємницької діяльності (перевізник), зобов'язується за встановлену плату і у встановлені договором строки, надати послугу щодо перевезення довіреного йому відправником вантажу до пункту призначення, з перетином митного кордону хоча б однієї держави, та видати його уповноваженій особі (одержувачеві). Підтвердженням укладення договору є належним чином оформлена вантажна накладна.

¹⁸⁰ Договір в народном хозяйстве (вопросы общей теории) / Сулейманов М.К., Покровский Б.В. и др. Алма-Ата, 1987. С.32.

¹⁸¹ International Encyclopedia of Comparative Law. [v. XII, ch. 1]. 1972. P.3.

¹⁸² Ley 15/2009, de 11 de noviembre: Del contrato de transporte terrestre de mercancías. *Jornada técnica*. 2009. P. 7.

¹⁸³ Alter, M. Droit des transports terrestres, aériens et maritimes, internes et internationaux. Paris, 1989. [2-e ed]. P. 41.

¹⁸⁴ Артемьева Н.М. Понятие договора перевозки в праве буржуазных государств: Автореф. на соиск. науч. ступ. канд. юрид. наук. М., 1987. С. 11.

Наведена позиція сформувалась також із врахуванням досліджень наступних ознак. Більшість авторів у своїх працях характеризують такий договір як реальний, обґрунтовуючи це тим, що відправник передає вантаж перевізнику, а останній видає документ, що підтверджує цей факт¹⁸⁵.

Як зазначає В. В. Вітрянський, цей договір дійсно може бути кваліфікований як реальний, оскільки зобов'язання перевізника виникають лише щодо такого вантажу, який здано вантажовідправником і прийнято перевізником для його доставки у пункт призначення (ввірений перевізнику вантаж). Насправді, відносини із перевезень вантажів сьогодні регулюються системою договорів, які є підставою виникнення відповідних цивільно-правових зобов'язань з перевезень вантажів. Всі ці договори можуть розглядатися у якості окремих видів гіпотетичного договору перевезення (в реальному житті такий договір існує у сукупності окремих його видів), що виділяються за різними класифікаційними ознаками¹⁸⁶.

Такий вчений, як Г. П. Савічев писав: «видається, що поділ договору перевезення на договір перевезення довіреного «вантажу і на договір про укладення» майбутніх конкретних договорів «є штучним. Обидва ці види слід віднести до договорів перевезення, але в першому випадку це — реальні договори, а в другому — консенсуальні. Отже, договір перевезення ... в одних випадках — реальний, а інших — консенсуальний»¹⁸⁷.

На наш погляд, при аналізі вище викладеного, потрібно зосередити увагу саме на твердженні, що договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є консенсуальним. Проблеми тлумачення вказаних визначень, зумовили те, що ряд науковців займають позицію, з якої слідує характер договору перевезення вантажу як такого, що є укладеним не з моменту надання вантажу до перевезення, а з моменту досягнення сторонами згоди з усіх істотних умов договору, що може виражатися у формі згоди перевізника виконати замовлення відправника. При цьому, зобов'язання у перевізника доставити вантаж виникають лише після реальної передачі вантажу¹⁸⁸.

У процесі здійснення міжнародних перевезень формується чимало відносин, які пов'язані між собою. Вони виникають та розвиваються від початку до завершення процесу доставки вантажів та у них бере участь

¹⁸⁵ Самоїленко Г.В. Договір перевезення вантажу: реальний чи консенсуальний? *Вісник Запорізького національного університету*. 2010. №1. С.106-107.

¹⁸⁶ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. "Статут", 2011. С.254, 267.

¹⁸⁷ Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов / М.А. Аллахвердов, Г.П. Савичев. М., 1967. С. 104.

¹⁸⁸ Самоїленко Г.В. Договір перевезення вантажу: реальний чи консенсуальний? *Вісник Запорізького національного університету*. 2010. №1. С.106-107.

велика кількість суб'єктів. Ці всі відносини мають комерційний характер. З латинської «*commercium*» означає торгівлю, спілкування¹⁸⁹. Але в сучасній юриспруденції цей термін тлумачиться ширше, ніж просто торгівельні відносини.

Відносини з надання транспортних послуг, за характером — комерційні відносини. Це пояснюється тим, що однією із сторін цих відносин є транспортна організація або індивідуальний підприємець, основною діяльністю яких є отримання прибутку з надання таких послуг¹⁹⁰.

Договір перевезення вантажів є відплатним. Відправник зобов'язаний сплатити за перевезення вантажів обумовлену договором плату в належному розмірі, порядку та строк. Відсутність згоди сторін щодо ціни або механізму для її встановлення у договорі, не звільняє відправника від обов'язку оплатити надану послугу з перевезення вантажів. Тягар доведення обставин, якими слід керуватися для визначення розміру платежу за перевезення, лежить на перевізникові.

Існує думка, за якої у разі укладення договору безоплатного перевезення вантажів, відправник має відшкодувати всі фактичні витрати, понесені перевізником для виконання договору. У свою чергу, при укладенні договору безоплатного перевезення вантажів, перевізник має належним чином проінформувати відправника про витрати, необхідні для виконання ним договору. Тягар доведення відповідності понесених витрат витратам, необхідним для виконання договору лежить на перевізникові¹⁹¹.

Зазначене твердження є спірним, оскільки, не лише у договорі, а й як зазначено у Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року, у вантажній накладній повинен міститись пункт щодо платежів, пов'язаних з перевезенням, до яких належать: провізна плата, додаткові платежі, митні збори, а також інші платежі, що стягуються з моменту укладення договору до доставки вантажу.

Одержувач, який користується правами згідно договору перевезення вантажів, здійснює платежі, зазначені як такі, що підлягають сплаті, у вантажній накладній. У випадку виникнення спору з цього приводу, перевізник не зобов'язаний доставляти вантаж до моменту надання одержувачем гарантій платежу.

З цього випливає, що обов'язок по сплаті платежів пов'язаних з перевезенням вантажу покладається на особу, яка має право, відповідно до

¹⁸⁹ Чуракова Л.П. Латинсько-український та українсько-латинський словник. К.: Чумацький Шлях, 2009. С. 37.

¹⁹⁰ Международные коммерческие сделки / под ред У. Хелльманна, С.А.Балашенко, В.И. Нагнибеди. Хмельницький: Хмельницький университет управления и права, 2015 С.102-103.

¹⁹¹ Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар / за ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. К.: Істина. С. 561-562.

договору перевезення вантажу, розпоряджатися таким вантажем. За умови, коли одержувач і відправник вантажу є однією особою, такий обов'язок покладено на відправника.

Надзвичайно важлива для перевізника є вказівка у договорі на те, що перевезення підлягає положенням Конвенції CMR. Якщо навіть накладна не міститиме застереження про юрисдикцію Конвенції CMR стосовно договору перевезення, перевізник відповідатиме за всі витрати і збитки правомочної за договором особи (відправника або одержувача), яких ця особа зазнала внаслідок такого упущення (п.3 ст.7 Конвенції).

Вантаж повинен бути доставлений або в узгоджений сторонами термін, або, за відсутності такого, впродовж розумного часу, необхідного для виконання перевезення добросовісним перевізником¹⁹². Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, укладений згідно з положеннями Конвенції CMR є строковим, відповідно до статті 19 цієї Конвенції. Якщо відповідний договір про надання послуг відповідає ознакам господарського договору, то у цьому випадку потрібно мати на увазі, що згідно із ст. 180 ГК України, строк є істотною умовою господарського договору¹⁹³.

Належне оформлення вантажної накладної, зокрема наявність відміток у ній про час прибуття автомобіля під навантаження і час вибуття з-під навантаження у відправника вантажу, а також про час прибуття вантажу під розвантаження в одержувача, можуть бути підставою (доказом) для накладення на вантажовідправника або вантажоодержувача штрафу за затримку понад встановлені строки (простій) автомобілів, поданих під завантаження або розвантаження.

Так у справі №49/44-04 за позовом приватного підприємства «Х» про стягнення з ТОВ «Т» штрафних санкцій за затримку автомобілів під завантаженням та розвантаженням понад установлені строки, що спричинило збитки у сумі 3400грн., господарський суд Харківської області відмовив у позові за таких підстав.

Як видно із матеріалів справи, між сторонами були укладені два договори на автомобільне перевезення вантажів за маршрутом Харків-Белгород, яке було оформлене замовленням від 15 березня 2004 року та міжнародними товарно-транспортними накладними. У графі 22 таких накладних мають міститися відомості про прибуття під навантаження та вибуття з-під навантаження із зазначенням години і хвилин за підписом і печаткою відправника, а у графі 24 повинні міститися відомості про прибуття вантажу під розвантаження та вибуття із зазначенням дати, години та хвилин

¹⁹² Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. К.: Знання, 2012. С.174.

¹⁹³ Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України. / За ред. В.М. Коссака. К.: Істина, 2008. С.701.

за підписом і печаткою одержувача вантажу. Однак, жодна із поданих позивачем міжнародних транспортних накладних не оформлена належним чином і не містить зазначених відомостей у повному обсязі. Надані сторонами інші докази, а саме листи, витяги із журналів в'їзду та виїзду автотранспорту, накази про відрядження водіїв містять суперечливі дані, на підставі яких неможливо зробити висновок про наявність чи відсутність порушення відповідачем умов договору, тому судами першої інстанції та апеляційної інстанції не були взяті до уваги¹⁹⁴.

Звідси можна зробити висновок, що строковість договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом означає не лише період часу, впродовж якого перевозиться вантаж, а й строки для завантаження і розвантаження.

Визначення процесу переміщення певних матеріальних цінностей як «міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом», потребує встановлення, по-перше, виду транспортного засобу, який здійснюватиме перевезення. Такий транспортний засіб повинен відповідати всім необхідним технічним характеристикам, які притаманні вантажному автомобілю та встановлюються відповідними міжнародними договорами. По-друге, визначити чи матиме такий вид перевезення характер міжнародного. Та по-третє, — чи охоплюються такі матеріальні цінності, представлені до перевезення, поняттям «вантаж».

Отже, виходячи із правової природи договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, слід виділити наступні характерні ознаки: даний договір є двостороннім (в окремих випадках, може укладатися на користь третіх осіб); наявність спеціального суб'єктного складу, а саме перевізником є суб'єкт господарської діяльності, який отримав ліцензію на надання таких послуг; може характеризуватися як договір приєднання, якщо надання послуг з перевезення є основним видом господарської діяльності для перевізника; консенсуальним, тобто вважається укладеним з моменту досягнення згоди з усіх істотних умов; оплатним; строковим; укладення договору міжнародного перевезення вантажів підтверджується належним чином оформленою вантажною накладною.

¹⁹⁴ Луць В.В. Строки і терміни у цивільному праві: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2013. С.179-180.

2.2. Види договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом

Розглядаючи питання про види договору перевезення, правознавці, зазвичай, обмежуються класифікацією таких перевезень за видами транспорту. При цьому виділяють договори перевезення вантажів: залізничним, автомобільним, повітряним, морським і внутрішнім водним транспортом.

Глава 64 Цивільного кодексу України, крім традиційного договору перевезення вантажів, передбачає ряд інших, опосередкованих, договорів: договір чартеру (фрахтування); договір перевезення у прямому змішаному сполученні; довгостроковий договір.

Нерідко в юридичній літературі в якості окремої категорії договорів, виділяють так звані транспортні договори, єдиною відмінною рисою яких (і, одночасно, об'єднувальним критерієм для таких договорів) є участь в них транспортних організацій. Очевидно, що цим поняттям можна об'єднати договори, які застосовуються в транспортній діяльності. Однак, як зазначає В. В. Вітрянський, слід враховувати, що у даному випадку мова йде про найрізноманітніші договори, які відносяться до різних типів цивільно-правових зобов'язань і відрізняються, в тому числі, своєю родовою приналежністю. Наприклад, у діяльності морського і повітряного транспорту широко використовується договір фрахтування транспортного засобу; експедиційне обслуговування вантажів, здійснюване на всіх видах транспорту, охоплюється іншим самостійним договором — договором транспортної експедиції¹⁹⁵.

Проте, не варто відкидати позицію, відповідно до якої коло відносин, які врегульовані договором перевезення, не обмежується договором перевезення конкретного вантажу, а включає в себе договори, що опосередковують відносини, пов'язані з транспортуванням вантажів, як це і передбачено у Цивільному кодексі України.

У працях науковців можна зустріти ряд інших класифікацій. За правовим статусом перевізника, вирізняють два види договорів: про перевезення транспортом загального користування та про перевезення іншим видом транспорту¹⁹⁶.

Іванова Т. О., залежно від особливостей вантажу, що перевозиться, виділяє міжнародні автомобільні перевезення: великогабаритного вантажу;

¹⁹⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. «Статут», 2011. С. 140, 142.

¹⁹⁶ Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / За ред. В.М. Коссака. К.: Істина, 2008. С.708.

великогазового вантажу; небезпечного вантажу. Залежно від того, чи здійснюється транспортне сполучення на основі одного або декількох договорів про перевезення: перевезення прямого сполучення; непрямого сполучення; перевезення послідовними перевізниками; перевезення з перевідправленням¹⁹⁷.

Пропонуємо провести класифікацію договорів перевезення і, зокрема міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Отже:

- за об'єктом договору: перевезення швидкопсувних харчових продуктів; перевезення небезпечного вантажу; перевезення великогабаритного (гроздкого) вантажу; перевезення великогазового вантажу; перевезення тварин тощо;

- за строком договору: короткострокові договори міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом; довгострокові договори міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;

- за видом транспорту, який може бути залучений до перевезення вантажу: договір перевезення вантажу із залученням лише певних видів автомобільного транспорту; договір перевезення вантажу, поряд із залученням автомобільного транспорту, ще й інших видів транспорту.

Зважаючи на таку кількість класифікаційних груп договорів, вважаємо за потрібне провести характеристику окремих із них.

Так, перевезення з перевідправленням означає, що оформлення нового договору перевезення відбувається у кінцевому пункті транспортування вантажу — пункті відвантаження, згідно першого договору. Перевезення декількома послідовними перевізниками, як стверджує О. Н. Садиков, є проміжною ланкою між перевезеннями у прямому та непрямому сполученні і передбачає укладення декількох договорів. Таке перевезення можна вважати єдиним, якщо воно розглядалось сторонами у якості однієї операції, незалежно від того, укладалось декілька чи один договір¹⁹⁸.

Зазначений вид перевезення передбачено окремим розділом Конвенції CMR. Стаття 34 розділу 6 передбачає: «якщо перевезення, умови якого визначаються єдиним договором, виконується послідовно декількома автомобільними перевізниками, кожний з них несе відповідальність за все перевезення, причому другий перевізник і кожний з наступних за ним стають, в силу прийняття ними вантажу і вантажної накладної, сторонами договору перевезення на зазначених у вантажній накладній умовах». Також цей розділ передбачає права і обов'язки перевізників, порядок пред'явлення претензій і позовів.

¹⁹⁷ Иванова Т.А. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов: Дис. ... канд. юрид. наук. Саратов., 2004. С.30-31.

¹⁹⁸ Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. лит., 1981. С.181.

Перевезення вантажів декількома послідовними перевізниками у міжнародній практиці здійснюється доволі рідко. Але, іноді національне законодавство не дозволяє впускати іноземних автомобільних перевізників на територію країни далше, ніж від встановленої прикордонної зони. Трапляються випадки, коли договір перевезення укладає один перевізник, а виконує інший. Однак, не на правах субперевізника (фактичного перевізника), а як сторона договору¹⁹⁹.

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні може відбуватись одним видом транспорту, але кількома організаціями (перевезення у прямому сполученні), а може відбуватись організаціями різних видів транспорту за єдиним транспортним документом (перевезення у прямому змішаному сполученні).

При прямому змішаному сполученні:

- забезпечується скорочення відстані перевезення і скорочення термінів доставки;
- підвищується якість обслуговування підприємств-виробників та споживачів;
- зменшуються загальні витрати на доставку вантажів.

Так, прямим змішаним залізнично-автомобільним сполученням перевозять: сипучі, навальні, штучні, тарні вантажі та контейнери за єдиним транспортним документом, який складається на весь шлях доставки. Відправник на кожну партію вантажу складає накладну прямого залізнично-автомобільного сполучення. На основі накладної в товарній конторі залізничної станції складається дорожня відомість у трьох екземплярах²⁰⁰.

Крім перевезень у прямому і прямому змішаному сполученні, міжнародне приватне право виділяє перевезення у змішаному сполученні. Це також вид перевезення вантажів, яке здійснюється різними видами транспорту. Ці перевезення ще мають назву «модальні» чи «мультимодальні» перевезення.

Головна мета такого перевезення — доставка вантажів до пункту призначення у визначений термін у хорошому стані і, по можливості, за низькою ціною. Основна відмінність мультимодального перевезення — постійний контроль і відповідальність одного оператора за всі ланки процесу транспортування. Найважливіший аспект перевезення — дотримання умов перевезення конкретного вантажу (комерційних, організаційних, фізичних) — незалежно від виду транспорту²⁰¹.

¹⁹⁹ Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. К.: Знання, 2012. С.196-197.

²⁰⁰ Босняк М.Г. Вантажні автомобільні перевезення: навчальний посібник. К.: Видавничий дім «Слово», 2010. С.345-346.

²⁰¹ Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень: навчальний посібник. К.: Видавничий дім

Порядок здійснення міжнародних змішаних перевезень врегульовується Конвенцією ООН «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» від 24 травня 1980 року. За умовами цієї Конвенції, договір змішаного перевезення — це договір, на підставі якого оператор (як сторона договору) змішаного перевезення, за сплату провізних платежів, зобов'язується здійснити або забезпечити здійснення міжнародного змішаного перевезення.

Міжнародне змішане перевезення — означає перевезення вантажів, щонайменше, двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення із місця в одній країні, де вантаж надходить у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки у іншій країні.

Перевезення вантажу, яке здійснюється автоперевізником з використанням інших видів транспорту без вивантаження вантажу, згідно норм Конвенції CMR — не може вважатись змішаним, у сенсі тлумачення цього поняття за Конвенцією ООН «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» від 24 травня 1980 року. Ніщо у даній Конвенції не зачіпає право вантажовідправника обирати між змішаним перевезенням та перевезенням, яке здійснюється на окремих етапах різними видами транспорту²⁰².

Отже, якщо у договорі міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом не зазначено, що дані відносини становлять міжнародне змішане перевезення і врегульовуються нормами Конвенції 1980 року, то такі відносини регулюватимуться іншими міжнародними актами (їх сукупністю), зокрема Конвенцією CMR.

Крім наведеного, чинне транспортне законодавство передбачає укладення організаційних договорів. Наприклад, поточних або довгострокових договорів про організацію перевезень вантажів (розділ III Статуту залізниць України); довготермінових договорів про організацію морських перевезень (ст. 128 Кодексу торгового мореплавства); річних договорів на автомобільному транспорті (п. 34-36 Статуту автомобільного транспорту УРСР)²⁰³.

Укладення договору перевезення вантажів вимагає наявності певних організаційних передумов, які мають різну правову форму. До таких передумов, зокрема, треба віднести довгостроковий договір та договір про надання транспортних засобів і пред'явлення вантажу до перевезення.

Поняття довгострокового договору сформульовано у ст.914 ЦК України таким чином: «за довгостроковим договором перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажу — передавати

«Слово», 2010. С. 325.

²⁰² Конвенція про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24 травня 1980р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/card/995_189

²⁰³ Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / За ред. В.М. Коссака. К.: Істина, 2008. С.708.

для перевезення вантаж у встановленому обсязі». У довгостроковому договорі перевезення вантажів встановлюються обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передання вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення.

Всі транспортні статuti і кодекси передбачають, що довгостроковий договір укладається за згодою сторін і не має обов'язкового характеру, а також наголошують на тому, що укладання сторонами довгострокового договору не звільняє власника вантажу і перевізника від необхідності дотримуватися встановленого порядку подання та узгодження заявок (замовлень) на перевезення конкретних партій вантажів.

Крім того, саме в довгостроковому договорі про організацію перевезень повинні регулюватися питання: пов'язані з режимом роботи перевізника та організації, що відправляє (одержує) вантажі; призначення таких представників сторін, які мають право підпису відповідних замовлень та право їх розгляду і схвалення; визначення типів транспортних засобів, що надаються під завантаження, та їх відповідності специфічним властивостям вантажів, що завантажуються тощо²⁰⁴.

Довгостроковий договір має необов'язковий характер у контексті його укладення. Якщо вантажовідправник не виявляє наміру співпрацювати із перевізником протягом певного періоду часу, то сторони не зобов'язані укладати організаційний договір. Їм достатньо укласти договір міжнародного перевезення конкретно визначеного вантажу автомобільним транспортом і обумовити порядок виконання такого перевезення, відповідно до норм міжнародного приватного права.

На підставі річного договору, транспортування матеріальних цінностей не відбувається, а опосередковуються відносини між сторонами стосовно організації майбутніх перевезень.

Ще у радянській юридичній літературі, як зазначає В. В. Вітрянський, виокремлювали ознаки, які відрізняли річний договір від перевезення конкретного вантажу, формуючи специфічні особливості організаційних договорів:

1. Зміст цього договору становили права та обов'язки сторін із організації майбутніх перевезень вантажів, а договір перевезення конкретного вантажу носив майновий характер, оскільки регульовані ним відносини були пов'язані з переміщенням матеріальних цінностей.

2. Річний договір був направлений на організацію майбутніх перевезень вантажів, момент його укладення не пов'язувався з передачею

²⁰⁴ Зобов'язальне право України: підручник / За ред. С.О. Харитонов, Н.Ю. Голубевої. К.: Істина. 2011. С.421.

матеріальних цінностей для транспортування. Що ж стосується договору перевезення конкретного вантажу, то він виникав у момент прийняття автотранспортним підприємством від відправника вантажу разом з товарно-транспортною накладною²⁰⁵.

Те, що річний договір не є договором перевезення зазначав А. І. Хаснутдінов. Крім визначення деяких загальних умов здійснення перевезень, річний договір виступає як правова форма здійснення конкретних господарських дій, а саме: операцій зі здачі-приймання вантажів. Зазначені дії за своїм змістом мають певну економічну цінність, однак майнові відносини, що складаються з приводу їхнього здійснення, у рамках річного договору, безоплатні, у порівнянні з договором перевезення конкретного вантажу. Таким чином, кваліфікація річного договору як договору перевезення, на думку автора, помилкова через розбіжність економічної природи відносин, регульованих даними договорами²⁰⁶.

Але Х. І. Шварц не погоджувався з викладеною думкою. Він зазначав, що не вважати річний договір договором перевезення, значить відділяти юридичну форму від її економічного змісту²⁰⁷. Відзначаючи особливості роботи автомобільного транспорту, що диктують необхідність досягнення згоди, перш ніж перевізник прийме вантаж до перевезення, автор дійшов висновку, що роль такого погодження грає річний договір.

Про тотожність правової природи річних договорів та договорів перевезення конкретного вантажу обґрунтовував М. А. Тарасов, єдністю цілей цих договорів. І той і інші договори спрямовані до однієї мети, але вони розрізняються за змістом²⁰⁸.

Відзначав єдину кінцеву мету обох договорів й О. О. Карлов: організаційно-правові відносини — «правовідносини, які базуються на засадах рівності їх учасників і виражають діяльність підприємств (організацій), що здійснюється в межах закону, по упорядкуванню своїх взаємозв'язків, які за своїм змістом повністю підпадають під дії зобов'язального права. При цьому організаційні правовідносини за річним договором є утворюючими, на стадії здійснення яких відбувається зав'язка наступних майново-правових відносин за договором перевезення. В цьому проявляється допоміжна роль річного договору щодо договору перевезення

²⁰⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. «Статут», 2011. С.40.

²⁰⁶ Хаснутдинов А.И. Годовой договор на перевозку грузов автомобильным транспортом. *Правоведение*. 1976. № 1. С.45-46.

²⁰⁷ Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М.: Юридическая литература, 1966. С.28.

²⁰⁸ Тарасов М.А. Договор перевозки. Ростов на Дону, 1965. С.93.

як разової угоди...»²⁰⁹. Безпосередня правова мета річного договору — це забезпечення формування перевізного процесу, тобто здійснення підготовчих дій, необхідних для здійснення транспортування²¹⁰.

На думку В. Лебедева та А. Ніцевич організаційні договори можуть служити лише прикладами допоміжних транспортних договорів²¹¹.

На наш погляд, довгостроковий договір необхідний для організації транспортного процесу. Він нерозривно пов'язаний з договором перевезення конкретного вантажу. Довгостроковим договором обумовлюється підготовка до перевезення вантажу та порядок його передачі для перевезення. Крім цього, визначальною метою укладення даного виду договору — є врегулювання відносин між сторонами на весь період здійснення перевезень. У зв'язку із цим, довгострокові договори можуть укладатись, як організаційні при здійсненні міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом. Це знімає потребу врегульовувати такі відносини у кожному конкретному договорі перевезення між одними і тими ж сторонами.

Перезавантаження вантажів, контейнерів з одного виду транспорту на інший в пунктах, де стикаються залізничні, автомобільні чи водні шляхи, регулюється спеціальним договором — вузловою угодою. За своїм змістом вузлові угоди належать до категорії договорів про забезпечення перевезення вантажів (організаційних договорів).

Як зазначає В. В. Вітрианський, дана обставина не ставить вузлові угоди у залежність, скажімо, від договорів перевезення конкретного вантажу або договорів про організацію перевезень вантажів. Кожен з цих договорів має свою «нішу» в системі правового регулювання відносин, пов'язаних з перевезеннями вантажів, і свій предмет регулювання²¹².

Національне законодавство не містить нормативного визначення вузлової угоди. У Статуті автомобільного транспорту УРСР лише зазначено, що вона укладається автотранспортним підприємством або організацією з залізницею, пароплаванням (портом), аеропортом строком на три роки²¹³.

У юридичній літературі можна зустріти визначення вузлової угоди, як цивільно-правового договору, відповідно до якого пункти перевалки (залізничні станції, порти, пристані) зобов'язуються за плату переміщувати вантажі з одного виду транспорту на інший, на підставі обов'язкових

²⁰⁹ Карлов О.О. Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом. К.: Вища школа, Вид. при КДУ, 1974. С.28.

²¹⁰ Хаснутдинов А.И. *Цитована праця*. С.47.

²¹¹ Лебедев В., Ніцевич А. Транспортный договор — юридическая экскурсия. *Юридическая практика*. 2001. №38. С. 6.

²¹² Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. «Статут», 2011. С.280.

²¹³ Про Статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова, РМУ УРСР від 20 червня 1969 року URL:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/card/401-69-%D0%BF>

технологічних правил, з метою продовження процесу доставки вантажу. Вузлові угоди не регулюють відносин перевізників з вантажовідправниками та вантажоодержувачами. Вони укладаються тільки між транспортними організаціями²¹⁴.

Проте, її укладення може мати місце при здійсненні перевезення вантажів і у міжнародному сполученні. Оскільки перевезення вантажу автомобільним транспортом може здійснюватися також із залученням двох або більше перевізників різних видів транспорту, в такому випадку виникають відносини між перевізниками щодо перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні та з використанням умов роботи перевалочних пунктів, які регулюються вузловими договорами, наявність останнього між перевізниками є обов'язковим в силу відповідних імперативних норм транспортних статутів та правил перевезення. Таким чином, пропонуємо поряд з договором міжнародного перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, сформулювати власне визначення з урахуванням того, що у цивільному законодавстві прийнято вживати термін «договір», а не «угода». Під вузловим договором пропонуємо розуміти домовленість між перевізниками щодо перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший, під час перевезення вантажу у міжнародному прямому змішаному сполученні та доставки останнього до пункту призначення із застосуванням до таких перевезень норм Конвенції ООН «Про міжнародні змішані перевезення вантажів» 1980 року, крім випадків, коли перевезення здійснюється на окремих етапах іншими видами транспорту за окремими перевізними документами. До укладення та дійсності таких договорів застосовним буде право держави місця передачі вантажів у пунктах перевалки, якщо інше не передбачено за домовленістю сторін.

Якщо перевезення вантажів іншими видами транспорту здійснює автомобільний перевізник, то Конвенція CMR не втрачає свого впливу. Але, при перевезеннях у прямому змішаному сполученні, її норми можуть застосовуватися лише щодо перевезення автомобільним транспортом. Коли буде доведено, що будь яка втрата вантажу, його пошкодження чи затримка доставки, які мали місце під час перевезення, були здійснені іншим видом транспорту, то відповідальність автоперевізника визначатиметься імперативними нормами відповідної конвенції чи національного законодавства, що стосується такого виду транспорту.

Окремо на рівні Цивільного кодексу виділено договір чартеру (фрахтування) як один із видів договору перевезення. Ця договірна

²¹⁴ Зобов'язальне право України: підручник / За ред. С.О. Харитонов, Н.Ю. Голубевої. К.: Істина. 2011. С.423.

конструкція широко застосовується при організації водних та повітряних перевезень. У залізничних та автомобільних перевезеннях договір чартеру (фрахтування) використовується рідко²¹⁵.

Варто зазначити, що серед науковців немає єдиного погляду на правову природу такого договору. Договір чартеру (фрахтування) включений у Главу 64 «Перевезення» Цивільного кодексу України. Разом з цим предмет договору перевезення не співпадає із предметом договору чартеру (фрахтування).

За договором чартеру (фрахтування) одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам²¹⁶.

Природа договору фрахтування найповніше розкривається у нормативно-правових актах, що стосуються морського транспорту. Поняття фрахтувальник вживається у Кодексі торговельного мореплавства України (КТМ)²¹⁷ у різних значеннях: «орендар» за договором фрахтування (оренди) морського судна, «відправник» за договором морського перевезення вантажу, «лізингоодержувач» за договором лізингу судна.

Зокрема, відповідно до ч. 1 ст. 133 КТМ України, за договором морського перевезення вантажу, перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Але у другій частині цієї ж статті міститься інша, досить суперечлива норма — фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Незрозуміло, на перший погляд, для чого назва сторони за договором фрахтування судна (чартеру) — «фрахтувальник», вживається у нормах про зовсім інший договір — перевезення. У договорі перевезення сторони називаються «перевізник» і «відправник» (про це також свідчать ч. 1 ст. 933 ЦК України, ч. 1 ст. 307 ГК України, в яких наводиться визначення договору перевезення вантажу)²¹⁸.

Відповідно до ч. 1 ст. 203 КТМ України, за договором фрахтування судна на певний час — судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт)

²¹⁵ Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар / за ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. К.: Істина. С.568.

²¹⁶ Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

²¹⁷ Кодекс торговельного мореплавства від 23 травня 1995р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47-52.

²¹⁸ Тарасенко Л.Л. Договори у сфері оренди транспортних засобів: Дис. ... канд. юрид. наук. Львівський нац. Університет ім. І. Франка. Львів., 2014. С.176.

надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

У юридичній літературі з цих питань існує позиція: оскільки в подібних випадках відпадають два основних елемента, які визначають правовідносини сторін як договір вантажного перевезення (ввірення вантажу перевізникові і обов'язок останнього передати цей вантаж правомочній особі), слід вважати, що подібні відносини не становлять договору перевезення. Враховуючи, що при таких умовах робота автотранспорту оплачується, зазвичай, не по тоннах (кубометрах), а погодинно, наявні усі підстави розглядати його як договір майнового найму²¹⁹.

За цивільним законодавством України, предметом договору чартеру (фрахтування) виступають дії фрахтівника по наданню другій стороні (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості в одному чи кількох транспортних засобах на один або кілька рейсів для перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти або з іншою метою, якщо це не суперечить закону та іншим нормативно-правовим актам²²⁰.

Неоднозначність тлумачення поняття «місткість транспортних засобів», як зазначає О. С. Юренкова, дозволила деяким авторам ототожнювати його із майном, а саме — із самим транспортним засобом, і, як наслідок, віднести чартер до різновиду договору найму²²¹.

Між тим, можна припустити, що предметом договору фрахтування, все ж є послуга з перевезення, а не лише використання місткості транспортних засобів. Формальним доказом цього служить той факт, що стаття 912 поміщена законодавцем у Главу 64 «Перевезення» Цивільного кодексу України, а не у главу, присвячену найму.

У транспортних Статутах також є окремі норми, які свідчать про формальну належність договору фрахтування до групи договорів, які опосередковують надання послуг з перевезення. Однак, тут визначальною є правова природа договору фрахтування, головною метою якого не може бути лише процес використання наданої місткості транспортного засобу. Адже дані дії лише служать головній меті — переміщенню вантажів і пасажирів у просторі.

Фрахтівником та відправником можуть бути різні особи у одних правовідносинах. На думку В. Ю. Шемонаєва, фрахтівником за деякими умовами укладеного договору може виступати особа, що є одержувачем

²¹⁹ Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. М Юрид. лит. 1971. С.207.

²²⁰ Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

²²¹ Юренкова О.С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования. *Вестник Пермского университета*. №2 (16) 2012 С.170.

вантажу. «Договір про поставку, укладений покупцем товару із судновласником, у такому разі буде договором фрахтування»²²².

Встановлення співвідношення понять «договір фрахтування» та «договір перевезення» має не лише теоретичне, а й практичне значення.

Господарським судом м. Києва розглянуто справу № 37/60 від 27.04.2011р., відповідно до наданих матеріалів, Господарський суд міста Києва встановив, що між позивачем та відповідачем було укладено договір фрахтування автомобільного транспорту. Відповідно до умов даного договору, перевізник зобов'язався доставити ввірений йому відправником вантаж до місця призначення і надати його уповноваженій особі, а експедитор зобов'язувався сплатити за перевезення встановлену плату.

При розгляді справи, суд приходив до висновку, що оскільки відносини сторін впливають з перевезення вантажу, то вони мають бути врегульовані нормами транспортного законодавства²²³.

Господарським судом Київської області було розглянуто справу № 4/212-09 про визнання недійсним правочину про відступлення права вимоги. Правовою підставою вимоги позивача до боржника був договір фрахтування №8767 від 19 липня 2007 року та договір від 19 грудня 2007 року. Відповідно до договору фрахтування відповідач виступав перевізником, а боржник — замовником перевезення. Предметом договору були перевезення вантажів автомобільним транспортом згідно з умовами Конвенції про Договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року.

Відповідно до умов договору фрахтування, до обов'язків замовника входило забезпечення завантаження, розвантаження, митного оформлення вантажу у межах 48-ми годин на території України, 24-х годин — на іншотериторії (п.п.2.1.7 п.2 1 Договору).

При розгляді даної справи, суд керувався нормами Цивільного кодексу України та Господарського кодексу України, які стосуються перевезення вантажів. У мотивувальній частині рішення, суд приходив до висновку, що сторонами при укладанні договору були додержані всі вимоги, передбачені чинним законодавством для вчинення правочину²²⁴.

Підтвердженням нерозривного зв'язку між договором фрахтування та договорами перевезення та поставки виступає також практика Міжнародного комерційного арбітражного суду. У рішенні по справі №385/1998 від 18 жовтня 1999 року, суд звернув увагу на таке: після відвантаження товару

²²² Харитонов Є.О., Харитонova О.І., Сафончик О.І. Правове регулювання перевезень в Україні: навчальний посібник. Харків, Одісsey 2006 С.93-94.

²²³ Справа № 37/60 від 27 квітня 2011р. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

²²⁴ Справа № 4/212-09 від 12 листопада 2009р. URL:<http://www.reyestr.court.gov.ua>

продавець виконував дії, направлені на встановлення долі товару, направляв свого представника у місце, де відбувалось судове засідання щодо спірного вантажу, а також інформував покупця про можливі махінації перевізника. Це свідчить про те, що продавець не вважав себе звільненим від відповідальності за долю вантажу та його збереження²²⁵.

Державна митна служба України у Листі від 10 квітня 2009 року, зазначає, фрахтування — це різновид комерційної діяльності, пов'язаний з укладанням договорів про перевезення вантажів або пасажирів морським, річковим, авіаційним чи автомобільним транспортом.

Податковий кодекс України²²⁶ у пункті 14.1.260 статті 14 визначає: фрахт — це винагорода (компенсація), що сплачується за договорами перевезення, найму або піднайму судна або транспортного засобу (їх частин) для:

- перевезення вантажів та пасажирів морськими або повітряними суднами;
- перевезення вантажів залізничним або автомобільним транспортом.

Згідно із статтею 307 «Договір перевезення вантажу» Господарського кодексу України (корелюється зі статтею 909 Цивільного кодексу України), за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установленій законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

При цьому слід відрізнити, що згідно зі статтею 759 Цивільного кодексу України за договором найму (оренди) наймодавець передає або зобов'язується передати наймачеві майно у користування за плату на певний строк [52].

Звідси випливає, якщо у договорі, укладеному між фрахтівником і фрахтувальником йдеться не лише про передачу транспортного засобу у користування (оренду), а про виконання міжнародного перевезення на підставі договору перевезення вантажів автомобільним транспортом, такий договір слід вважати договором змішаного характеру.

Варто зважати також на мету договору фрахтування, яка завжди спрямована, у першу чергу, на забезпечення перевезення вантажу (багажу, пасажира). На сьогодні транспортне законодавство, що регулює відносини автомобільного перевезення як у межах території України, так і поза її межами не містить норм про договір фрахтування (чартеру) автотранспорту.

²²⁵ Решение Международного коммерческого арбитражного суда при ТПП РФ от 18 октября 1999 года по делу №385/1998. *Практика МКАС при ТПП РФ*. ЭЖ-Юрист. 2000. № 52. С. 6.

²²⁶ Податковий кодекс України від 2 грудня 2010р. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>

Звісно, автотранспортні організації не позбавлені права укласти такий договір. Правовою основою договірних зв'язків, у даному випадку, виступають акти цивільного законодавства. Укладення договору фрахтування при автомобільному перевезенні передбачається наявністю правової норми про фрахтування у Цивільному кодексі України.

2.3. Особливості правового регулювання договорів міжнародного перевезення небезпечних вантажів та швидкопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (Конвенція CMR) застосовується до перевезень практично всіх видів вантажу. Це означає, що договір про міжнародне перевезення матиме спільні істотні умови при перевезенні небезпечних вантажів, великогабаритних, великовагових вантажів тощо. Однак, вимоги до такого договору не застосовуватимуться при перевезеннях пошти, небіжчиків та меблів у разі переїзду, у силу прямої вказівки Конвенції CMR на це. Маючи універсальний характер, вказана Конвенція не враховує специфіку окремих видів перевезення, зокрема перевезення небезпечних вантажів або перевезень харчових продуктів, які швидко псуються.

Згідно із вимогами Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів»²²⁷, міжнародні перевезення небезпечних вантажів здійснюються відповідно до цього Закону та міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Якщо міжнародним договором України встановлюються інші правила перевезення небезпечних вантажів, ніж передбачені цим Законом, то застосовуються правила міжнародного договору.

Вперше питання про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів було піднято у Женеві Європейською економічною комісією Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК ООН) 1957 року, тоді ж і було укладено Європейську угоду про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ), яка вступила в силу 29 січня 1968 року. Текст ДОПНВ був змінений Протоколом про внесення поправки до пункту 3 статті 14, який був прийнятий у Нью-Йорку 21 серпня 1975 року, та набув чинності 19 квітня 1985 року. Тим не менше, відповідно до статті 5 ДОПНВ, перевезення, стосовно яких застосовується ДОПНВ, продовжують бути предметом внутрішньодержавних або міжнародних розпоряджень, що стосуються в цілому дорожнього руху, міжнародних дорожніх перевезень або міжнародної торгівлі²²⁸.

²²⁷ Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000р. *Голос України*. 2000.

²²⁸ Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ/АВК) від 30

Розробка Рекомендацій щодо перевезення небезпечних вантажів (Типових правил ООН) здійснюється Комітетом експертів з перевезення небезпечних вантажів та узгодженої на глобальному рівні системи класифікації та маркування хімічних речовин Економічної і Соціальної Ради ООН (ЕКОСОР ООН). На їх основі, міжнародні організації та національні органи влади різних держав розробляють нормативні документи, що регламентують перевезення небезпечних вантажів різними видами транспорту.

Наступним важливим документом є Керівництво з випробувань і критеріїв, які доповнюють Рекомендації ООН з перевезення небезпечних вантажів. Даний документ містить критерії, методи випробувань та процедури, які використовуються для класифікації небезпечних вантажів. У першу чергу, він корисний організаціям, які займаються класифікацією небезпечних вантажів. Керівництво з випробувань і критеріїв розробляється Комітетом експертів з перевезення небезпечних вантажів та узгодженої на глобальному рівні системи класифікації та маркування хімічних речовин ООН. На сьогодні діє п'яте видання Керівництва з випробувань і критеріїв. А документом, вимоги якого практично без змін переносяться в міжнародні регламенти у сфері перевезення небезпечних вантажів, є Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів²²⁹.

Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) містить додатки, які є її невід'ємною частиною. Вони постійно переглядаються Робочою групою з перевезення небезпечних вантажів ЄЕК ООН (WP.15) на своїх сесіях і періодично перевидаються. Останні зміни до додатків А і В ДОПНВ вступили в силу 3 січня 2018 року²³⁰.

Як і Конвенція CMR, ДОПНВ застосовує термін «транспортний засіб» у розумінні Конвенції про дорожній рух²³¹. Термін «небезпечні вантажі» означає речовини і речі, що не допускаються до міжнародного дорожнього перевезення відповідно до положень додатків А і В або допускаються із дотриманням визначених умов.

Додаток А містить загальні положення та положення, які стосуються небезпечних речовин та речей. Саме цей додаток встановлює класифікацію вантажів підвищеної небезпеки, небезпечних вантажів, які можуть

вересня 1957р. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/994_217

²²⁹ Офіційний сайт Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН URL: <http://www.unece.org/ru/transport/areas-of-work/inland-transport-committee/about-us/vvedenie.html>

²³⁰ European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. C.N.626.2017. TREATIES-XI.B.14 of 9 October 2017 URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2017/CN.626.2017-Eng.pdf>

²³¹ Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968р. URL: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>

перевозитись у відповідності із ДОПНВ та тих, які заборонені для перевезення взагалі, вимоги до упакування вантажів для перевезення тощо.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», небезпечний вантаж — це речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і, які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань у встановленому порядку, залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину, віднесено до одного з класів небезпечних речовин²³².

Незважаючи на те, що вказаний закон стосується перевезень небезпечних вантажів залізничним шляхом, автомобільними дорогами, внутрішніми водними шляхами, морським та повітряним простором, де дозволено рух транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі, він не виділяє такої категорії як «вантаж підвищеної безпеки», що міститься у ДОПНВ. Так згідно із п. 1.10.3.1. Додатку А²³³, вантаж підвищеної безпеки — це вантаж, який може використовуватись не за призначенням, а у терористичних цілях і, відповідно, призвести до серйозних наслідків, зокрема численних людських жертв, масових руйнувань або при перевезенні радіоактивних матеріалів (вантажі класу 7 ДОПНВ), до масових соціально-економічних потрясінь. Дещо схоже визначення міститься у такому підзаконному нормативно-правовому акті, як Наказ МВС № 656 від 4 серпня 2018р. «Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів»²³⁴.

Проте, вважаємо, що Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», слід привести у відповідність з вимогами ДОПНВ. Тому, пропонуємо абзац другий статті 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» викласти у такій редакції: «небезпечний вантаж — речовини та речі, які, за своїми властивостями, можуть завдати шкоду особі та/або її майну, навколишньому середовищу у процесі здійснення вантажних операцій, операцій з перевезення чи тимчасового зберігання та визнаються небезпечними, відповідно до положень національного законодавства та

²³² Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000р. *Голос України*. 2000.

²³³ European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road [Volume I] (Version "2017 ADR" with Annexes) was entered into force on 01.01.2017. UN, 2017. P.114.

²³⁴ Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів: Наказ, Міністерство внутрішніх справ України від 4 серпня 2018р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 76.

міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України».

Також, статтю 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» пропонуємо доповнити частиною такого змісту: «вантаж підвищеної небезпеки — це певний вид небезпечного вантажу (вибухові, отруйні, інфекційні, легкозаймисті, радіоактивні та інші небезпечні речовини та вироби), який може використовуватись у терористичних цілях та в кінцевому результаті призвести до серйозних наслідків, зокрема численних людських жертв, масових руйнувань або масових соціально-економічних потрясінь, та становить підвищену небезпеку, відповідно до положень міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України».

Враховуючи наведене, потребує змін і саме визначення поняття «міжнародне перевезення небезпечних вантажів». Тому, абзац одинадцятий статті 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», пропонуємо викласти у наступній редакції: «міжнародне перевезення небезпечних вантажів — це діяльність, яка пов'язана із перевезенням небезпечних вантажів, що здійснюється через територію не менше, ніж двох держав за допомогою транспортних засобів за умови дотримання вимог, яким повинні відповідати вантажі (зокрема, це вимоги, що стосуються їхньої упаковки та маркування) та вимог, які стосуються конструкції, устаткування і руху транспортного засобу, що перевозить вантажі».

Варто зазначити, що ДОПНВ не врегульовує порядку укладення договору міжнародного перевезення небезпечних вантажів. Основним завданням цієї угоди є полегшення застосування вимог до перевезення небезпечних вантажів не лише при міжнародних автомобільних перевезеннях у режимі ДОПНВ, а й при внутрішніх перевезеннях у межах територій європейських держав на основі національного законодавства чи законодавства ЄС. На цій підставі додатки до ДОПНВ стали основою для прийнятої Директиви 2008/68/ЄС від 24 вересня 2008 року про наземне перевезення небезпечних вантажів із внесеними подальшими поправками (далі — Директива 2008/68/ЄС)²³⁵.

Договір міжнародного перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом укладається у такому ж порядку як і договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом загалом. Але, враховуючи вище викладене, при укладенні цього договору, поряд із вимогами Конвенції

²³⁵ On The Inland Transport Of Dangerous Goods: Council Directive 2008/68/EC of 24 September 2008. *Official Journal of the European Union*. 2008. L 260/13. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0068>

CMR, застосовуватимуться норми ДОПНВ, які встановлюють об'єкт такого договору, а також додаткові права та обов'язки осіб, які беруть участь у процесі перевезення небезпечного вантажу у міжнародному сполученні.

Вантажовідправником у договорі міжнародного перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом може виступати юридична або фізична особа, яка відправляє або контролює процес відправлення небезпечних вантажів, що відбувається за участі пакувальників, завантажувачів чи інших осіб. Відправник вантажу може діяти від свого власного імені або від імені третіх осіб, наприклад, виробника, постачальника тощо.

Відповідно до статті 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів»²³⁶, відправник небезпечного вантажу — зазначена в перевізних документах юридична (резидент і нерезидент) або фізична особа (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка підготовлює та подає цей вантаж для перевезення.

Для вантажовідправника передбачені права та обов'язки, встановлені нормами Конвенції CMR. Вантажовідправник має право вимагати перевірки перевізником ваги брутто вантажу або його кількості та вмісту вантажних місць. Результати перевірок включають у вантажну накладну. Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема, вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця, передбаченого для доставки вантажу, або здачі вантажу одержувачу, іншому, ніж зазначений у вантажній накладній²³⁷. Але у сфері безпеки на вантажовідправника покладаються також й особливі обов'язки, передбачені ДОПНВ. Зокрема, вантажовідправник повинен передати лише такий вантаж, який відповідає вимогам ДОПНВ у контексті того, що цей вантаж піддається класифікації і допуску до перевезення згідно ДОПНВ²³⁸. Переданий для перевезення вантаж має відповідати також характеристикам, які зазначені у заявці та договорі на це перевезення.

Така ж вимога міститься і у Наказі МВС «Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів»: «небезпечні вантажі дозволено перевозити автомобільним транспортом тільки в разі, якщо вони згідно з вимогами частини 2 таблиці А глави 3.2 та глави 3.3 додатка А до ДОПНВ та цих Правил допущені до перевезення та якщо всі вимоги щодо перевезення таких вантажів виконані»²³⁹. Крім цього, Директива 2008/68/ЄС передбачає, що

²³⁶ Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000р. *Голос України*. 2000.

²³⁷ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

²³⁸ Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ/АВК) від 30 вересня 1957р. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/994_217

²³⁹ Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів: Наказ, Міністерство внутрішніх справ України від 4 серпня 2018р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 76.

перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом між державами-учасниками та третіми державами дозволяється у випадках, коли воно відповідає вимогам ДОПНВ, якщо інше не передбачено договорами²⁴⁰.

Поряд з цим, вантажовідправник повинен передати перевізнику необхідну інформацію і дані, а також транспортні документи та супровідні документи на вантаж (наприклад, допуски, дозволи тощо). На вантажовідправника покладається також обов'язок використовувати для транспортування вантажів лише таку тару, яка відповідає вимогам ДОПНВ та призначена і маркована, відповідно для перевезення конкретного небезпечного вантажу. При виконанні вказаних обов'язків, ДОПНВ надає право вантажовідправникові використовувати інформацію, надану йому іншими учасниками перевезення. Але він самостійно відповідає за заходи безпеки, якщо використовує послуги інших учасників перевезення (пакувальників, завантажувачів та ін.), та за дотримання вимог щодо способу відправлення і обмежень для відправлення вантажів.

Якщо вантажовідправник діє від імені третьої особи, то ця особа зобов'язана у письмовому вигляді поінформувати відправника про небезпечність вантажу, та передати всю документацію, необхідну для виконання відправником своїх обов'язків²⁴¹.

Конвенція CMR у статті 22 встановлює, що коли відправник передає перевізнику небезпечні вантажі, він повідомляє перевізнику про точний характер небезпеки, і зазначає, у разі потреби, заходи безпеки, яких необхідно вжити. Якщо цю інформацію не внесено до вантажної накладної, тягар доказу, у якийсь інший спосіб, того, що перевізник знав про точний характер небезпеки, яку несе перевезення згаданих вантажів, лежить на відправнику або одержувачу.

Перевізником небезпечного вантажу, Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів», визнає юридичну (резидент і нерезидент) або фізичну особу (громадянин України, іноземець, особа без громадянства), яка здійснює перевезення небезпечного вантажу²⁴². Вважаємо, що зазначене визначення не відповідає вимогам чинного законодавства та потребує змін, зважаючи на наступне.

Коли мова йде про сторони договору перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні та у межах території України, то ними виступають відправник вантажу та перевізник. Це стосується також договору перевезення небезпечних вантажів, при цьому

²⁴⁰ On The Inland Transport Of Dangerous Goods: Council Directive 2008/68/EC of 24 September 2008. *Official Journal of the European Union*. 2008. L 260/13. URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0068>

²⁴¹ European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road [Volume I] P.48

²⁴² Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000р. *Голос України*. 2000.

відправником може бути як фізична, так і юридична особа. Проте, для перевізника законодавство України передбачає необхідність одержання дозволу на надання відповідних послуг — ліцензії.

Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності»²⁴³ передбачає, що ліцензуванню підлягає перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом. А Постанова КМУ від 2 грудня 2015 року «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом»²⁴⁴, серед іншого, поширює необхідність отримання ліцензії на перевезення небезпечних вантажів, небезпечних відходів автомобільним транспортом у межах території України та на міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Враховуючи зазначене, пропонуємо під поняттям «перевізник небезпечного вантажу», розуміти суб'єкта господарювання, який, на підставі отриманої ліцензії, надає послугу із перевезення небезпечних вантажів, відповідно до чинного законодавства України та міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Перевізник за договором міжнародного перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, користується правами та виконує обов'язки, покладені на нього Конвенцією CMR. Але ДОПНВ, додатково надає право перевізникові самостійно перевірити або покластись на надану йому компетентною особою інформацію, що: вантаж допускається до перевезення у відповідності із ДОПНВ, йому передано всі необхідні документи на перевезення небезпечних вантажів, а також, що транспортний засіб, яким здійснюватиметься перевезення, не перезавантажений та маркований відповідним чином. Водночас, перевізник самостійно зобов'язаний перевірити небезпечний вантаж на наявність будь яких дефектів та придатність контейнерів чи цистерн для перевезення²⁴⁵.

Якщо вантажна накладна не містить спеціальних застережень перевізника, то, якщо не доведено протилежне, припускається, що вантаж і його упаковка були зовні в належному стані у момент прийняття вантажу

²⁴³ Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 2 березня 2015р. *Голос України*. 2015. №56.

²⁴⁴ Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом: Постанова, Кабінет Міністрів України від 2 грудня 2015р. *Урядовий кур'єр*. 2015. № 230.

²⁴⁵ European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road [Volume I] Pp.48-49.

перевізником, і що кількість вантажних місць, а також їх маркування та нумерація відповідали заявам, які містилися у вантажній накладній²⁴⁶.

Перевізник також перевіряє наявність у транспортному засобі пристроїв, передбачених в письмових інструкціях для водіїв. Якщо ним будуть виявлені порушення вимог ДОПНВ, то перевізник не має права здійснювати перевезення такого вантажу до усунення виявлених порушень.

Небезпечні вантажі, про характер яких перевізник не був обізнаний, можуть бути у будь який момент і в будь якому місці вивантажені, знищені чи знешкоджені перевізником без компенсації; більше того, відправник несе відповідальність за всі витрати, шкоду і збитки, спричинені передачею цих вантажів для перевезення чи їхнім перевезенням²⁴⁷.

ДОПНВ визначає ряд обов'язків для інших осіб, які не є сторонами договору міжнародного перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, але беруть участь у цьому процесі. Зокрема, це стосується вантажоодержувача, який зобов'язаний якнайшвидше відвантажити вантаж та забезпечити безпеку поводження із вантажем у разі користування послугами інших осіб при розвантаженні²⁴⁸. Перелік «інших учасників перевезення» у ДОПНВ не є вичерпним. Передбачені для них обов'язки, повинні виконуватись у міру їх обізнаності про те, що вони виконують свої функції у рамках перевезення небезпечних вантажів, відповідно до ДОПНВ. Це стосується осіб, які беруть участь у завантаженні, відвантаженні, пакуванні вантажу тощо.

Конвенцією CMR крім цього передбачено, що перевізник відповідає за дії і недогляди своїх агентів, службовців та всіх інших осіб, до послуг яких він звертається для виконання перевезення і такі агенти, службовці чи інші особи виконують покладені на них обов'язки, як за власні дії і недогляди.

Підтвердженням укладеного договору міжнародного перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, відповідно до вимог Конвенції CMR, є вантажна накладна. За неналежне оформлення вантажної накладної, за загальним правилом, відповідає відправник. Цей документ є первинним доказом укладення договору перевезення. Але відсутність, неправильність чи втрата вантажної накладної, згідно із нормами Конвенції CMR, не впливає на чинність та наявність договору.

У ДОПНВ передбачено, що при перевезенні небезпечних вантажів складається «транспортний документ», який повинен містити: номер ООН; транспортну назву; групу пакування; кількість та опис упаковок, якщо це

²⁴⁶ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

²⁴⁷ Див.: Конвенція CMR.

²⁴⁸ European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road [Volume I] Pp.49-52.

прийнятно; кількість небезпечного вантажу (визначена в об'ємі, масі тощо); найменування та адреси вантажовідправника та вантажоодержувача та інші спеціальні дані, передбачені Главою 5.4 ДОПНВ.

Транспортним документом, який містить вказану інформацію, може бути документ, передбачений іншими дійсними правилами щодо перевезення будь яким видом транспорту. Як зазначено також у п. 5.4.1.4.1 ДОПНВ, у випадку наявності кількох вантажоодержувачів, їх найменування та адреси, відомості щодо характеру та кількості вантажу, який перевозиться, можуть вказуватись у інших документах, які можуть використовуватись або є обов'язковими згідно з іншими спеціальними правилами і, які повинні знаходитись у транспортному засобі²⁴⁹.

Правова природа «транспортного документа» у ДОПНВ не розкривається, але у цьому випадку варто звернутись до Рекомендації № 11 СЕК ООН «Питання документації при міжнародному перевезенні небезпечних вантажів» (далі — Рекомендація № 11)²⁵⁰. Однією із цілей прийняття Рекомендації було забезпечити можливість використання єдиної форми документа для будь якого виду транспорту, між будь якими сторонами, щоб він був прийнятним для будь якого органу, який займається обробкою вантажу (у країнах експорту, імпорту чи транзиту).

У рамках конвенцій, які стосуються перевезень небезпечних вантажів, розроблено рекомендаційні та обов'язкові процедури щодо документацій. Як зазначається у Рекомендації № 11, обов'язково у таких документах зазначається: опис та класифікація вантажу, вимога про наявність «декларації» (у формі приміток у наявному вантажному документі чи як окремий документ), яка містить інформацію про характер вантажу, маркування, знаки безпеки і упаковки.

Конвенції, які врегульовують питання міжнародних перевезень небезпечних вантажів, застосовуються до міжнародних перевезень загалом. Тому, конвенції які стосуються перевезень вантажів окремими видами транспорту, можуть містити спеціальні вимоги до документації, що призводить до наявності різних документів для кожного етапу перевезень²⁵¹: вантажна накладна, коносамент, авіавантажна накладна тощо. У зв'язку із такою ситуацією, стає зрозумілим застосування у ДОПНВ такого узагальненого терміну як «транспортний документ». Хоча, наприклад, як зазначає А. В. Коструба, коносамент раніше був пов'язаний з договором

²⁴⁹ European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road [Volume II] (Version "2017 ADR" with Annexes) was entered into force on 01.01.2017. UN, 2017. P. 297.

²⁵⁰ ECE/TRADE/C/CEFACT/2008/8. Переглянута Рекомендація №11. Питання документування при міжнародних перевезеннях небезпечних вантажів від 22 липня 2008р. URL:http://www.unecf.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec11/rec11_rev2R.pdf

²⁵¹ Див.: ECE/TRADE/C/CEFACT/2008/8.

морського перевезення і становив собою товаророзпорядчий документ тільки у зовнішньоекономічній діяльності, то сьогодні він достатньо широко використовується і в цивільному обороті. За допомогою коносаменту можливе не тільки оформлення відносин по перевезенню вантажу; його передача може бути предметом біржових правочинів. Коносамент може використовуватися і як засіб забезпечення виконання кредитних та інших зобов'язань (як предмет застави, притримання, завдатку)²⁵².

В Україні при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним транспортом передбачено складання «транспортного документа», про що зазначено у Наказі МВС «Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів»²⁵³. Важливо, що інформація, яка підлягає зазначенню у транспортному документі, відповідно до ДОПНВ, згідно Наказу може міститись у товаро-транспортній накладній або додаватись до неї. Але незрозумілою є вказівка щодо складання при перевезенні товаро-транспортної накладної, оскільки йде мова лише про перевезення автомобільним транспортом, де повинна складатись вантажна накладна.

Вважаємо, що для вирішення цієї проблеми також слід звернутись до Рекомендації № 11 та Типових правил ООН²⁵⁴. У них йде мова про те, що транспортний документ щодо небезпечних вантажів може складатись у будь якій формі за умови, що він міститиме всю необхідну інформацію. Таким документом може бути документ, який уже вимагається іншими правилами у сфері перевезень. Одним із таких документів виступає вантажна накладна при перевезенні вантажів автомобільним транспортом, передбачена Конвенцією CMR.

Відповідно до норм Конвенції CMR, вантажна накладна повинна містити таку інформацію: дата і місце складання вантажної накладної; ім'я та адреса відправника; ім'я та адреса перевізника; місце і дата прийняття вантажу до перевезення і передбачене місце його доставки; ім'я та адреса одержувача; прийняте позначення характеру вантажу і спосіб його упакування та, у випадку перевезення небезпечних вантажів, їх загальноновизнане позначення; кількість вантажних місць, їх спеціальне маркування і нумерація місць; вага вантажу брутто чи виражена в інших одиницях виміру кількість вантажу; платежі, пов'язані з перевезенням (провізна плата, додаткові платежі, митні збори, а також інші платежі, що стягуються з моменту укладання договору до

²⁵² Коструба А.В. Коносамент як цінний папір: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого. 2004. С.7.

²⁵³ Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів: Наказ, Міністерство внутрішніх справ України від 4 серпня 2018р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 76.

²⁵⁴ ECE/TRADE/C/CEFACT/2008/8. Переглянута Рекомендація №11. Питання документування при міжнародних перевезеннях небезпечних вантажів від 22 липня 2008р. URL:http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec11/rec11_rev2R.pdf

доставки вантажу); інструкції, необхідні для виконання митних та інших формальностей; заява про те, що перевезення здійснюється, незалежно від будь яких умов, згідно положень дійсної Конвенції. Загалом, Конвенція CMR у статті 6 надає можливість сторонам на власний розсуд визначати зміст вантажної накладної: «сторони можуть внести у вантажну накладну будь яку іншу інформацію, яку вони вважають корисною»²⁵⁵.

Оскільки документом, який підтверджує укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є вантажна накладна, відповідно до Конвенції CMR, то вважаємо за необхідне замінити у тексті Наказу МВС «Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів» термін «товаротранспортний документ» на «вантажна накладна».

Типовими правилами ООН передбачена можливість не лише «включення» у вантажну накладну інформації про небезпечний вантаж, а й її «об'єднання» із вантажною накладною, якщо ця інформація міститься у «декларації про небезпечний вантаж».

Рекомендація № 11 передбачає, якщо неможливо включити інформацію про небезпечні вантажі у вантажну накладну, застосовувана форма декларації повинна бути складена відповідно до уніфікованого рекомендованого зразка, що міститься у Типових правилах ООН. Зразок повністю узгоджений з Формуляром-зразком Організації Об'єднаних Націй для торгових документів, розроблених з метою надати державам основу для стандартизації документів і для зразка²⁵⁶.

Формуляром передбачений зразок бланка вантажної накладної, складений у відповідності з вимогами Конвенції CMR та бланк декларації про небезпечний вантаж. Згідно із вказаним Формуляром, декларація про небезпечні вантажі — це документ, який виписується вантажовідправником, відповідно до застосовуваних конвенцій або правил, у якому описуються небезпечні товари або матеріали, призначені для перевезення, і містяться заяви про те, що останні упаковані і забезпечені біркками, відповідно до положень конвенцій або правил²⁵⁷. Аналізуючи вміст бланків зазначених документів, можна зробити висновок, що підтвердженням укладеного договору міжнародного перевезення небезпечних вантажів буде вантажна накладна із обов'язковим додатком до неї у формі декларації про небезпечний вантаж.

²⁵⁵ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

²⁵⁶ ECE/TRADE/C/CEFACT/2008/8. Переглянута Рекомендація №11. Питання документування при міжнародних перевезеннях небезпечних вантажів від 22 липня 2008р. URL:http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec11/rec11_rev2R.pdf

²⁵⁷ United Nations Layout Key For Trade Documents. Informative Annex To Recommendation 1. URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetr270.pdf

ДОПНВ є договором між державами і не передбачає створення будь яких загальних органів, для забезпечення дотримання її положень. Перевірки на дорогах здійснюються Договірними Сторонами. Недотримання вимог ДОПНВ може призвести до порушення національними органами позову проти водія, відповідно до внутрішньодержавного законодавства²⁵⁸.

Таким чином, на міжнародному рівні залишається врегульованою відповідальність сторін, пов'язана саме з невиконанням чи неналежним виконанням договору міжнародного перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом. Межі та порядок встановлення відповідальності регулюються нормами Конвенції CMR.

Ще одним спеціальним міжнародним договором є Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ). В Україні підписано Указ Президента України №262/2007 «Про приєднання України до Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ)». УПШ сприяє уніфікації умов, які регулюють міжнародне перевезення швидкопсувних харчових продуктів, зокрема, що стосується транспортних засобів та документів, які оформляються для здійснення таких перевезень. Відповідно до УПШ (стаття 2; пп.1-4 доп.1 до Додатка 1) транспортні засоби мають періодично (до здачі в експлуатацію, принаймні один раз на шість років чи на вимогу компетентного органу) проходити контроль з отриманням свідоцтва про відповідність встановленим нормам²⁵⁹.

УПШ передбачає та деталізує наступне:

- список харчових продуктів, призначених для перевезення відповідно до УПШ і встановлює допустиму температуру для їх перевезення;
- загальні технічні стандарти для ізотермічних транспортних засобів;
- порядок проведення випробувань обладнання на відповідність стандартам;
- систему сертифікації для обладнання, яке відповідає стандартам.

УПШ регулює єдині умови перевезення швидкопсувних харчових продуктів за допомогою автомобільного та залізничного транспорту, якщо місце завантаження і місце розвантаження знаходяться у двох різних державах і, коли місце розвантаження знаходиться на території Договірної держави. Офіційне тлумачення цього положення було надане Комітетом

²⁵⁸ Справочник по Конвенции МДП. Европейская Экономическая Комиссия (ЕЭК ООН). Нью-Йорк, Женева: Издание ООН. 2010. С.161.

²⁵⁹ Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_b68

внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН, де вказано, що УПШ діє навіть тоді, коли вантаж завантажуються на території держави, яка не є Договірною і вивантажено на території Договірної Сторони, наприклад, коли вантаж перевозиться зі Швейцарії до Франції²⁶⁰. Відповідно до статті 3 УПШ, якщо процес перевезення включає одне чи декілька морських перевезень, (крім морських перевезень на відстань меншу, ніж 150 км за умови, що вантаж переміщувався разом із транспортним засобом без перезавантаження), то кожне суходільне перевезення повинне розглядатись окремо.

У такій ситуації деякі держави-учасниці УПШ, зокрема Фінляндія, Франція, Німеччина, Ірландія, Іспанія, Італія та Швеція, висловили негативне ставлення до вказаних обмежень. Так, у запропонованих поправках до статей 3 та 5 УПШ, представлених урядом Фінляндії²⁶¹, йдеться про те, що немає практичного значення у тому, що перевезення «між абсолютно однаковими місцями та з використанням аналогічного обладнання слід регулювати по різному». У цій ситуації вважаємо, що варто погодитись із думкою авторів поправок.

На відміну від УПШ, Конвенцією CMR у ст. 2 передбачено, якщо транспортний засіб, який містить вантаж, частину шляху здійснює по морю, залізниці, внутрішнім водним шляхом або повітряним транспортом і, коли вантаж з транспортного засобу не вивантажується – Конвенція CMR застосовується до всього перевезення в цілому.

Зважаючи на вище наведене, вважаємо, що пропозиції держав-учасників УПШ, щодо поширення дій норм УПШ на весь процес перевезення, при незмінному застосуванні обладнання, передбаченого УПШ, є доцільними і не суперечать практиці застосування міжнародних договорів про перевезення.

Укладення договорів міжнародного перевезення швидкопсувних харчових продуктів автомобільними транспортними засобами, їх виконання регулюється Конвенцією CMR, а умови, за яких гарантується безпека такого вантажу при перевезенні, регулюються УПШ.

Предметом договору міжнародного перевезення швидкопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом є надання послуги з перевезення швидкопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. Об'єктом виступатимуть швидко- (сильно)

²⁶⁰ ECE/TRANS/WP.11/2014/5. Interpretation of article 3. Interpretation of the ATP of 8 July 2014. URL: <https://www.unece.org>

²⁶¹ ECE/TRANS/WP.11/2011/2. Sea crossings and inland waterways: proposed amendments to Articles 3 and 5. Proposals of amendments to ATP [Pending proposals] (Finland) of 27 July 2011. URL: <https://www.unece.org>; ECE/TRANS/WP.11/2008/2. Proposals of amendments to the Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to Be Used And On The Special Equipment To Be Used For Such Carriage (ATP) [proposed amendments to Articles 3 and 5] (Finland) of 25 July 2008. URL: <https://www.unece.org>

заморожені продукти, продукти, список яких передбачено у Додатку 3 УПШ. Також об'єктом даного договору може виступати харчова продукція, не призначена для споживання людьми, якщо про інше не домовились Договірні Сторони.

Щодо поняття «швидкопсувної харчової продукції» у контексті УПШ, то нормативного визначення досі не існує. Це питання неодноразово розглядалось на засіданнях Комітету внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН²⁶². Так, однією із Договірних Сторін було зазначено, що у тексті УПШ неодноразово використовується термін «швидкопсувні харчові продукти» (*perishable foodstuffs*), але тлумачення терміну ніде не надається. Звернено увагу також на те, що ряд держав-учасниць УПШ є одночасно учасниками Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення від 1 листопада 1951 року²⁶³. У цій Угоді, на відміну від УПШ у Додатку 4 «Правила перевезення швидкопсувних вантажів», міститься визначення, за яким «швидкопсувними вантажами» (*perishable goods*) вважаються вантажі, які при перевезенні потребують застосування заходів захисту (охолодження, обігріву, вентиляції) від впливу на них високих або низьких температур, догляду чи обслуговування. У зв'язку із цим, залишається не зрозумілим відсутність визначення схожого поняття в УПШ. Одна із Договірних Сторін – ініціатор відповідної поправки до УПШ, підтримала позицію про синонімічність термінів «швидкопсувні харчові продукти» (*perishable foodstuffs*) та «швидкопсувні вантажі» (*perishable goods*).

На наш погляд, відсутність тлумачення терміну «швидкопсувні харчові продукти» справді дещо ускладнює застосування норм УПШ для визначення умов перевезення об'єкта договору — харчових продуктів за договором міжнародного перевезення автомобільним транспортом, оскільки УПШ не передбачає вичерпного переліку таких продуктів. Щодо ототожнення терміну «швидкопсувні харчові продукти» із терміном «швидкопсувні вантажі», вважаємо, що це може викликати ряд суперечностей.

Зокрема, серед вантажів, які при перевезенні потребують застосування заходів захисту можна виокремити не лише харчові продукти. Фармацевтичні препарати, у процесі транспортування, також потребують дотримання особливих температурних режимів і можуть становити об'єкт договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Разом з цим, такі препарати, в силу притаманних їм властивостей, можуть виступати у якості об'єкта, перевезення якого буде відбуватись у відповідності з вимогами норм ДОПНВ щодо транспортування небезпечних вантажів чи

²⁶² ECE/TRANS/WP.11/2015/18. Inclusion in the ATP Handbook of a comment in Article 3 of the ATP on the definition of "perishable foodstuffs" (Russian Federation) of 20 August 2015. URL: <https://www.unece.org>

²⁶³ Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення від 1 листопада 1951 року *Офіційний вісник України*. 2010. №22.

вантажів підвищеної небезпеки. Таким чином, вважаємо, що при укладенні договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом із застосуванням УПШ, об'єктом договору, як вантаж, виступатимуть лише швидкокопсувні харчові продукти.

Сторонами договору міжнародного перевезення швидкокопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом є вантажовідправник та перевізник. У якості вантажовідправника, за вказаним договором, може виступати будь яка фізична чи юридична особа. Вантажовідправником може бути і вантажоодержувач, що не суперечить нормам Конвенції CMR.

Крім загальних прав та обов'язків вантажовідправника, передбачених Конвенцією CMR, перевезення швидкокопсувних харчових продуктів потребує врахування додаткових умов. УПШ передбачає, що на вантажовідправника покладається обов'язок обрати та використовувати транспортний засіб таким чином, щоб у процесі перевезення були дотримані всі температурні вимоги, передбачені УПШ. Також, у статті 4 УПШ зазначено, що повинні дотримуватись всі заходи, у тому числі щодо температурного режиму продуктів, у процесі проведення операцій із замороження, у момент завантаження та повторного замороження під час перевезення або при проведенні інших операцій.

При перевезенні швидко- (сильно) заморожених та заморожених продуктів, на вантажовідправника покладається обов'язок встановити у договорі граничний показник температур при перевезенні таких продуктів із врахуванням рекомендацій Додатка 3 УПШ.

Зокрема, глибокозамороженими та замороженими продуктами, відповідно до УПШ, можуть бути продукти, які перевозяться для негайної подальшої переробки у пункті розвантаження. Поступове підвищення температури, в ході перевезення перерахованих в УПШ глибокозаморожених і заморожених харчових продуктів, призначених для негайної подальшої переробки в пункті призначення, допускається, якщо після прибуття у пункт призначення їх температура не перевищує величини, визначеної відправником і зазначеної в договорі перевезення²⁶⁴.

В Україні перевізником за договором міжнародного перевезення швидкокопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом, враховуючи вимоги Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності»²⁶⁵ та Постанови КМУ «Про затвердження Ліцензійних умов провадження

²⁶⁴ Угода про міжнародні перевезення швидкокопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_b68

²⁶⁵ Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 2 березня 2015р. *Голос України*. 2015. №56.

господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом»²⁶⁶, може виступати лише суб'єкт господарювання, який отримав ліцензію на здійснення міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

Права та обов'язки перевізника встановлюються Конвенцією CMR, а спеціальні права та обов'язки, які покладаються на перевізника при перевезенні швидкопсувних харчових продуктів, встановлює УПШ.

Стаття 4 передбачає можливість перевізника, який діє за наймом чи за окрему плату, знайти осіб чи самостійно надати послуги, які забезпечують дотримання вимог УПШ. У такому разі, для перевізника встановлено обов'язок при виборі транспортного засобу та підтриманні режиму температур, дотримуватись норм статті 1 УПШ²⁶⁷.

Якщо перевезення виконується транспортними засобами, спеціально обладнаними так, щоб вантаж не підпадав під вплив тепла, холоду, змін температури чи вологості повітря, перевізник не може посылатися на звільнення від відповідальності з підстави, що втрата чи ушкодження вантажу стали наслідком особливого ризику, нерозривно пов'язаного з природними властивостями деяких вантажів, внаслідок яких вони піддаються повній або частковій втраті чи пошкодженню. Зокрема, внаслідок поломки, корозії, гниття, всихання, нормального витоку або дії молі чи шкідників. Однак, таке посилення можливе, якщо тільки він доведе, що всі заходи стосовно вибору, обслуговування і використання ізотермічного обладнання, яких він був зобов'язаний вжити з урахуванням обставин, були ним вжиті, і що він дотримувався усіх наданих йому спеціальних інструкцій²⁶⁸.

Варто зазначити, що в Україні немає спеціального нормативно-правового акта, який би регламентував порядок перевезення швидкопсувних харчових продуктів у межах території України та за її межі. На даний час, процес переміщення таких вантажів територією України регулюється «Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні»²⁶⁹. При цьому, об'єктом договору можуть виступати не лише харчові продукти, а й інші

²⁶⁶ Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом: Постанова, Кабінет Міністрів України від 2 грудня 2015р. *Урядовий кур'єр*. 2015. № 230.

²⁶⁷ Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_b68

²⁶⁸ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

²⁶⁹ Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ, Міністерство транспорту України від 14 жовтня 1997р. *Офіційний вісник України*. 1998. №8.

вантажі, перевезення яких потрібно здійснювати у відповідному середовищі і при відповідному температурному режимі.

Оскільки УПШ досить узагальнено врегульовує перевезення лише швидкопсувних харчових продуктів та лише у міжнародному сполученні, залишаються неврегульованими проблеми перевезення інших швидкопсувних вантажів. Вважаємо, що прийняття спеціального нормативно-правового акта щодо перевезень швидкопсувних вантажів автомобільним транспортом є вкрай необхідним. Такий документ сприятиме встановленню, наприклад, єдиних вимог до перевезення швидкопсувних харчових продуктів територією України та у міжнародному сполученні, вимог до перевезень інших вантажів, які швидко псуються, вимог до транспортних засобів та документів, на підставі яких здійснюватиметься перевезення тощо.

Як зазначено у статті 8 УПШ, недотримання вимог УПШ не впливає на існування чи дійсність договорів, укладених з метою здійснення перевезення²⁷⁰. Договірні Сторони зберігають за собою право передбачати у двосторонніх або багатосторонніх договорах положення, що застосовуються до спеціальних транспортних засобів і до температур, при яких повинні перевозитися деякі харчові продукти, які можуть бути, зокрема з огляду на особливі кліматичні умови, більш строгими, ніж передбачені УПШ. Такі положення застосовуються лише до міжнародних перевезень між Договірними Сторонами, які уклали такі двосторонні або багатосторонні договори. Але УПШ не передбачає повноваження для Договірних Сторін полегшувати вимоги до транспортних засобів чи температур, у порівнянні з тими, які нею передбачені.

Підтвердженням укладення договору міжнародного перевезення швидкопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом є вантажна накладна, складена відповідно до Конвенції CMR з урахуванням вимог УПШ.

Зокрема, якщо перевезенню підлягають харчові продукти для подальшої переробки, то у вантажній накладній має бути зазначено назву харчового продукту, а також той факт, що він є глибокозамороженим або замороженим і призначений для негайної подальшої переробки у пункті розвантаження. Аналізуючи норми УПШ, у договорі і, відповідно, у вантажній накладній, крім вже зазначеного, мають міститись відомості про температурні умови перевезення вантажу та про обов'язкові документи, які додаються до вантажної накладної і стосуються придатності транспортного засобу до перевезення чи характеру вантажу. Залежно від виду вантажу, що

²⁷⁰ Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_b68

перевозиться, такими документами можуть бути: санітарні, ветеринарні, фітосанітарні сертифікати тощо, які відповідають міжнародним вимогам та видаються компетентними органами.

Таким чином, договори міжнародного перевезення небезпечних вантажів та швидкопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом укладаються за загальними правилами, передбаченими Конвенцією CMR та відповідним національним законодавством. Але враховуючи специфіку об'єктів, особливості змісту та порядку виконання вказаних договорів, передбачено нормами спеціальних міжнародних актів.

3. ДИНАМІКА ДОГОВІРНИХ ВІДНОСИН МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

3.1. Укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом

Укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, як і інших цивільно-правових договорів, відбувається у два етапи. Це внесення пропозиції укласти договір (оферта) та відповідь особи, якій адресована ця пропозиція, про її прийняття (акцепт).

Офертою визнається лише така пропозиція про укладення договору, яка, по-перше, містить істотні умови договору, по-друге, підтверджує намір оферента вважати себе зобов'язаним за договором у разі її прийняття, і, по-третє, адресована певній особі чи особам. Оферта може бути направлена із зазначенням терміну акцепту або без такого застереження²⁷¹.

Не визнаються офертою різноманітні преїскуранти, проспекти, тарифи, рекламні оголошення. Як зазначає Л. В. Мамчур, реклама виконує роль публічного виклику на оферту і якщо буде конкретизована наявністю в ній істотних умов договору або розповсюджуватися у особливому середовищі, то є окремим випадком публічної оферти. Загалом же реклама відрізняється від публічної оферти відсутністю у ній істотних умов договору та часовим розривом між сприйняттям реклами і укладенням договору²⁷².

Відповідно до норм національного законодавства в оферті повинні міститися всі істотні умови майбутнього договору. Закон пов'язує з ухваленням оферти особою, якій вона адресована, конкретно визначені

²⁷¹ Цивільне право України: Академічний курс / За заг. ред. Я.М. Шевченко. У двох томах. Т.1. Загальна частина. К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. С.475.

²⁷² Мамчур Л.В. Правове регулювання реклами (цивілістичний аспект): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Львівський національний університет імені Івана Франка. 2006. С.9.

правові наслідки, а саме визнання договору укладеним. Таким чином, будь яка оферта щодо міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, повинна включати всі істотні умови договору і містити остаточне рішення offerenta пов'язати себе таким договором, за умови схвалення його пропозиції. Ця вимога дозволяє відрізнити оферту від запрошення робити оферту, а також від пропозиції, в якій особа, що зробила запрошення.

Згідно ЦК України, оферта може бути відкликана у будь який момент до отримання її адресатом оферти або у цей момент. У німецькому праві — оферта є безвідкличною, якщо тільки offerent у ній не вказав протилежне²⁷³. За англійським правом, оферта може бути відкликана, поки вона не була прийнятою іншою стороною²⁷⁴.

Оферта вважатиметься дійсною для особи з того моменту, коли вона дізналась про її існування. Отже, наявність двох волевиявлень здійснити одну і ту ж домовленість ще не свідчить про укладення договору, доки одне волевиявлення не буде здійснене із посиланням на інше. Як зазначає В. Ансон, оферта не обов'язково повинна бути адресована конкретній особі, проте, договір не виникне до тих пір, поки оферта не буде прийнята конкретною особою²⁷⁵.

Може виникати ситуація, коли одна особа виконала необхідні для іншої дії, але без відома останньої. Тут постає питання, чи претендуватиме виконавець на винагороду за вчинені дії. Міжнародна судова практика дає негативну відповідь.

Так, за матеріалами судової справи *Taylor v. Laird (1856)*, відповідач не мав можливості відмовитись від послуги чи прийняти послугу у момент, коли вона надавалась. Відповідно, робиться висновок, що ніхто не може бути примушений приймати і оплачувати те, від чого він не мав можливості відмовитись. Якщо оферта не була оголошена стороні, якій вона призначалась, то й відсутня можливість її відхилення. А отже, немає презумпції згоди. Суд постановив рішення про відмову у виплаті винагороди за надану послугу²⁷⁶.

Другим етапом укладення договору є акцепт оферти. Акцепт юридичного значення набуває лише тоді, коли відповідь про згоду з офертою не містить відхилень від неї. В іншому випадку вважається, що згоди з істотних умов договору не було досягнуто, а якщо ж контрагент приймаючи

²⁷³ German Civil Code (BGB). The translation includes the amendment(s) to the Act by Article 1 of the Act of 27.07.2011. URL: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_bgb

²⁷⁴ Халфина Р.О. Договор в английском гражданском праве. М.: Изд-во АН СРСР, 1959. С.129.

²⁷⁵ Ансон В. Договорное право. М.: Юридическая литература, 1984. С.27, 29.

²⁷⁶ Alter, M. Droit des transports terrestres, aeriens et maritimes, internes et internationaux. Paris, 1989. [2-e ed]. p.25.

оферту, вносить власні пропозиції та зауваження — така відповідь визнається новою офертою.

Способи вчинення акцепту оферти про міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом, на нашу думку, різняться у залежності від цільової спрямованості укладеного договору. Як зазначалось, договори у сфері міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом можуть бути спрямовані на організацію таких перевезень, а можуть передбачати процес безпосереднього переміщення конкретного вантажу. Звідси випливає, якщо оферта передбачає пропозиції щодо організації перевезень, то акцепт вчиняється шляхом погодження з передбаченими пропозиціями.

Відкликання акцепту після набрання ним чинності, за своєю природою, є одностороннім розірванням стороною-акцептантом вже укладеного договору. Практично, для цього необхідна наявність розриву в часі між згаданими моментами. Якщо цього розриву немає (набрання чинності акцепту прив'язане до моменту його відсилання), акцептант не має права відкликати відправлений акцепт.

Характерна для держав англосакської системи права «теорія поштової скриньки», унеможливорює анулювання акцепту після того, як він відправлений. У країнах романо-германської системи права — набрання чинності акцепту відбувається у момент одержання його оферентом. Саме тут наявна потенційна можливість відміни відправленого, але такого, що ще не набрав чинності акцепту. Акцептант, який побажав скористатися такою можливістю, повинен повідомити про це оферента до отримання останнім акцепту. Відповідно до ч.3 ст. 642 Цивільного кодексу України, особа, яка прийняла пропозицію може відкликати акцепт, повідомивши про це оферента до моменту або в момент одержання оферентом відповіді про прийняття оферти.

Момент вступу акцепту в силу зумовлює і момент укладення міжнародного комерційного договору. Країни романо-германської системи права пов'язують укладення договору з одержанням акцепта оферентом; у англосакській системі права прийнято вважати, що договір є укладеним у момент відправлення акцепту²⁷⁷. Згідно з Цивільним кодексом України договір є укладеним з моменту отримання особою, яка направила оферту, її акцепту (ч. 1 ст. 640). Якщо у договорі не встановлено інше, то він вважається укладеним у місці проживання фізичної особи — оферента або за місцезнаходженням юридичної особи, що направила оферту (ст. 647).

Місцезнаходженням юридичної особи є фактичне місце ведення діяльності чи розташування офісу, з якого проводиться щоденне керування

²⁷⁷ Ерпылева Н.Ю. Международные коммерческие контракты в международном частном праве. Законодательство и экономика. 2000. № 3. С.38.

діяльністю юридичної особи (де переважно знаходиться керівництво) та здійснення управління і обліку (ст. 93 ЦК України). У судовій практиці «місце здійснення підприємницької діяльності» визначається як «місце, з якого здійснюється комерційна діяльність, що характеризується певною тривалістю і стабільністю, а також деяким ступенем самостійності»²⁷⁸.

Для укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, відповідно до умов Конвенції CMR, важливим є лише зазначення пункту відправлення вантажу та його одержання у різних державах. При цьому, одна із цих держав повинна бути договірною по відношенню до Конвенції CMR²⁷⁹.

Таким чином, до дійсності оферти, можливості її відкликання та набрання акцептом юридичної сили застосовним буде право держави, яке обрали сторони. Якщо сторонами не обрано право чи обране сторонами право суперечить публічному порядку держави, у такому випадку застосовним буде право держави перевізника.

Слід також згадати, що існування договірного зобов'язання можливе у разі дотримання встановлених принципів правового регулювання зобов'язань. Принципи добросовісності та справедливості вважаються основними загальними принципами міжнародного приватного права²⁸⁰.

На думку Ю. А. Тобота, справедливості в цивільному праві притаманний суб'єктивно-об'єктивний характер. З одного боку, справедливість відображає намір учасника цивільних відносин співставляти свої інтереси з інтересами інших учасників (наприклад, контрагентів за договором), з іншого боку — являє собою певну об'єктивну умову людського існування, без якої немислимий весь цивільний оборот. Добросовісність у цивільному праві являє собою обов'язок учасника цивільних відносин поводити себе у цивільному обороті сумлінно, з турботою й обачністю і передбачати можливість завдання шкоди. Добросовісність учасника цивільних відносин передбачає його розумність: усвідомлюючи, що його дії можуть призвести до порушення прав і інтересів інших учасників, він діє сумлінно, з певною мірою турботи і обачності, які необхідні за тих чи інших обставин²⁸¹.

Погрібний С. О. зазначає, що принципи справедливості, добросовісності та розумності полягають «у тому, що діяльність суб'єктів такого регулювання

²⁷⁸ UNCITRAL Digest of Case Law on the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (2012) / URL: <http://www.uncitral.org/pdf/english/clout/CISG-digest-2012-e.pdf>

²⁷⁹ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. Офіційний вісник України. 2006. № 34.

²⁸⁰ Гетьман-Павлова І.В. Международное частное право: учебник. М.: "Эксмо", 2009. С.38.

²⁸¹ Тобот Ю.А. Принципи справедливості, добросовісності і розумності у цивільному праві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Національний університет «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого». Х., 2011. С.10-12.

(держави чи самих учасників договірних цивільних відносин) має відповідати усім трьом вимогам одночасно: і справедливості, і розумності, і добросовісності»²⁸².

Моделльні правила DCFR у статті 1:104 Книги 1, визначають «розумність» (*reasonableness*) як те, що є об'єктивно встановленим з урахуванням характеру і мети того, що має бути зроблено, обставин справи, відповідних звичаїв і практики. Коментар до вказаних Моделльних правил визначає «добросовісність» (*good faith*) як психічне (суб'єктивне) ставлення, яке характеризується чесністю та відсутністю знань про те, що дана ситуація є оманливою²⁸³.

Важливе місце у досліджуваних правовідносинах посідає принцип добросовісності. Його існування має важливе практичне значення, адже використовується при тлумаченні договору. Так, відповідно до статті 31 Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 року²⁸⁴, договір повинен тлумачитись добросовісно відповідно до звичайного значення, яке слід надавати термінам договору в їхньому контексті, а також у світлі об'єкта і цілей договору.

У статтях 3 та 627 Цивільного кодексу України прямо закріплений ще один, доволі важливий принцип — свободи договору. Він означає, що сторони є вільними в укладенні договору, виборі контрагента та визначенні умов договору, з урахуванням вимог ЦК України, інших актів цивільного законодавства, звичаїв ділового обороту, вимог розумності та справедливості.

Законодавство інших держав також закріплює цей принцип (Італія, Румунія та ін.) або виявляє його зміст при тлумаченні ряду норм. Так, у ст. 6 ЦК Франції вказано, що сторони вільні укладати договори, які не суперечать публічному порядку та моралі.

У сучасному англо-американському праві свобода договору «не є і не може бути вседозволеністю». Свобода договору дозволяє контрагентам створювати своє приватне право, яке, поряд із судовим правом і законодавством, є загальним джерелом права²⁸⁵. Відсутність «вседозволеності» та наявність певних обмежень у свободі договору

²⁸² Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: Автореф. дис. ... док. юрид. наук. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. К., 2009. С.12.

²⁸³ Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR). Prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group). Sellier. European law publishers GmbH, Munich. 2009. P. 178, 555.

²⁸⁴ Віденська конвенція про право міжнародних договорів від 23 травня 1969 р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_118

²⁸⁵ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. С. 121-122, 125.

підтримується багатьма науковцями і знаходить своє відображення у законодавстві різних держав²⁸⁶.

Слід погодитись з тим, що принцип свободи договору обмежується законом, мораллю та суспільним порядком, а також свобода договору може бути обмежена волею сторін.

Елементи свободи договору, на думку Т. В. Боднар включають: свободу укладення договору, свободу вибору контрагента, свободу визначення умов договору²⁸⁷. Під свободою договору також розуміють сукупність її проявів: визнання громадян та юридичних осіб вільними в укладенні договору; надання сторонам можливості укласти будь який договір — як передбачений, так і не передбачений законом чи іншими правовими актами; свобода сторін визначати умови договору, який вони укладають²⁸⁸.

Як зазначає І. А. Діковська, в Україні джерелом обмежень свободи договору є акти цивільного законодавства України. При цьому, пропонується висновок, що сторони у договорі не можуть відступити від будь якого положення закону, коли у ньому немає слів «якщо інше не встановлено договором», «договором може бути передбачено...» або інших формулювань, що надають сторонам певну свободу²⁸⁹. Але з таким твердженням не можна до кінця погодитись, адже Цивільний кодекс України прямо вказує, що свобода договору повинна враховувати вимоги не лише цивільного законодавства, а ще й звичаїв ділового обороту, розумності та справедливості.

Особа, яка бажає скористатись послугами перевізника, має право вибору виконавця таких послуг (свобода вибору контрагента). Відповідно до ст. 15 Закону України «Про захист прав споживачів», споживач має право на інформацію про продукцію, тобто «на одержання необхідної, доступної, достовірної та своєчасної інформації про продукцію, що забезпечує можливість її свідомого і компетентного вибору. Інформація повинна бути надана споживачеві до придбання ним товару чи замовлення роботи (послуги)». Отже, як підсумовує Л. В. Мамчур, інформаційні взаємовідносини між сторонами у договорі перевезення розпочинаються задовго до моменту укладення договору. Вибір контрагента для укладення договору відбувається, виходячи із власних потреб та фінансових можливостей²⁹⁰.

²⁸⁶ Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. М.: "Статут", 1998. С.251.

²⁸⁷ Боднар Т.В. Договірні зобов'язання в цивільному праві (Заг. положення): навч. посіб. К.: Юстиніан, 2007. С. 38-39.

²⁸⁸ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. М. "Статут", 2000. С.153.

²⁸⁹ Діковська І.А. *Цитована праця*. С. 151.

²⁹⁰ Мамчур Л.В. Інформаційне забезпечення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. *Юридичний вісник: Повітряне і космічне право*. 2012. №24 (Т.3). С.28.

Законодавство України та Конвенція CMR передбачають можливість здійснення перевезення як фізичною, так і юридичною особою, але обов'язково за наявності необхідних дозволів (ліцензій) на перевезення вантажів²⁹¹.

За вимогами цивільного законодавства України, особа, яка вчиняє правочин, повинна мати необхідний обсяг цивільної дієздатності²⁹². Виникнення і припинення цивільної правоздатності та дієздатності фізичної особи визначається її особистим законом. Під терміном «особистий закон фізичної особи» розуміють право держави, громадянином якої вона є. Та, якщо фізична особа є громадянином двох або більше держав, її особистим законом вважатиметься право тієї з держав, з якою особа має найбільш тісний зв'язок (проживає, має основне місце роботи тощо).

Іноземці та особи без громадянства, відповідно до Закону України «Про міжнародне приватне право», мають цивільну правоздатність в Україні нарівні з громадянами України, крім випадків, передбачених законом або міжнародними договорами України²⁹³. Право фізичної особи на здійснення підприємницької діяльності визначається правом держави, у якій фізична особа зареєстрована як підприємець. За відсутності у державі вимог щодо обов'язкової реєстрації, застосовується право держави основного місця здійснення підприємницької діяльності.

Цивільна правоздатність та дієздатність юридичної особи визначається особистим законом юридичної особи. Встановлення змісту поняття «особистого закону юридичної особи» має деякі труднощі. Як зазначає Ю.А. Тобот, перш за все, не в усіх правових системах є нормативно визначенням поняття юридичної особи. По-друге, існує кілька критеріїв визначення особистого закону юридичних осіб. У державах «сім'ї загального права», зазвичай використовується критерій місця створення (заснування) юридичної особи. У державах «сім'ї континентального права» — критерій місцезнаходження (осілості) юридичної особи. Але динаміка розвитку міжнародного приватного права зумовила появу й інших критеріїв, зокрема: місця основної діяльності (ведення бізнесу) юридичної особи; належності (громадянства) засновників (учасників) і складу правління до певної правової системи²⁹⁴.

²⁹¹ Зобов'язальне право України: підручник / За ред. С.О. Харитонова, Н.Ю. Голубевої. К.: Істина. 2011. С.160.

²⁹² Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

²⁹³ Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005р. *Голос України*. 2005. №138.

²⁹⁴ Тобот Ю.А. Принципи справедливості, добросовісності і розумності у цивільному праві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. Національний університет «Юридична академія України імені Ярослава Мудрого». Х., 2011. С.82-84.

Свобода договору проявляється також у можливості вільного формулювання його умов. Зміст норм Конвенції CMR ніяким чином не обмежує право сторін у виборі умов договору. Як уже зазначалось, договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, зазвичай, містить ознаки договору приєднання та публічного договору. Але вантажовідправник завжди може обрати того перевізника, який запропонує найбільш прийнятні для нього умови перевезення.

З іншого боку, ряд вимог до змісту договору передбачає законодавство України. Тут, на нашу думку, проявляються межі принципу свободи договору, що розкриває його суть. Так, відповідно до ЦК України, зміст договору становлять умови, визначені на розсуд сторін і погоджені ними, та умови, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства.

Але свобода договору стосується не лише вибору його умов. Укладення зовнішньоекономічного договору передбачає вибір мови, на якій цей договір буде написано.

У вигляді окремого документа, додаткового до основного зовнішньоекономічного договору, може укладатись арбітражна угода. Вона також може бути укладена у вигляді арбітражного застереження у самому договорі²⁹⁵. Ні законодавство України, ні Регламент Міжнародного комерційного арбітражного суду не встановлюють вимог щодо мови укладення цього застереження. Хоча варто наголосити, що некоректність формулювань у застереженні, призведе до затримки, перешкод або, навіть, поставить під загрозу процес вирішення спору. На нашу думку, оскільки арбітражне застереження (арбітражна угода), у випадку укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, стосується цих же договірних відносин, то мова арбітражного застереження (арбітражної угоди) повинна бути такою ж, що й мова договору.

Принцип добросовісного тлумачення, який корелює зі свободою вибору мови зовнішньоекономічного договору, ілюструється статтею 4.7 Принципів УНІДРУА: «якщо договір складений двома або більше мовами і всі примірники мають однакову юридичну силу, то, у разі виникнення суперечностей між варіантами тексту, перевага надається тлумаченню на основі варіанту договору, який був прописаний найпершим». У коментарях до Принципів сказано, що така ситуація можлива, коли сторони уклали контракт на основі міжнародних і широко відомих інструментів²⁹⁶.

²⁹⁵ Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24 лютого 1994р. *Голос України*. 1994.

²⁹⁶ UNIDROIT Principles of International commercial Contracts 2010. Rome, UNIDROIT, 2010. URL: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

Дієвим інструментом у регулюванні проблем процедури укладення договору є не лише принципи, закріплені у окремих нормативно-правових актах — проаналізовані принципи добросовісності, розумності, справедливості, свободи договору, автономії волі тощо, а й правила рекомендаційного характеру (Принципи УНІДРУА, Принципи Європейського договірної права (PECL), Модельні правила (DCFR) та інші).

Також для належного виконання договору є важливим не лише вибір мови, але і права, якому підпорядковуватиметься діяльність контрагентів.

Закон України «Про міжнародне приватне право» у ч.1 статті 5, передбачає, що у випадку обрання сторонами права, яке підлягає застосуванню до змісту правовідносин, суд застосовує це право при вирішенні спору. Крім того, згідно частин третьої та четвертої статті 5 Закону України «Про міжнародне приватне право», вибір права може бути здійснений щодо правочину в цілому або його окремої частини. Вибір права щодо окремих частин договору повинен бути явно вираженим.

Сторони приватноправового договору можуть прямо виключити застосування певного міжнародного договору. При цьому, розрізняють виключення із вказівкою сторін на право, що застосовується до договору, і виключення без такої вказівки²⁹⁷.

Слід звернути увагу на те, що перед сторонами договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, може постати питання у виборі «права» чи «законодавства» певної держави. Як наслідок, вибір сторонами «законодавства, яке застосовуватиметься до договору», а не «права, яке застосовуватиметься до договору» може потягнути за собою неможливість застосування тої чи іншої конвенції.

Прикладом такої ситуації може бути справа зі спору між німецькою фірмою і російською організацією, розглянута Міжнародним арбітражним комерційним судом (МКАС) 26 січня 2001 (справа N 73/2000). Договір містив умову про застосування до відносин сторін російського законодавства. МКАС вирішив суперечку на підставі норм Цивільного кодексу РФ. Згідно зі ст. 431 ЦК РФ, при тлумаченні умов договору судом, насамперед, береться до уваги буквально значення слів і виразів, які містяться в ньому. Загальна ж воля сторін підлягає з'ясуванню, якщо зазначене вище правило не дозволяє визначити зміст договору. Таким чином, надане складом арбітражу тлумачення умов договору тягне за собою визнання того, що сторони своєю угодою виключили застосування до їх договору Віденської конвенції 1980р, що допустимо в силу ст. 6

²⁹⁷ UNCITRAL Digest of Case Law on the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (2012) URL: <http://www.uncitral.org/pdf/english/clout/CISG-digest-2012-e.pdf>

Конвенції. Якби в їх договорі містилася умова про застосування до відносин російського права (а не російського законодавства), їх відносини регулювалися б Віденською конвенцією 1980р., оскільки міжнародні договори РФ є складовою частиною правової системи РФ²⁹⁸.

Що ж до України, то чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного законодавства України²⁹⁹. Однак, коли сторони обиратимуть право іншої держави, то їм варто звернути увагу на те, що у даній державі розуміється і охоплюється термінами «право», а що «законодавством».

У разі відсутності вибору права у договорі, норми Регламенту Рим I³⁰⁰ під правом, яке слід застосовувати до договору перевезення вантажів, розуміють право держави, де має своє звичне місце проживання перевізник, при умові, що місце завантаження, місце постачання або місце проживання відправника також знаходиться у цій державі. Якщо вказана умова не виконується, то застосовується право держави, де знаходиться місце доставки, обумовлене сторонами.

Конвенція CMR не вказує на зміст і форму самого договору, а лише на документ, що підтверджує його існування. Звідси випливає, що форма договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом буде визначатись законодавством держави — місцем укладення договору. При його укладенні із застосуванням права України, слід керуватись, перш за все, нормами Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність», Законом України «Про міжнародне приватне право», Цивільним та Господарським кодексами України, та Положенням про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів), затвердженим Наказом Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України.

Тут також варто звернути увагу на норми Митного кодексу України. У статті 254 зазначено: «документи, необхідні для здійснення митного контролю та митного оформлення товарів, що переміщуються через митний кордон України при здійсненні зовнішньоекономічних операцій, подаються органу доходів і зборів українською мовою, офіційною мовою митних союзів, членом яких є Україна, або іншою іноземною мовою міжнародного спілкування». Але далі вказується, що «органи доходів і зборів вимагають переклад українською мовою документів, складених іншою мовою ... якщо дані, які містяться в них, є необхідними для перевірки або підтвердження відомостей, зазначених у митній

²⁹⁸ Розенберг М.Г. Контракт международной купли-продажи. Современная практика заключения, разрешение споров. М., Книжный мир. 2003. С.91.

²⁹⁹ Конституція України від 28 червня 1996р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30.

³⁰⁰ О праве, подлежащем применению к договорным обязательствам ("Рим I"): Регламент, Европейский Парламент и Совет. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_905

декларації»³⁰¹. Тому, вважаємо за доцільне у договорі міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом передбачити умову щодо укладення такого договору, хоча б в одному примірнику українською мовою, що в свою чергу пришвидшить процедуру проходження митного оформлення вантажу під час перетину державного кордону України.

До набрання чинності Цивільним кодексом України, частина 3 статті 154 ЦК УРСР передбачала, що договір може бути укладений шляхом прийняття до виконання замовлення³⁰². За «Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні», які затверджені Наказом Міністерства транспорту України³⁰³, на перевезення вантажів автомобільним транспортом Замовник надає Перевізнику при наявності Договору заявку відповідно до встановленої форми. Разом із цим, становить інтерес можливість застосування заявки при міжнародному перевезенні вантажів автомобільним транспортом, оскільки Правила не регламентують перевезення небезпечних, великовагових, великогабаритних вантажів, пошти та перевезення вантажів у міжнародному сполученні.

Перевезення вантажів включає в себе надання транспортного засобу під навантаження, надання вантажу, здійснення навантаження та вивантаження, та безпосередньо саме перевезення³⁰⁴. У зв'язку із цим, на практиці поряд із договором міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, також існує матеріально оформлений документ, який містить інформацію, необхідну для належного виконання договору міжнародного перевезення вантажу, тобто заявка на перевезення. У ній зазначають: номер та дата складання, інформація щодо вантажу (найменування, вага, габарити тощо), місце завантаження та місце розвантаження (дата і час, адреса, контактна особа), вартість наданої послуги з перевезення (форма, порядок і строк оплати). Також заявка містить інформацію про наданий автомобіль та реквізити замовника і перевізника.

Заявка заповнюється при здійсненні кожного нового перевезення. Вона подається перевізнику як оферта, бо, очевидно, що за відсутності договору між замовником та перевізником буде важко врегулювати їх взаємовідносини з надання послуг перевезення. Подання заявки, на нашу думку, може бути передумовою укладення самого договору про міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом.

³⁰¹ Митний кодекс України від 13 березня 2012р. *Голос України*. 2012. №73-74.

³⁰² Цивільний кодекс Української РСР від 18 липня 1963 року. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1963. № 30.

³⁰³ Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ, Міністерство транспорту України від 14 жовтня 1997р. *Офіційний вісник України*. 1998. №8.

³⁰⁴ Самоїленко Г.В. Договір перевезення вантажу: реальний чи консенсуальний? *Вісник Запорізького національного університету*. 2010. №1. С.107.

Цивільний кодекс України передбачає вимоги до письмової форми правочину (ст. 207). Зокрема зазначається, що правочин вважається вчиненим у письмовій формі, якщо його зміст зафіксований в одному або кількох документах (у тому числі електронних), у листах, телеграмах, якими обмінялися сторони. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» також передбачає, що «зовнішньоекономічний договір (контракт) укладається суб'єктом зовнішньоекономічної діяльності або його представником у простій письмовій або в електронній формі, якщо інше не передбачено міжнародним договором України чи законом. У разі експорту послуг (крім транспортних) зовнішньоекономічний договір (контракт) може укладатися шляхом прийняття публічної пропозиції про угоду (оферти) або шляхом обміну електронними повідомленнями, або в інший спосіб, зокрема шляхом виставлення рахунка (інвойсу), у тому числі в електронному вигляді, за надані послуги»³⁰⁵.

Наприклад, Міністерство інфраструктури України наказом у 2011 році затвердило Правила оформлення перевізних документів³⁰⁶. За цим документом, накладна може оформлятися і надаватися в електронному вигляді. При цьому, електронний перевізний документ та його паперова версія мають однакову юридичну силу. Але варто наголосити, що норми вказаного Наказу, поширюються лише на залізничний транспорт.

Що ж стосується автомобільного транспорту, то відповідно до статті 335 МКУ, під час переміщення товарів, транспортних засобів комерційного призначення через митний кордон України декларант, уповноважена ним особа або перевізник залежно від виду транспорту, яким здійснюється перевезення товарів, надають органу доходів і зборів в паперовій або електронній формі необхідні для цього документи. Зокрема:

а) документи на транспортний засіб, зокрема ті, що містять відомості про його державну реєстрацію (національну належність);

б) транспортні (перевізні) документи (міжнародні товаротransпортні накладні);

в) визначений актами Всесвітнього поштового союзу документ, що супроводжує міжнародні поштові відправлення (за їх наявності);

г) комерційні документи (за наявності) на товари, що перевозяться, які містять відомості, зокрема, про найменування та адресу перевізника, найменування країни відправлення та країни призначення товарів, найменування та адреси відправника (або продавця) та отримувача товарів;

г) відомості про кількість вантажних місць та вид упаковки;

³⁰⁵ Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16 квітня 1991р. *Голос України*. 1991.

³⁰⁶ Правила оформлення перевізних документів: Наказ, Міністерство інфраструктури України від 21 листопада 2000р. (у редакції Наказу від 08. 06. 2011р.) *Офіційний вісник України*. 2011. №49.

д) найменування товарів;

е) вага брутто товарів (у кілограмах) або об'єм товарів (у метрах кубічних), крім великогабаритних вантажів³⁰⁷.

Частина 2 вказаної статті МКУ передбачає, що подання передбачених вище документів у електронній формі можливе, якщо вони засвідчені електронним цифровим підписом.

Однак, електронний документ може бути створений, переданий, збережений і перетворений електронними засобами у візуальну форму. Візуальною формою подання електронного документа є відображення даних, які він містить, електронними засобами у формі, придатній для сприймання його змісту людиною³⁰⁸.

Цікавою, у даному контексті, є справа *Datec Electronic Holdings Ltd & Incoparts BV v. United Parcels Service Ltd & Anor*. Спір виник з договору перевезення вантажу із Великобританії до Голландії. При цьому, до аеропорту м. Кельн (Німеччина) перевезення мало відбуватись авіаційним транспортом, а до Амстердаму — автомобільним. Договір перевезення був укладений через мережу інтернет і до нього застосовувались стандартні умови перевезення вантажів, розроблені перевізником (*United Parcels Service Ltd & Anor*). При цьому, накладна CMR на перевезення не була оформлена.

При розгляді справи встановлено, що вантаж було доправлено на склад перевізника в Амстердамі, але надалі про долю вантажу нічого не відомо. Позивачі висловлювали припущення, що вантаж був викрадений працівниками перевізника; процес транспортування вантажу з аеропорту Кельна до Амстердаму врегульовується нормами Конвенції CMR.

Базуючись на матеріалах справи, суд і справді дійшов висновку, що незважаючи на те, що договір перевезення укладено через мережу інтернет без оформлення відповідної накладної, процес даного перевезення вантажу підлягає регулюванню нормами Конвенції CMR. Це пояснюється прямою вказівкою у її нормах, що відсутність, втрата чи неправильність складання накладної не впливає на існування та дійсність договору перевезення, на який поширює дію Конвенція³⁰⁹.

Отже, можна говорити, що електронної форми набувають і документи, які створені електронними засобами, і ті, які вже після створення та підписання у паперовому вигляді були переведені у електронну форму.

³⁰⁷ Митний кодекс України від 13 березня 2012р. *Голос України*. 2012. №73-74.

³⁰⁸ Про електронні документи та електронний документообіг: Закон України від 22 травня 2003р. (зі змінами) *Урядовий кур'єр*. 2011. №115.

³⁰⁹ *Case Datec v. UPS / Datec Electronic Holdings Ltd & Incoparts BV v. United Parcels Service Ltd & Anor*. URL: http://archive.onlinedmc.co.uk/datec_v_ups.htm

Незважаючи на спосіб надання документів електронної форми, Закон України «Про електронні документи та електронний документообіг», все ж, імперативно вказує на те, що одним із реквізитів електронного документа є електронний підпис. У випадках, передбачених Положенням про митні декларації³¹⁰, товари, які переміщуються через митний кордон потребують декларування, при цьому така декларація може бути оформлена в електронному вигляді. Електронний підпис використовується для ідентифікації автора та/або підписувача електронного документа.

Не порушуючи вимог чинного законодавства, вважаємо, що заявка на перевезення вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні може також оформлятися у електронній формі за наявності електронного цифрового підпису. У заявці мають міститися принаймні такі положення: номер та дата складання, інформація щодо вантажу (найменування, вага, габарити тощо), місце завантаження та місце розвантаження (дата і час, адреса, контактна особа), вартість перевезення (форма, порядок і строк оплати), строк виконання замовлення. Цю ж інформацію (ст.335 МКУ) вимагають митні органи при перетині транспортним засобом митного кордону України. При цьому зазначається, що комерційні документи та зовнішньоекономічний договір подаються за їх наявності. В протилежному випадку — подаються інші документи, які підтверджують право на вантаж і містять відомості про нього.

3.2. Зміст договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом

Зміст договору становлять, насамперед, ті умови, які визначені на розсуд сторін і погоджені ними. У зміст договору, крім погоджених сторонами, входять положення, які приймаються ними як обов'язкові³¹¹. Якщо договір оформлено письмово у вигляді одного документа, підписаного сторонами, або шляхом обміну листами, то відповідні умови фіксуються в пунктах договору, в яких можуть міститися і посилання на норми чинного у цій сфері законодавства³¹².

Договірні умови прийнято об'єднувати у певні групи. Найбільш поширеними є три групи умов:

³¹⁰ Положення про митні декларації: Наказ, Кабінет Міністрів України від 21 травня 2012р. *Урядовий кур'єр*. 2012. №95.

³¹¹ Зобов'язальне право України: підручник / За ред. Є.О. Харитонов, Н.Ю. Голубевої. К.: Істина. 2011. С.217.

³¹² Цивільне прово України: підручник / за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. К.: Юрінком-Інтер, 2002. у 2-х кн. Кн. 1. С. 628.

1) істотні умови договору;

2) звичайні, а також у юридичній літературі можна зустріти й інші назви: загальні, типові³¹³, стандартні³¹⁴ умови. На нашу думку, у даному випадку їх варто розглядати як синоніми в силу того, що ці терміни мають однаковий зміст, а назва, зазвичай, залежить від перекладу іноземних термінів на українську мову. Наприклад, російськомовний термін «обычные условия» чи англomовний — «*standard terms*»;

3) випадкові умови договору.

Така класифікація умов договору є актуальною і для договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Але варто зазначити, що після включення тих чи інших умов (пунктів) у договір, вони набувають обов'язкового характеру.

З усіх трьох груп законодавець використовує і, відповідно, розкриває зміст лише першої із названих. Умови, які входять у групу істотних — є умовами, що формують договір в цілому та окремі його види. Таким чином, як зазначає М. І. Брагінський, істотними умовами вважаються ті, які необхідні і достатні для того, щоб договір вважався укладеним і, врешті, здатним наділити правами і обов'язками його сторін.

Воля і волевиявлення учасників договору формуються, насамперед, під впливом приписів норм права, які містять абстрактну модель взаємовідносин сторін. Договір є індивідуальним актом, у якому абстрактна модель відносин осіб, окреслена в загальних рисах законом, наповнюється конкретним змістом. Але у договорі, як слушно вказує М. І. Брагінський та О. С. Іоффе³¹⁵, а в подальшому і В. В. Луць, немає потреби дублювати положення, які є загальними для цього виду договору і передбачені у відповідних нормативних актах, оскільки сторони повинні керуватися ними незалежно від того, включені вони у договір чи ні³¹⁶.

У якості звичайних умов договору, зокрема І. Б. Новицький виділяє ті, що зазвичай зустрічаються у певних договорах, тому вони передбачені диспозитивними нормами. Якщо сторони ніяким чином не передбачили такі умови, то вважатиметься, що вони мали на увазі звичний спосіб вирішення наявних питань, який врегульовано у диспозитивній нормі. Коли сторони мають намір діяти у інший спосіб, то вони змушені включити у договір

³¹³ zobov'язальне право України: підручник / За ред. С.О. Харитонova, Н.Ю. Голубової. К.: Істина. 2011. С. 218.

³¹⁴ Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних zobov'язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. С.335.

³¹⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. М. "Статут", 2000. С. 295-296, 297.

³¹⁶ zobov'язальне право України: підручник / За ред. С.О. Харитонova, Н.Ю. Голубової. К.: Істина. 2011. С. 217-218.

відповідне побажання і тоді диспозитивна норма не матиме сили³¹⁷. Аналізуючи думку науковця, при такому розумінні звичайних умов, вони з'являються у договорі, якщо сторони про це не заперечили, а тому автоматично входять у групу істотних. Але вважаємо, що істотні умови — є такими умовами у силу вказівки закону, а звичайні — в силу домовленості сторін про їх включення у договір.

Відповідно до ст. 2.1.19 ч. 2 Принципів УНІДРУА, типові умови — це положення, заздалегідь підготовлені для загального і багаторазового використання однією зі сторін, та які фактично використовуються без переговорів з іншою стороною³¹⁸. Стаття 2:209 PECL та стаття 4:209 DCFR, стандартні (типові) умови визначає як умови, які були сформульовані заздалегідь для необмеженої кількості договорів певного виду і спеціально не узгоджувалися сторонами³¹⁹.

Різновидом типових умов, згідно Принципів УНІДРУА, є неочікувані умови (*surprising terms*). Їх зміст полягає у тому, що сторона, яка приймає типові умови іншої сторони, пов'язана ними не залежно від того, чи знала вона їх зміст детально або повністю розуміла їх застосування. Винятком з цього правила може бути випадок, коли сторона, яка приєднується, не могла розумно очікувати наслідки цих умов через їх неоднозначний зміст, мову або спосіб викладу. Неочікуваність змісту умови можлива, коли особа, яка діє як приєднувана сторона, не очікувала такої умови у договорах даного виду. Неочікуваність стосовно мови або способу викладу умов, виявляється у незрозумілості інтерпретації чи нерозбірливості шрифту написання. Коментар до Принципів УНІДРУА рекомендує у такому випадку, зважати на професійні навички та досвід особи, яка діє як сторона, яка приєднується. Наприклад, формулювання може бути зрозумілим і незрозумілим водночас, залежно від приналежності сторони, яка приймає умови, до тієї ж професійної категорії, що і сторона, яка пропонує ці умови³²⁰.

Проведення класифікації умов зовнішньоекономічного договору на істотні, звичайні та випадкові, встановлення необхідності їх зазначення у договорі — прямо залежить від того, право якої держави сторони обрали у якості регулятора їх договірних відносин.

³¹⁷ Брагинский М.И., Витрянский В.В. *Цитована праця*. С. 298

³¹⁸ UNIDROIT Principles of International commercial Contracts 2010. Rome, UNIDROIT, 2010. URL: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

³¹⁹ Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR). / Prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group). Sellier. European law publishers GmbH, Munich. 2009. P.199.

³²⁰ UNIDROIT Principles of International commercial Contracts 2010. Rome, UNIDROIT, 2010. URL: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

Можливість застосування типових (звичайних) умов у договорах, закріплено у законодавстві багатьох країн. Так, ЦК Молдови у ч. 2 статті 712 під типовими договірними умовами розуміє усі складені заздалегідь для безлічі договорів умови, які одна із сторін договору (користувач) надає іншій стороні під час укладення договору. Не має значення, складають ці умови окремий документ чи лише частину документа, що є договором, так само, як не має значення кількість умов та форма договору³²¹. Цивільний кодекс України не містить визначення звичайних умов договору, але у статті 634, розкривається зміст договору приєднання. Голландський ЦК у статті 6:231 вказує, що загальними умовами є одна чи декілька умов, що підлягають включенню до певної кількості договорів, за винятком умов, які стосуються виконання зобов'язання³²².

Істотні умови договору визначають найважливіші елементи його змісту, аспекти, що породжені природою того чи іншого договірного виду чи окремого договору. Ті істотні умови, що є універсальними чи характерні для договорів певного виду, як правило, визначаються законом. Специфічні для окремого договору умови, які стають істотними, встановлюються, якщо на цьому наполягає хоча б одна зі сторін, за взаємною згодою.

Встановлення істотних умов договору законом спрямоване, передусім, на збереження правової природи того чи іншого договору, на забезпечення нормального цивільного обороту. Визначення законодавцем істотних умов договору може бути загальним, що відноситься до всіх договорів. Наразі такою істотною умовою є предмет договору. Крім того, встановлення законодавцем істотних умов договору може бути спеціальним, а саме — окремих істотних умов для певних видів договорів, виходячи з їх природи³²³.

У цивільно-правовій доктрині відсутнє єдине тлумачення предмета цивільного договору. Зазвичай категорії «предмет» та «об'єкт» договору ототожнюються.

При укладенні договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом сторони керуються своїми інтересами, а саме: дії автоперевізника спрямовані на надання послуги перевезення вантажу та одержання плати за надану послугу, а дії вантажовідправника спрямовані на одержання послуги перевезення вантажу³²⁴. Телестакова А. А. виділяє

³²¹ Гражданский кодекс Республики Молдова от 6 июня 2002г. *Monitorul Oficial*, 2002. №82-86. URL: <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=additional&id=325085&lang=2>

³²² Dutch Civil Code [The Civil Code of The Netherlands] was entered into force on 01.01.1992. URL: <http://www.dutchcivillaw.com/civilcodegeneral.htmGerman>

³²³ Зазуляк І.І. Істотні умови договору: теоретичний аспект: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харківський національний університет внутрішніх справ. Х., 2009. С.9.

³²⁴ Процьків Н.М. Правове регулювання розірвання цивільно-правових договорів за цивільним законодавством України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Інститут держави і права імені В.М. Корецького Національна академія наук України. К., 2005. С. 80.

систему ознак послуги як предмета договору про надання послуг: корисний ефект послуги, що задовольняє потребу замовника і споживається в процесі надання; відсутність гарантованого позитивного результату; споживність послуги в процесі її надання; послуга надається у відповідності до завдання замовника; фідучіарність, яка повинні бути врахована при формуванні системи договорів про надання послуг. При цьому, юридичну природу послуги, як предмету договору дослідник пропонує розкривати через такі ознаки як: 1) відсутність матеріально-речового характеру діяльності, не пов'язаної зі зміною й перетворенням форм матерії та сил природи; 2) невіддільність процесів виробництва і споживання послуг; 3) неможливість накопичення, зберігання й транспортування більшості з них (досвід, знання, навички творчої діяльності)³²⁵.

На думку В. А. Васильєвої, предмет тісно пов'язаний з метою укладення договору. Коли в зобов'язанні присутній матеріальний предмет, наприклад річ, то дії з передачі речі визначаються через ознаки цієї речі. Тоді річ стає предметом договору³²⁶.

Щодо об'єкта цивільних правовідносин, то у доктрині цивільного права можна виділити дві теорії: теорія множинності об'єктів цивільних прав і моністична теорія. У рамках моністичної теорії теж можна виділити два підходи: речі як єдиний об'єкт правовідносин і дії як єдиний об'єкт правовідносин. Так, А. Б. Венгров розумів під об'єктом правовідносин різні блага, які прагнуть отримати уповноважені суб'єкти; М. А. Агарков дотримувався позиції визнання, передусім, речей як об'єкта правовідносин; О. С. Іоффе вважав, що об'єкти правовідносин поділяються на три види: 1) юридичний об'єкт — поведінка зобов'язаної особи, якої має право вимагати уповноважена особа; 2) вольовий об'єкт — воля учасників правовідносин, яка за допомогою наданих їм прав і покладених на них обов'язків ставиться у підпорядкування волі держави, вираженій у нормах об'єктивного права; 3) матеріальний об'єкт — річ або інше благо, з яким пов'язані закріплені правом суспільні відносини, на які спрямована поведінка учасників правовідносин³²⁷.

Договір перевезення вантажів автомобільним транспортом входить у систему договорів про надання послуг. Проте, специфікою такого договору, на нашу думку, є саме наявність і предмета, і об'єкта договору. Предметом договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом виступатиме

³²⁵ Телестаківа А.А. Система договорів про надання послуг у цивільному праві України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Інститут держави і права ім. В.М. Корецького Національної академії наук України. К., 2008. С. 10-11.

³²⁶ Васильєва В.А. Цивільно-правове регулювання діяльності з надання посередницьких послуг: монографія. Івано-Франківськ: ВДВ ЦІТ Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаніка, 2006. С. 176.

³²⁷ Яворська О.С. Договірні зобов'язання про передачу майна у власність: цивільно-правові аспекти: монографія. Тернопіль: Підручники і посібники, 2009. С. 119-120.

послуга з перевезення у міжнародному сполученні (істотна умова). Крім цього, для якісного виконання договору слід дотримуватися і певних уточнень: послуга повинна стосуватись об'єкта договору, який іменується «вантажем» і відповідає усім його характеристикам. Перевезення повинне виконуватись автомобільним транспортом із наявністю відповідних дозволів на виконання цього виду послуги у міжнародному сполученні.

Для нашого дослідження слід розглянути також, що розуміється під терміном «вантаж». Незважаючи на те, що Закон України «Про автомобільний транспорт» врегульовує порядок перевезення вантажів у межах чи за межі території України, визначення терміну «вантаж» він не містить. Згідно із Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, вантаж — це всі предмети з моменту прийняття для перевезень до здачі одержувачу вантажу. Отже: а) вантаж — це матеріальні цінності, що передані відправником для перевезення; б) до вантажу також включається упаковка, контейнер і інше обладнання, призначене для збереження та транспортування вантажу, які передані перевізнику відправником³²⁸.

Варто зазначити, що окремі міжнародні договори, які стосуються перевезень, можуть встановлювати винятки щодо речей, які охоплюються поняттям «вантаж». Так, у Конвенції CMR, вказано, що її норми не застосовуються у випадках перевезення небіжчиків, пошти, обстановки та меблів при переїздах.

Сучасна динаміка транспортних перевезень свідчить про проблему розмежування змісту таких категорій, як «вантаж», «вантажобагаж» та «багаж».

У залізничних перевезеннях вантажобагаж — предмети, що належать юридичним і фізичним особам, вагою окремого місця від 5 до 165 кг, що перевозяться в багажному вагоні за окрему плату без обмежень загальної ваги й без пред'явлення проїзних документів³²⁹.

У 2006 році, Комітет Верховної Ради України з питань будівництва, транспорту, житлово-комунального господарства і зв'язку³³⁰ надав роз'яснення щодо питання розмежування термінів «вантаж», «багаж» та «вантажобагаж». Посилаючись на Наказ Міністерства транспорту від 14

³²⁸ Лідовець Р.А. Поняття вантажу за договором перевезення вантажу. *Часопис Національного університету «Острозька академія»*. Серія «Право». 2011. № 2(4). URL: <http://lj.oa.edu.ua/articles/2011/n2/11lradv.pdf>.

³²⁹ Про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури з багажем і вантажобагажем, переміщуваними в багажних вагонах, і працівників залізниць України: Інструкція, Державна митна служба України, Міністерство транспорту та зв'язку України від 18 вересня 2008р. *Офіційний вісник України*. 2008. № 95.

³³⁰ Щодо надання роз'яснень у визначенні термінів вантаж, багаж і вантажобагаж в частині застосування до них ставки ПДВ з послуг по міжнародних перевезеннях: Лист, Комітети Верховної Ради України від 11 січня 2006р. URL: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1064.836.0>

жовтня 1997 року, яким затверджені Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, Комітет ВРУ визначив вантаж як «усі предмети з моменту прийняття для перевезень до здачі одержувачу вантажу».

Крім того, Митною конвенцією про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП, визначені поняття «великоваговий та великогабаритний вантаж» як: «будь який важкий чи громіздкий предмет, який через свою вагу, розміри чи характер не перевозиться у закритому дорожньому транспортному засобі, чи у закритому контейнері»³³¹.

Виходячи з вищевикладеного, Комітет ВРУ з питань будівництва, транспорту, житлово-комунального господарства і зв'язку вважає, що термін «вантаж» включає в себе поняття «вантажобагаж».

Щодо визначення поняття «багаж», теж немає єдності ні на законодавчому рівні, ні у доктрині. «Багаж» може означати клажу, пакунки, речі пасажирів, спаковані для перевезення різними видами транспорту³³²; речі, інші матеріальні цінності, які відправляються пасажиром для особистих побутових цілей за окрему платню, що здаються ним для перевезення під відповідальність транспортної організації³³³.

У чинному законодавстві зустрічаються різні тлумачення «багажу» — предмети загальною вагою до 200 кг (вагою окремого місця до 75 кг і довжиною не більше 3 м), що належать пасажирам, які мають проїзні документи і здають ці предмети для перевезення в багажному вагоні за окрему плату (Інструкція Про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури з багажем і вантажобагажем, переміщуваними в багажних вагонах, і працівників залізниць України)³³⁴; вантаж, розміри якого не перевищують 100х50х30 сантиметрів, вагою від 10 до 40 кілограмів (Постанова Кабінету Міністрів України Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту)³³⁵.

Як видно, законодавством не встановлено чітких норм, які розмежовують усі ці поняття. Вагові параметри предметів, які охоплюються терміном «вантажобагаж» і «багаж» також у деякій мірі співпадають.

³³¹ Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) від 14 листопада 1975р. *Офіційний вісник України*. 2007. № 3.

³³² Новий тлумачний словник української мови / уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. [у 4 т.] Т. 1. К.: Аконті, 1998. С. 70.

³³³ Барихин А.Б. Большой юридический энциклопедический словарь. М.: Книжный мир, 2004. С. 35.

³³⁴ Про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури з багажем і вантажобагажем, переміщуваними в багажних вагонах, і працівників залізниць України: Інструкція, Державна митна служба України, Міністерство транспорту та зв'язку України від 18 вересня 2008р. *Офіційний вісник України*. 2008. №95.

³³⁵ Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова, Кабінет Міністрів України від 26 вересня 2007р. *Урядовий кур'єр*. 2007. №186.

Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 9 жовтня 1997 року вказує, що багажем можна вважати речі й вантаж, які упаковані для відправлення транспортом і перевозяться окремо від пасажирів³³⁶. Митний кодекс України виділяє супроводжуваний і несупроводжуваний багаж³³⁷. У такому контексті, необхідним видається розмежувати поняття «несупроводжуваний багаж» і «вантаж», оскільки ці речі транспортуються окремо від пасажирів.

Відповідно до п. 34 ч. 1 статті 4 Митного кодексу України, несупроводжуваний багаж — товари, що відправляються їх власниками — громадянами з оформленням багажних або інших перевізних документів та переміщуються через митний кордон України окремо від цих громадян. Під «вантажним відправленням» у п. 3 ч. 1 статті 4 Митного кодексу України розуміють товари, що надходять в Україну на адресу осіб або відправляються ними за межі України, або переміщуються транзитом через митну територію України, крім товарів, що належать громадянам та переміщуються ними у ручній поклажі, супроводжуваному та несупроводжуваному багажі.

Незважаючи на наявність таких самостійних визначень у Митному кодексі України, все ж розмежувати їх доволі складно. Більше того, Митний кодекс під поняттям «багаж» та «вантаж» розуміє «товар», що згідно з нормами Цивільного кодексу України вважається предметом договору купівлі-продажу.

Різні точки зору щодо визначення понять «вантаж», «вантажобагаж» та «багаж», а також проблема їх співвідношення, впливають на чіткість встановлення об'єкта договору міжнародного перевезення вантажу автомобільним транспортом. Крім цього, вважаємо неприпустимим використовувати для позначення вказаних понять термін «товар». Більш доцільним, у цьому випадку, є застосування терміну «річ», у відповідності з нормами Цивільного кодексу України, за якими річчю є предмет матеріального світу, щодо якого можуть виникати цивільні права та обов'язки³³⁸. Оскільки на законодавчому рівні ототожнюються поняття «вантажобагаж» та «вантаж», вважаємо за потрібне виключити із застосування термін «вантажобагаж».

Через неоднаковість розуміння понять «вантаж» та «багаж», необхідно дати власне визначення проаналізованих понять та внести зміни у чинне законодавство України, яке оперує такими поняттями: у Закон України «Про автомобільний транспорт» та у Митний кодекс України.

³³⁶ Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 9 жовтня 1997р. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997_034

³³⁷ Митний кодекс України від 13 березня 2012р. *Голос України*. 2012. №73-74.

³³⁸ Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

Зокрема, п.3 ч.1 статті 4 Митного кодексу України викласти у новій редакції: «вантаж — це речі упаковані для перевезення, що належать відправникові або одержувачеві вантажу, вагою окремого місця понад 100 кг та/або розміром понад 2 м, які перевозяться за окрему плату в спеціально визначеній перевізником частині транспортного засобу з оформленням вантажних перевізних документів». Аналогічними терміном «вантаж» та визначенням цього терміну, слід доповнити статтю 1 Закону України «Про автомобільний транспорт».

Частину 1 статті 4 Митного кодексу України, слід доповнити п.1-1 і викласти у наступній редакції: «багаж — це речі, упаковані для перевезення з оформленням багажних перевізних документів, вагою окремого місця від 50 до 100 кг і розміром не більше 2 м, що складаються з особистого майна пасажирів і перевозяться за окрему плату в спеціально визначеній перевізником частині транспортного засобу, разом з пасажиром (супроводжуваний багаж) або окремо від нього (несупроводжуваний багаж)». У зв'язку із цими змінами, слід виключити пп. 34 та 55 ч.1 статті 4 Митного кодексу України.

На підставі аналізу досліджень у сфері перевезень вантажів³³⁹, за видами продукції усі вантажі можна поділити на:

- продукцію сільського господарства;
- продукцію лісової, деревообробної і целюлозно-паперової промисловості;
- руди металу;
- 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 і металообробної промисловості;
- інші вантажі.

За фізичним станом вантажі поділяються на: тверді, рідкі та газоподібні. За наявності тари вантажі поділяються на ті, для яких потрібна тара, і ті, для яких вона не потрібна. За способом навантаження і розвантаження вантажі поділяються на: штучні, сипучі, навалочні і наливні. За своїми властивостями вантажі поділяються на: швидкопсувні, живі, небезпечні, антисанітарні, великовагові, великогабаритні та ін.

Як уже зазначалось, договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом може бути договором приєднання та/або мати

³³⁹ Транспортне право України: навч. посіб. / за заг. Ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. К.: Юрінком Інтер, 2002. С.353-354.

публічний характер, коли перевізником виступає автотранспортне підприємство. Публічний договір і договір приєднання відрізняються своїм предметом — у публічному договорі предметом виступає обов'язок підприємця з продажу товарів, виконання робіт або надання послуг, у договорі приєднання — будь які зобов'язання, які сторони бажають взяти на себе³⁴⁰. Проте, якщо мова йде про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, то тут об'єкт договору нерозривно пов'язаний з його предметом — послугою із перевезення вантажу у міжнародному сполученні.

Поєднання ознак публічного договору і договору приєднання, також тягне за собою передбачення в укладеному договорі перевезення як істотних умов, передбачених законодавством, так і звичайних — типових для конкретно обраного договору приєднання, які формулюються на розсуд перевізника.

Договір перевезення вантажів є оплатним. Це передбачено як у Цивільному кодексі України, щодо перевезень вантажу у межах території України, так і у Конвенції CMR, щодо міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Плата за перевезення вантажів може встановлюватись за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у встановленому порядку. Варто зазначити, що транспортні організації, які спеціалізуються на міжнародних автомобільних перевезеннях, можуть самостійно встановлювати тарифи на перевезення вантажів, що є ознакою договору приєднання. Ціна наданої послуги з перевезення повинна вказуватись у національній валюті у договорі та в інших необхідних документах (заявці, вантажній накладній). Хоча формування ціни в іноземній валюті не забороняється, все ж, зазначення її лише у іноземній валюті — буде суперечити Постанові Правління Національного банку України від 30 травня 2007 року №200, про Правила використання готівкової іноземної валюти на території України³⁴¹.

Ще однією умовою договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, яка потребує детального аналізу є строк. У літературі з цивільного права, питання про місце строків у цивільних правовідносинах розглядається у декількох площинах:

- строк як момент виникнення (початку) або припинення правовідносин;
- строк як одна з умов, що визначає його зміст;

³⁴⁰ Дрішлюк В.І. Публічний договір (цивільно-правовий аспект): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. НДІ приват. права і підприємництва Акад. прав. наук України. К., 2007. С.11.

³⁴¹ Правила використання готівкової іноземної валюти на території України: Постанова, Правління Національного банку України від 30 травня 2007р. *Офіційний вісник України*. 2007. №46.

• строк як критерій правомірності (своєчасності) поведінки учасників правовідносин³⁴².

На нашу думку, строк, як одна із істотних умов договору, у договорі перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні розкривається у всіх вказаних площинах. Справа у тому, що виникнення та припинення правовідносин між сторонами такого договору, пов'язується із строком завантаження і розвантаження вантажу.

Перевізник, за ЦК України, зобов'язаний доставити вантаж до пункту призначення у строк, встановлений договором, якщо інший строк не встановлений транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків — у розумний строк³⁴³.

Дотримання передбачених договором строків щодо завантаження, доставки вантажу та розвантаження, у свою чергу, є підставою вважати договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом виконаним своєчасно (належно).

Згідно норм Цивільного кодексу України, строки визначаються роками, місяцями, днями або годинами. Як момент виникнення та припинення правовідносин, строк договору перевезення вантажів повинен виражати точну дату початку здійснення перевезення та дату доставки вантажу у місце призначення за договором. Для перевезення вантажів велике значення мають дії, які стосуються самого вантажу. Так, на вантажовідправника, перевізника чи одержувача вантажу, залежно від вимог договору, покладено обов'язок завантажити чи вивантажити об'єкт договору. Незважаючи на довготривалість таких процедур, для належного виконання договору, зазвичай не достатньо вказати на календарну дату таких дій.

Вищим господарським судом України, у складі колегії суддів, було винесено рішення по Справі №4/115-47/237, де розглянуто касаційну скаргу на рішення місцевого та апеляційного господарських судів України про стягнення сум за простій автомобільного транспорту та за порушення нормативного часу використання транспортних засобів позивача. При розгляді касаційної скарги, Вищий господарський суд України встановив ряд важливих строків у даній справі. Зокрема, що: нормативний час на навантаження/митне оформлення, який слід рахувати з часу навантаження, становить 96 годин, відповідно до заявки; строк на оформлення завантаження та замитнення становить 5 діб; у разі

³⁴² Луць В.В. Строки і терміни у цивільному праві: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2013. С. 13.

³⁴³ Цивільний кодекс Української РСР від 18 липня 1963 року. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1963. № 30.

порушення нормативного часу більше ніж на 24 години — підлягає застосуванню штрафна санкція тощо³⁴⁴.

Таким чином, строк договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом визначається як термін із вказівкою на календарні дати початку здійснення перевезення та доставки вантажу до місця призначення. Проте, при оформленні заявки на перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, крім зазначення календарної дати, обов'язковим є зазначення й часу проведення тої чи іншої операції із вантажем. Особливо це стосується процедури завантаження і вивантаження, коли зазначення конкретного часу слугуватиме підтвердженням своєчасності виконання договору.

Серед істотних умов договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, є місце прийняття і доставки вантажу та права і обов'язки сторін договору. Як уже зазначалось, «міжнародне перевезення» означає перевезення, при якому, місце відправлення і місце призначення розташовані в двох різних державах або в одній державі, якщо, згідно з договором перевезення чи передбаченим рейсом, проміжний пункт знаходиться в іншій державі. Хоча, для визнання перевезення міжнародним не обов'язково, щоб вантаж фактично перетинав територіальні або митні кордони держави, — досить укладання договору міжнародного перевезення. Все ж, для належного виконання договору у ньому повинні зазначатись місця завантаження і розвантаження. Безпосередні адреси, за якими здійснюється завантаження вантажу і розвантаження, на нашу думку, достатньо вказувати у заявці на перевезення та у накладній, що обов'язково повинно перевірятись перевізником.

Цивільний кодекс України у статті 917 передбачає право відправника вантажу відмовитися від наданого транспортного засобу, якщо він є непридатним для перевезення цього вантажу. У свою чергу, перевізник має право відмовитись від прийняття вантажу, що поданий у тарі та (або) упаковці, які не відповідають встановленим вимогам, а також у разі відсутності або неналежного маркування вантажу³⁴⁵.

Конвенція CMR надає право відправникові вимагати перевірки перевізником ваги бруто вантажу або його кількості, виражених в інших одиницях виміру. Він може також вимагати перевірки вмісту вантажних місць. Перевізник може вимагати відшкодування витрат, пов'язаних з такою перевіркою. Результати перевірок включають у вантажну накладну. Відправник має право розпоряджатися вантажем, зокрема, вимагати від перевізника припинення перевезення, зміни місця, передбаченого для

³⁴⁴ Справа №4/115-47/237 від 28 березня 2011р. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

³⁴⁵ Цивільний кодекс Української РСР від 18 липня 1963 року. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1963. № 30.

доставки вантажу, або здачі вантажу одержувачу, іншому, ніж зазначений у вантажній накладній. Перевізник має право на відшкодування витрат, викликаних запитом про надання інструкцій чи виконанням таких інструкцій, якщо такі витрати не є наслідком його власних дій або недогляду.

Якщо виникають обставини, які перешкоджають здачі вантажу після його прибуття на місце, відповідно до норм Конвенції CMR, перевізник може негайно вивантажити вантаж за рахунок особи, яка має право розпоряджатися вантажем, і, після такого вивантаження, перевезення вважається закінченим. Але перевізник здійснює збереження вантажу від імені особи, яка має право розпоряджатися вантажем. Він може, однак, довірити збереження вантажу третій особі, а у цьому випадку він несе відповідальність лише за необачність вибору таких третіх осіб. Перевізник може продати вантаж, не очікуючи інструкцій від особи, що має право розпоряджатися ним, якщо вантаж є швидкопсувним або якщо того вимагає його стан, чи якщо витрати по збереженню вантажу будуть занадто високі, в порівнянні з його вартістю. В інших випадках, перевізник також може продати вантаж, якщо в належний термін ним не отримано від особи, що має право розпоряджатися вантажем, протилежних інструкцій, виконання яких може справедливо від нього вимагатися³⁴⁶.

Уклавши договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, сторони наділяються також низкою обов'язків. Перевізник зобов'язаний надати транспортні засоби під завантаження у строк, встановлений договором та доставити вантаж до пункту призначення. Відправник повинен пред'явити у встановлений строк вантаж, який підлягає перевезенню у належному вигляді³⁴⁷.

Аналізуючи норми Цивільного кодексу України та Конвенції CMR, вважаємо за потрібне визначити конкретні обов'язки сторін, які варто вказати у договорі, коли той укладатиметься із застосуванням норм чинного законодавства України. Так, вантажовідправник зобов'язаний надати вантаж для перевезення, який відповідає за своїми властивостями вимогам, передбаченим нормативно-правовими актами щодо такого вантажу. Переданий для перевезення вантаж має відповідати також характеристикам, які зазначені у заявці на це перевезення. Відправник вантажу зобов'язаний забезпечити оформлення супровідних документів на вантаж і передати їх перевізникові.

³⁴⁶ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

³⁴⁷ Цивільний кодекс Української РСР від 18 липня 1963 року. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1963. № 30.

За домовленістю сторін, на відправника вантажу може бути покладено обов'язок безпосередньо здійснити завантаження вантажу на транспортний засіб та/або вивантажити його. На нашу думку, при цьому, сторони повинні також узгодити та зазначити у договорі строк виконання вантажно-розвантажувальних робіт.

Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП)³⁴⁸ рекомендує передбачати у договорі обов'язок замовника (вантажовідправника) подавати попереднє повідомлення або попередню декларацію до митного органу при в'їзді в Україну не пізніше, ніж за 2 години до в'їзду на митну територію України. Таку рекомендацію ми вважаємо слушною, оскільки несвоєчасне подання цих документів може стати причиною заборони в'їзду перевізника, що потягне за собою, по-перше, неможливість реального та належного виконання договору і, по-друге, завдання збитків.

Серед обов'язків вантажовідправника можна зазначити також: своєчасно здійснити платежі, пов'язані з перевезенням та повну відповідальність за витрати та збитки перевізника, понесені внаслідок невиконання відправником обов'язків, передбачених відповідним пунктом договору.

Характеризуючи обов'язки перевізника, можна виділити наступне. На нашу думку, у розділі договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, присвяченому правам та обов'язкам сторін, повинно міститись: перш за все, обов'язок надати транспортний засіб під завантаження у належному технічному стані та відповідно до характеристик вантажу, що підлягає перевезенню. Подати транспортний засіб під навантаження і розвантаження за вказаною адресою у заявці і у зазначений строк. Наступне — забезпечити наявність у водіїв, які здійснюватимуть перевезення, усіх необхідних документів. Важливо покласти на перевізника обов'язок повідомити замовника перевезення про дорожньо-транспортні ситуації, що можуть перешкодити виконанню перевезення. За домовленістю між сторонами, на перевізника можна покласти обов'язок забезпечити страхування вантажу.

Договори міжнародного перевезення вантажів укладаються, зазвичай, на користь третіх осіб. У договорі ці особи іменуються вантажоодержувачами. Незважаючи на те, що така особа не є стороною договору, вона може набувати певних прав і нести обов'язки, які для неї передбачили сторони договору.

Якщо відправник вантажу у вантажній накладній зробив відповідну позначку, то з моменту складання вантажної накладної право розпорядження

³⁴⁸ Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП)
URL:<http://www.asmap.org.ua>

вантажем належить вантажоодержувачеві. Він має право віддати наказ про доставлення вантажу іншій особі, а також, після прибуття вантажу у місце доставки, вимагати у перевізника передачі другого примірника вантажної накладної в обмін на розписку³⁴⁹.

Договір між вантажовідправником і перевізником може передбачати для вантажоодержувача також ряд обов'язків. На нього може бути покладено обов'язок здійснити розвантаження вантажу у строк, передбачений договором та оплатити платежі за договором.

Крім вже розглянутих істотних умов договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів) до умов зовнішньоекономічного договору також відносить:

- кількість та якість надання послуг;
- базисні умови;
- форс-мажорні обставини;
- санкції та рекламації;
- врегулювання спорів у судовому порядку³⁵⁰.

У розділі «Санкції та рекламації» містяться положення, що стосуються відповідальності сторін. «Врегулювання спорів у судовому порядку» — передбачає вибір суду, який розглядатиме спори між сторонами щодо виконання договору.

Необхідно звернути увагу і на те, що розділ щодо базисних умов у договорі, якщо йде мова про перевезення, а не поставку — окремо не виділяють. Інформація про сторони договору зазначається на його початку таким способом: «ОСОБА 1, яка надалі іменується «Замовник», що діє на підставі ____ (вказується відповідний документ) з одного боку, та ОСОБА 2, яка надалі іменується «Перевізник», що діє на підставі ____ з іншого боку, надалі «Сторони» уклали цей договір про таке...» — далі записується текст договору. «Обов'язки контрагентів» та «строки договору» — зазначаються у відповідних розділах договору.

Договори про міжнародне перевезення вантажів часто містять узагальнений розділ під назвою «Інші умови», що можна помітити і у зразках договорів, які рекомендуються, наприклад, АсМАП. У цьому розділі зазначаються умови, які не увійшли у жоден інший розділ, а також нормативно-правові акти, які застосовуватимуться до договору, наприклад Конвенція CMR. При укладенні міжнародного договору перевезення вантажів

³⁴⁹ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. Офіційний вісник України. 2006. № 34.

³⁵⁰ Про затвердження Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів): Наказ, Міністерство економіки та з питань європейської інтеграції України від 6 вересня 2001р. Офіційний вісник України. 2001. №39.

автомобільним транспортом, сторони можуть також домовитись про те, що обов'язок страхування вантажу покладається на вантажовідправника.

Тому вважаємо, що конкретизація умов перевезення в договорі повинна здійснюватись. А отже, для договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом пропонуємо передбачати такий розділ, як «Умови здійснення перевезень». Саме тут можуть зазначатись, на нашу думку, умови про кількість і якість надання послуг чи інша інформація, яку сторони не змогли віднести до будь якого іншого розділу.

Окремий розділ, який повинен бути у договорі — це «Форс-мажорні обставини». Аналізуючи ряд нормативно-правових актів України, Торгово-промислова палата України у 2014 році прийняла новий «Регламент засвідчення форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили)»³⁵¹. У цьому документі узагальнено всі випадки форс-мажорних обставин, що можуть слугувати підставою невиконання зобов'язань.

Термін «*Force-majeure*» вперше з'явився у Французькому (цивільному) Кодексі Наполеона 1804р³⁵². Перевагою укладання договорів з урахуванням форс-мажорних обставин є саме виважений їх перелік. На розсуд сторін, як форс-мажорні обставини, можуть визначатись особливі умови або інші уточнюючі обставини, які визначаються для того, щоб запобігти подвійному їх трактуванню.

На думку О. Хлоня, форс-мажор існує лише у договірних зобов'язаннях, тоді як непереборна сила охоплює всю сферу цивільно-правових зобов'язань як договірних, так і деліктних (недоговірних)³⁵³. Згідно зі ст. 263 Цивільного кодексу України, непереборна сила — це надзвичайна або невідворотна за даних умов подія.

За Регламентом, форс-мажорними обставинами (обставинами непереборної сили) є надзвичайні та невідворотні обставини, що об'єктивно унеможливають виконання зобов'язань, передбачених умовами договору, обов'язків згідно із законодавчими та іншими нормативними актами, а саме: загроза війни, збройний конфлікт або серйозна загроза такого конфлікту, включаючи, але не обмежуючись ворожими атаками, блокадами, військовим ембарго, дії іноземного ворога, загальна військова мобілізація, військові дії, оголошена та неоголошена війна, дії суспільного ворога, збурення, акти тероризму, диверсії, піратство, безлади, вторгнення, блокада, революція,

³⁵¹ Регламент засвідчення Торгово-промисловою палатою України та регіональними торгово-промисловими палатами форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили): Рішення, Президія ТПП України від 24 травня 2017 р. № 23(5) URL: <https://uccr.org.ua/uploads/files/5947ce6a22624851858109.pdf>

³⁵² Французский гражданский кодекс 1804 года [с изм. до 1939г.] / пер. И.С. Перетерский. М. Юридическое издательство НКЮ СССР, 1941. С.261.

³⁵³ Хлонь О. Форс-мажор та непереборна сила: їх розмежування у цивільному праві. *Право України*. 2005. №1. С.113-114.

заколот, повстання, масові заворушення, закриття морських проток, ембарго, заборона (обмеження) експорту/імпорту тощо, а також викликані винятковими погодними умовами і стихійним лихом.

Не вважаються форс-мажорними обставинами (обставинами непереборної сили) фінансова та економічна криза, дефолт, зростання офіційного та комерційного курсів іноземної валюти до національної валюти, недодержання/порушення своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність на ринку потрібних для виконання зобов'язання товарів, відсутність у боржника необхідних коштів тощо³⁵⁴.

Зважаючи на це, сторони в укладеному договорі міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом повинні зазначити, які обставини вони вважатимуть форс-мажорними та як такі обставини впливатимуть на виконання договору перевезення. Так, сторони можуть узгодити, що на час дії форс-мажорних обставин — вони звільняються від виконання своїх зобов'язань за договором. Також, якщо форс-мажорні обставини перешкоджають виконанню договору протягом значного періоду часу (який визначили сторони у договорі, наприклад три місяці, пів року тощо), то сторони можуть передбачити можливість розірвання договору з таких підстав.

Сторони зовнішньоекономічних договорів, як правило, включають форс-мажорне застереження із посиланням, що настання та строк дії форс-мажорних обставин підтверджується ТПП України або іншим компетентним органом іншої держави. Враховуючи, що у деяких державах підтвердження настання форс-мажору можливе поліцією, нотаріусом та іншими особами, які можуть лише підтвердити, наприклад, настання стихійного лиха, питання чи правомірно називати таку обставину форс-мажором як підставу для звільнення від відповідальності — є предметом доказування, а отже обставина форс-мажору може доводитись не лише довідкою Торгово-промислової палати.

Таким чином, істотними умовами договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є: предмет; ціна, що проявляється встановленням у договорі платежів, пов'язаних із перевезенням та розрахунків за договором; строк; місце прийняття та доставки вантажу; права і обов'язки сторін договору. Враховуючи вже проаналізовані обов'язкові умови договору, вважаємо, що сторони повинні передбачати у договорі міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом наступні складові частини:

³⁵⁴ Регламент засвідчення Торгово-промисловою палатою України та регіональними торгово-промисловими палатами форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили): Рішення, Президія ТПП України від 18 грудня 2014р. № 44(5) URL:http://www.asmap.org.ua/info/regl_fo.pdf

1. Назва, номер, місце та дата складання договору;
2. Найменування сторін договору;
3. Предмет договору;
4. Умови здійснення перевезень;
5. Права та обов'язки сторін;
6. Платежі, пов'язані з перевезенням та розрахунки за договором;
7. Санкції, рекламації та порядок врегулювання спорів;
8. Форс-мажорні обставини;
9. Банківські реквізити та адреси сторін.

Вказані складові частини договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом повинні містити всі істотні умови, передбачені законодавством та міжнародними договорами, які застосовуються до такого договору, та необхідні умови, які були погоджені і включені сторонами, для належного виконання такого договору.

3.3. Припинення договірних зобов'язань міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом

Між суб'єктами зобов'язань існує певний правовий зв'язок. За своєю понятійною сутністю припинення зобов'язання може бути ототожене із припиненням правового зв'язку між конкретними його суб'єктами, внаслідок чого останні втрачають суб'єктивні права та обов'язки, які складали зміст зобов'язальних правовідносин. Зазвичай дія зобов'язання вичерпується, коли зобов'язання виконане його сторонами належним чином.

Пов'язуючи припинення зобов'язань з їх виконанням, слід мати на увазі, що за своїм обсягом поняття виконання є дещо вужчим, ніж поняття припинення. Останнє охоплює всі випадки «ліквідації» раніше встановленого зобов'язання³⁵⁵.

У відповідності з нормами Цивільного кодексу України, зобов'язання припиняється виконанням, проведенням належним чином³⁵⁶. Якщо мова йде про припинення зобов'язання, яке виникло із договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, то воно можливе за умов належного виконання умов договору його сторонами. Тобто мета, з якою укладено зовнішньоекономічний договір, повністю досягнута. Разом з тим, про припинення можна говорити і тоді, коли з об'єктивних причин ця мета не є досягнутою.

³⁵⁵ Цивільне право України: Академічний курс / За заг. ред. Я.М. Шевченко. У двох томах. Т.1. Загальна частина. К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2003. С.504-505.

³⁵⁶ Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

У цьому разі, зобов'язання за договором припиняється неможливістю його виконання у зв'язку з обставиною, за яку жодна зі сторін не відповідає. Це також означає, що сторона за договором немає реальної можливості здійснити покладені на неї обов'язки. Наприклад, очевидно буде неможливість виконання договору, якщо речі, що становлять вантаж при перевезенні, вилучені з обігу в країні, право якої застосоване до вчинюваного правочину. Також обставиною може слугувати втрата вантажу.

При наявності форс-мажорних обставин, сторони мають право передбачити строк, протягом якого ці перешкоди вважатимуться тимчасовими і не впливатимуть на чинність договору. Та лише зі спливом вказаного строку та не усуненням перешкод, сторони будуть наділені правом розірвати укладений договір. Звідси випливає, що не в усіх випадках неможливість виконання договору тягне його припинення.

Складовою частиною розірвання договору міжнародного перевезення є спеціальна напруженість волі сторін на припинення договору і зобов'язань, які випливають з нього.

Найбільш досконалий підхід у регулюванні розірвання договорів, як зазначає Н. М. Процьків, існує в Нідерландах, оскільки Цивільний кодекс цієї держави, дозволяє розірвати договір у випадку порушення зобов'язання однією з сторін без звернення до суду, а також в судовому порядку, якщо у процесі виконання договору виникли непередбачувані обставини. У Франції і Німеччині підставою розірвання договору є наявність «економічної неможливості виконати договір». Наслідком розірвання договору в державах «сім'ї континентального права» є реституція. Система «загального права» дозволяє розірвати договір у випадку істотного порушення умов договору. При простому порушенні сторона має право вимагати лише відшкодування збитків. А право на реституцію має лише потерпіла сторона³⁵⁷.

Розірвання розглядається як дострокове припинення договірних зобов'язань. Розірвання договору може здійснюватись лише з підстав, передбачених законом або договором³⁵⁸.

Право вимагати розірвання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом і право на розірвання такого договору своїм волевиявленням, виникає у сторони при наявності відповідних юридичних фактів: істотного порушення умов договору, істотної зміни обставин.

³⁵⁷ Процьків Н.М. Правове регулювання розірвання цивільно-правових договорів за цивільним законодавством України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Інститут держави і права імені В.М. Корсецького Національна академія наук України. К., 2005. С.8.

³⁵⁸ Коссак В.М. Співвідношення категорій "розірвання" та "припинення" договірних зобов'язань. *Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права*. 2002. №2. С.34.

Так, при розірванні договору за ініціативи однієї сторони, передбачається, що договір може бути розірваний за рішенням суду або в позасудовому порядку. Якщо договір розривається в судовому порядку, то у сторони виникає право вимагати розірвання договору, а не право розірвати договір. В окремих випадках, як от при договорі перевезення, необхідно дотримуватись, спершу, досудового порядку врегулювання сторонами питання про розірвання договору. Договір вважається розірваним, а зобов'язання сторін — припиненими, з моменту вступу у законну силу рішення суду про розірвання договору. В даному випадку сторони не можуть передбачити інший строк. При наявності поважних причин, суд може відстрочити виконання рішення, у такому випадку договір буде вважатись розірваним з моменту спливу такої відстрочки.

Якщо договір розривається в позасудовому порядку, то сторона реалізує своє право у формі односторонньої відмови від виконання договору. Відмова від договору — це дії фізичної чи юридичної особи, направлені на припинення цивільних прав і обов'язків, які випливають з договору. Відмова від виконання — це односторонній правочин. Для її здійснення достатньо вираження волі ініціатора розірвання договору. Відмова від договору повинна здійснюватись у тій формі, що і сам договір. Можливість односторонньої відмови від договору допускається як диспозитивними нормами (для пасивної сторони), так і імперативними³⁵⁹.

Заява про розірвання договору вчиняється в такій самій формі, що й договір, який підлягає розірванню, якщо інше не встановлено договором або законом чи не впливає із звичаїв ділового обороту³⁶⁰.

Принципи УНІДРУА передбачають, що сторона може припинити договір, якщо невиконання договірного зобов'язання іншою стороною є істотним. При визначенні, чи є невиконання зобов'язання істотним, до уваги має бути, зокрема, прийнято:

- чи невиконання істотно позбавляє потерпілу сторону того, на що вона розраховувала при укладенні договору, крім випадків, коли інша сторона не передбачала і не могла розумно передбачити такий результат;
- чи має принциповий характер суворе дотримання умов невиконаного зобов'язання;
- чи є невиконання навмисним або відбулося з необережності;

³⁵⁹ Процьків Н.М. Правове регулювання розірвання цивільно-правових договорів за цивільним законодавством України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Інститут держави і права імені В.М. Корецького Національна академія наук України. К., 2005. С.8-11.

³⁶⁰ Dutch Civil Code [The Civil Code of The Netherlands] was entered into force on 01.01.1992. URL: <http://www.dutchcivillaw.com/civilcodegeneral.htm>German

•чи має потерпіла сторона підстави вірити, що зобов'язання не буде виконане іншою стороною у майбутньому;

•чи понесе сторона, яка не виконує зобов'язання, у разі припинення договору неспіврозмірні втрати у результаті підготовки або здійснення виконання³⁶¹.

«Істотність» порушення визначається судом за винятком випадків, коли порушення вважається істотним згідно законодавства, яке сторони обрали у якості регулятора їх договірних відносин.

Одностороння відмова від правочину, на думку І. Г. Бабича, може застосовуватись стороною як оперативна санкція за вчинене контрагентом правопорушення — невиконання чи неналежне виконання договірних зобов'язання. Відмова від договору є оперативною мірою універсального характеру, спрямованою на повне припинення відносин правомочної особи із несправним контрагентом³⁶².

Вітчимизною судовою практикою підтримується право сторони на односторонню відмову від договору, яке реалізується шляхом повідомлення другої сторони, й при цьому договір вважається припиненим з моменту отримання такого повідомлення³⁶³.

Як зазначає Л. В. Макаруч, правова природа повідомлення про відмову від договору і пропозиція розірвати договір — різна. На відміну від повідомлення, пропозиція тягне за собою правові наслідки лише в тому разі, якщо друга сторона відповість згодою. Мовчання або незгода з пропозицією, як слушно зазначає науковець, не є підставою для припинення договірних відносин зацікавленою стороною. Якщо згода не отримана, то друга сторона має право наполягати на розірванні тільки через суд, доводячи факт істотного порушення договору. У зв'язку із цим контрагент, що звернувся з позовом про розірвання договору, несе тягар доведення цих обставин.

Оскільки при односторонній відмові положення контрагента-особи, яка відмовляється від договору, менш захищене, ніж положення контрагента-особи, що направила повідомлення про відмову від договору (зокрема, вона не може визначити умови, на яких здійснюється відмова, також умову про момент припинення договірних зобов'язань), це правило повинно бути відображене у законі³⁶⁴.

Розриваючи договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом у наслідок істотної зміни обставин, суд

³⁶¹ UNIDROIT Principles of International commercial Contracts 2010. Rome, UNIDROIT, 2010. URL: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

³⁶² Бабич І. Г. Одностороннє розірвання договору. *Актуальні проблеми держави і права*. 2009. С. 265.

³⁶³ Справа №2018/2-835/11 від 21 квітня 2011р. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

³⁶⁴ Макаруч Л. В. Порядок розірвання договору шляхом односторонньої відмови від нього. *Південноукраїнський правничий часопис: Проблеми цивільного та господарського права*. 2013. №2. С. 51.

повинен застосувати загальні наслідки розірвання договору. Якщо ж суд, при розгляді справи керується законодавством України, то на підставі ч. 3 ст. 652 Цивільного кодексу України, суд має право на вимогу будь якої із сторін визначити наслідки розірвання договору, виходячи з необхідності справедливого розподілу між сторонами витрат, понесених ними у зв'язку з виконанням укладеного договору. Це означає, що предметом вимоги можуть бути і суми, які сторони сплатили один одному до розірвання договору.

Відповідно до норм ст.652 Цивільного кодексу України, будь яка зміна умов визнається істотною, якщо обставини змінилися настільки, що, якби сторони могли це наперед передбачати, вони б узагалі не уклали договір або уклали його на умовах, що значно відрізняються³⁶⁵. Істотна зміна обставин, як підстава розірвання договору, може використовуватись в умовах нестабільної економіки³⁶⁶.

Сторони вправі привести договір у відповідність до обставин, що істотно змінилися, або його розірвати. При недосягненні згоди заінтересована сторона має право звернутися до суду. Суд може розірвати договір тільки за наявності сукупності умов, які вказані в ч. 2 ст. 652 Цивільного кодексу України. Ці умови полягають у наступному:

1. Обидві сторони у момент укладення договору були переконані, що такої зміни обставин не станеться. Тобто не припустили цього.

2. Якщо зміна обставин зумовлена причинами, які заінтересована сторона не могла усунути після їх виникнення. При цьому вона проявила всю турботливість та обачність, які від неї вимагались.

3. Якщо виконання договору порушило б наявне співвідношення майнових інтересів сторін і, цим самим же, позбавило б заінтересовану сторону того, на що вона розраховувала при укладенні договору.

4. Зацікавлена сторона не несе ризику зміни обставин (що витікає із звичаїв ділового обороту або суті договору). Само собою зрозуміло, що якщо в договорі передбачено, що ризик зміни обставин несе зацікавлена сторона, ця умова не буде дотримана.

Зміна умов договору у зв'язку з істотною зміною обставин допускається за рішенням суду у виняткових випадках, коли розірвання договору суперечить суспільним інтересам або спричинить для сторін шкоду, яка значно перевищує затрати, необхідні для виконання договору на умовах, змінених судом.

³⁶⁵ Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

³⁶⁶ Процьків Н.М. Правове регулювання розірвання цивільно-правових договорів за цивільним законодавством України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Інститут держави і права імені В.М. Корецького Національна академія наук України. К., 2005. С.11.

Аналізуючи рішення судів, при використанні такої підстави для розірвання договору, як «істотна зміна обставин» позивачі повинні у судовому порядку довести:

1. Обставини, якими сторони керувалися при укладенні договору, у чому саме вони змінилися і чому зміна обставин є істотною. Вимагаючи розірвання договору на цій підставі, позивач, з урахуванням положень процесуального законодавства щодо обов'язку доказування, повинен довести, зокрема, впевненість сторін у момент укладення договору в тому, що така зміна обставин не настане.

2. Одночасно наявність чотирьох умов, перелічених у частині 2 статті 652 ЦК, у розрізі конкретної ситуації, акцентуючи, яким чином виконання договору порушує співвідношення майнових інтересів сторін і позбавляє заінтересовану сторону того, на що вона розраховувала при укладенні договору.

3. Враховуючи те, що за істотної зміни обставин зміна договору за рішенням суду допускається у виняткових випадках (частина 4 статті 652 ЦК), необхідно також довести наявність однієї з двох таких умов: 1) розірвання договору повинно суперечити суспільним інтересам або 2) може потягнути для сторін (чи однієї з них) шкоду, яка значно перевищує затрати, необхідні для виконання договору на умовах, змінених судом.

До цього слід додати, що настання світової фінансової кризи не є істотною зміною обставин, якими сторони договору керувалися при його укладенні, у зв'язку з тим, що економічна криза має загальний характер та стосується обох договірних сторін, відтак це не може бути підставою для зміни або розірвання договору у судовому порядку³⁶⁷, також саме по собі зменшення прибутків позивача не є обставинами, які можна віднести до форс-мажорних.

Крім цього зростання курсу долара США, — якщо це валюта за договором, за загальним правилом, саме по собі не є підставою для розірвання договору, оскільки існувала можливість передбачити в момент укладення договору зміни курсу гривні у відношенні до долара США, виходячи з динаміки зміни курсів валют з моменту введення в обіг національної валюти — гривні та її девальвації³⁶⁸.

Наслідки розірвання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, передбачаються також і Принципами УНІДРУА у статті 7.3.5:

³⁶⁷ Про практику застосування судами законодавства при вирішенні спорів із зобов'язань, що виникають із договорів та інших правочинів: Лист, Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 27 вересня 2012р. № 10-1390/0/4-12 URL: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v1390740-12>

³⁶⁸ Справа №51/610 від 23 березня 2011р. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

1. Припинення договору звільняє обидві сторони від зобов'язань здійснити і отримати майбутнє виконання.

2. Припинення договору не позбавляє права вимагати відшкодування збитків за невиконання.

3. Припинення не зачіпає будь яких положень договору про врегулювання спорів чи будь яких інших умов договору, які повинні діяти й після його припинення³⁶⁹.

Цивільне законодавство, як зазначає К. Г. Семенова, встановлює, якщо договір розірваний у зв'язку з істотним порушенням договору однією із сторін, друга сторона може вимагати відшкодування збитків, завданих розірванням договору³⁷⁰.

Закон передбачає й інші підстави припинення зобов'язань, що базуються на договорі. Зокрема, у разі збігу боржника і кредитора в одній особі, припинення зобов'язань у зв'язку із смертю фізичної особи або ліквідацією юридичної особи.

За загальним правилом, смерть громадянина-сторони договору або реорганізація юридичної особи, не тягне за собою припинення договірних зобов'язань, оскільки права та обов'язки, які становлять його зміст, переходять до правонаступників. Водночас, договірні зобов'язання, виконання яких має особистий характер, не переходять до правонаступників. Тому договір припиняється смертю боржника, якщо виконання не може бути проведено без особистої участі боржника, а також смертю кредитора, якщо виконання провадиться особисто для кредитора. Ліквідація юридичної особи-сторони договору, наприклад автотранспортного підприємства, припиняє договір. Ліквідація виключає правонаступництво і є підставою для припинення договірних зобов'язань. Ліквідаційна комісія, яка проводить ліквідацію, виявляє кредиторів (в т.ч. за договірними зобов'язаннями) і визначає строк і порядок задоволення їхніх вимог³⁷¹.

Ще однією підставою для припинення зобов'язань є поєднання боржника і кредитора в одній особі (ст. 606 ЦК України). Як зазначає Л. Я. Свистун, ця підстава припинення зобов'язань в юридичній літературі пов'язується, крім інших, і з відносинами правонаступництва. Укладення договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом можливе як між юридичними особами, пов'язаними між собою, так і між фізичними особами, між якими можливе

³⁶⁹ UNIDROIT Principles of International commercial Contracts 2010. Rome, UNIDROIT, 2010. URL: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

³⁷⁰ Семенова К.Г. Співвідношення категорій "розірвання порушеного договору" та "визнання договору недійсним". *Форум Права*. 2012. №3. С.647.

³⁷¹ Коссак В.М. Співвідношення категорій "розірвання" та "припинення" договірних зобов'язань. *Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права*. 2002. №2. С.35.

виникнення спадкових відносин у випадках смерті однієї з цих осіб. Тому слід зазначити, що припинення зобов'язання за договорами перевезення вантажів автомобільним транспортом можливе й на підставі поєднання боржника і кредитора в одній особі³⁷².

Стаття 604 ЦК України встановлює можливість припинення зобов'язання за домовленістю сторін, зокрема домовленістю про заміну первісного зобов'язання новим зобов'язанням між тими ж сторонами (новація). Новація не припиняє правової зв'язаності сторін, бо замість зобов'язання, дія якого припиняється, ними приймається нове зобов'язання, яке замінює попереднє³⁷³.

Цивільний кодекс України також передбачає, що зобов'язання припинятимуться: за згодою сторін, внаслідок передання боржником кредиторіві відступного (грошей, іншого майна тощо) (стаття 600 ЦК України) — розмір, строки й порядок передання відступного встановлюються сторонами; зарахування зустрічних однорідних вимог сторін (стаття 601 ЦК України); звільнення кредитором боржника від його обов'язків (прощення боргу), якщо це не порушує права третіх осіб щодо майна кредитора (стаття 605 ЦК України).

Міжнародне перевезення вантажів — це, по своєму змісту, специфічний вид послуги, яка спрямована на досягнення конкретно визначеної мети: доставлення вантажу з одного пункту в інший із перетином державних кордонів. Хоч законодавство України передбачає можливість припинення зобов'язання шляхом новації, передання відступного чи прощення боргу, на нашу думку, такі підстави для даної договірної конструкції варто розглядати теоретично.

За правовою природою, відповідно до ч.1 ст.215 та ч.1 ст.203 ЦК України, правочин, що не відповідає вимогам закону або інших актів цивільного законодавства є недійсним. Іншими словами, як стверджує К. Г. Семенова, недійсний договір, укладений не відповідно до вимог закону іноді розцінюється сторонами як істотне порушення його умов, що є підставою для його розірвання³⁷⁴.

Часто вимоги про визнання правочину недійсним, про застосування наслідків недійсності нікчемного договору або доведення недійсності укладеного договору, використовуються недобросовісною стороною цивільно-правового договору у якості способу захисту від вимог контрагента, який виконав свої договірні зобов'язання, про застосування до недобросовісної сторони встановленої законом чи договором майнової відповідальності³⁷⁵.

³⁷² Свистун Л.Я. Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом: Дис. ... канд. юрид. наук. Інститут держави і права ім. В.М. Корещького НАН України. Київ, 2005. С.125.

³⁷³ Гражданское право: учебник / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. [Ч. II]. М.: ПРОСПЕКТ, 1998. С.622.

³⁷⁴ Семенова К.Г. Співвідношення категорій "розірвання порушеного договору" та "визнання договору недійсним". *Форум Права*. 2012. №3. С.647.

³⁷⁵ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. М. "Статут", 2000. С.809.

Проблеми розмежування визнання договору недійсним та розірвання договору розглядалися Верховним Судом України у Постанові № 9 від 06.11.2009 р. «Про судову практику розгляду цивільних справ про визнання правочинів недійсними»³⁷⁶. Частина 5 Постанови вказує, що наслідком визнання правочину (договору) недійсним не може бути його розірвання, оскільки це взаємовиключні вимоги.

У цьому контексті слушно зазначає Б. В. Покровський, що оскільки розірвання договору і визнання його недійсним або таким, що не був укладеним — тягнуть за собою різні правові наслідки, змішування цих понять не тільки не виправдано теоретично, але й може призвести до істотних помилок на практиці³⁷⁷.

Недійсним є правочин, якщо його недійсність встановлена законом (нікчемний правочин). У цьому разі визнання такого правочину недійсним судом не вимагається. Якщо недійсність правочину прямо не встановлена законом, але одна із сторін або інша заінтересована особа заперечує його дійсність на підставах, встановлених законом, такий правочин може бути визнаний судом недійсним (оспорюваний правочин)³⁷⁸.

Наприклад, без погодження умов, які повинні бути передбачені в зовнішньоекономічному договорі (контракті), договір може вважатися таким, що неукладений, або його може бути визнано недійсним внаслідок недодержання форми згідно з чинним законодавством України³⁷⁹.

Наведене також може стосуватись договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. При цьому, по відношенню до цього договору, потребують розмежування такі категорії як «недійсність», «нікчемність» та «неукладеність» договору.

«Нікчемність» договору впливає із чіткої вказівки про таке у нормах закону. «Недійсність» договору — це ширше поняття, що включає в себе «нікчемність» та «недійсність» договору в силу рішення суду про таке.

Як зазначають М. І. Брагинський та В. В. Вітрианський, до числа дискусійних питань у цій сфері відноситься питання про необхідність обов'язкового звернення до суду про визнання договору нікчемним³⁸⁰.

³⁷⁶ Про судову практику розгляду цивільних справ про визнання правочинів недійсними: Постанова, Пленум Верховного Суду України від 6 листопада 2009р. № 9. Постанови Пленуму Верховного Суду України у цивільних справах. К.: Алерта; ЦУЛ, 2011. С. 370-380.

³⁷⁷ Семенова К.Г. Співвідношення категорій "розірвання порушеного договору" та "визнання договору недійсним". *Форум Права*. 2012. №3. С.648.

³⁷⁸ Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

³⁷⁹ Про затвердження Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів): Наказ, Міністерство економіки та з питань європейської інтеграції України від 6 вересня 2001р. *Офіційний вісник України*. 2001. №39.

³⁸⁰ Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. М. "Статут", 2000. С.190.

У ч.2 ст. 215 ЦК України зазначено, що визнання такого правочину недійсним судом не вимагається, але, разом з тим, у випадках, передбачених ЦК України, нікчемний правочин може бути визнаний судом дійсним.

Нікчемний правочин, як зазначають науковці, безсумнівно, є недійсним незалежно від рішення суду. При визнанні оспорюваної угоди недійсною має місце позов про перетворення: існуюче між сторонами договірне правовідношення, в силу рішення суду, стає недійсним з усіма подальшими наслідками. При нікчемності правочину мова йде про позов про визнання наявності факту, з яким закон пов'язує нікчемність договору³⁸¹.

Справді, Пленум Верховного Суду України у своїй Постанові вказує, що позов про встановлення нікчемності правочину може пред'являтися окремо, без застосування наслідків недійсності нікчемного правочину. У цьому разі, у резолютивній частині судового рішення суд вказує про нікчемність правочину або відмову у цьому³⁸².

Вирішуючи спори про визнання договорів недійсними, суд повинен встановити наявність тих обставин, з якими закон пов'язує визнання договорів недійсними і настання відповідних наслідків, а саме: відповідність змісту договору вимогам закону; додержання встановленої форми договору; правосуб'єктність сторін за договором; у чому конкретно полягає неправомірність дій сторони та інші обставини, які мають значення для правильного вирішення спору.

За загальним правилом невиконання чи неналежне виконання договору не тягне за собою правових наслідків у вигляді визнання договору недійсним. Як наголосив господарський суд Луганської області у рішенні по Справі № бпд/5014/2850/2012 про визнання недійсним фіктивного, на думку позивача, правочину — договір повинен бути направлений на реальне настання правових наслідків. Для визнання правочину фіктивним необхідно встановити наявність умислу всіх сторін правочину. Саме по собі невиконання правочину сторонами не означає, що укладено фіктивний правочин³⁸³.

Недійсність окремої частини правочину не має наслідком недійсності інших його частин і правочину в цілому, якщо можна припустити, що правочин був би вчинений і без включення до нього недійсної частини³⁸⁴. Така норма має важливе значення для договорів про міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом. Коли йде мова про заявку на перевезення, то відсутність у ній всіх істотних умов, тягне за собою

³⁸¹ Брагинский М.И., Витрянский В.В. *Цитована праця*. С.190.

³⁸² Про судову практику розгляду цивільних справ про визнання правочинів недійсними: Постанова, Пленум Верховного Суду України від 6 листопада 2009р. № 9 Постанови Пленуму Верховного Суду України у цивільних справах. К.: Алерта; ЦУЛ, 2011. С. 370-380.

³⁸³ Справа №бпд/5014/2850/2012 від 29 листопада 2012 року URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

³⁸⁴ Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.

встановлення договору міжнародного перевезення вантажів неукладеним, оскільки на підставі цієї заявки укладається сам договір. А от вантажна накладна є підтвердженням укладення договору про міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом. Відсутність, неправильність чи втрата вантажної накладної не впливають на існування та чинність договору перевезення.

Відповідно до статті 16 Закону України «Про міжнародний комерційний арбітраж» винесення третейським судом рішення про недійсність договору не тягне за собою, в силу закону, недійсність арбітражного застереження³⁸⁵.

У разі відсутності вибору права до змісту правочину застосовується право, яке має найбільш тісний зв'язок із правочином. Законодавство України, у такому випадку, застосовуватиметься, якщо виконавцем за договором міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (перевізником) виступатиме особа з місцезнаходженням чи місцем реєстрації на території України³⁸⁶. Таким чином, дійсність правочину та правові наслідки недійсності правочину визначаються правом, яке застосовується до його змісту.

З метою забезпечення правильного та однакового застосування судами законодавства при розгляді цивільних та господарських справ про визнання правочинів недійсними, судовими інстанціями неодноразово надавались роз'яснення.

Так, Верховний Суд України у Постанові №9 від 06.11.2009р.³⁸⁷ роз'яснює, відповідно до частини першої статті 215 ЦК України, підставою недійсності правочину є недодержання стороною (сторонами) вимог, які встановлені статтею 203 ЦК України, саме на момент вчинення правочину і, як уточнює Вищий господарський суд України у власній Постанові, — може мати місце на стадії укладення договору³⁸⁸. Не може бути визнаний недійсним правочин, який не вчинено.

У зв'язку з цим, судам необхідно правильно визначати момент вчинення правочину. Зокрема, не є укладеними правочини (договори), у яких відсутні встановлені законодавством умови, необхідні для їх укладення (відсутня згода за всіма істотними умовами договору; не отримано акцепт стороною, що направила оферту; не передано майно, якщо відповідно до законодавства для вчинення правочину потрібна його передача тощо).

³⁸⁵ Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24 лютого 1994р. *Голос України*. 1994.

³⁸⁶ Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005р. *Голос України*. 2005. №138.

³⁸⁷ Про судову практику розгляду цивільних справ про визнання правочинів недійсними: Постанова, Пленум Верховного Суду України від 6 листопада 2009р. № 9 Постанови Пленуму Верховного Суду України у цивільних справах. К.: Алерта; ЦУЛ, 2011. С. 370-380.

³⁸⁸ Про деякі питання визнання правочинів (господарських договорів) недійсними: Постанова, Пленум Вищого господарського суду України від 25 травня 2013р. № 11
URL:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0011600-13>

Вимога про визнання правочину (договору) неукладеним не відповідає можливим способам захисту цивільних прав та інтересів, передбачених законом. Суди мають відмовляти в позові з такою вимогою³⁸⁹.

Таким чином, якщо при укладенні договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом на підставі законодавства України, сторони не досягнуть згоди щодо істотних умов, які повинні бути передбачені у такому договорі, то такий договір вважатиметься неукладеним.

При припиненні договору, кожна сторона може вимагати повернення всього, що вона доставила, за умови, що ця сторона одночасно повертає все, що вона отримала. Якщо повернення неможливе в натурі чи це неприйнятно, відповідне відшкодування має бути здійснене в грошовій формі, коли це є розумним. Однак, якщо виконання договору носить триваючий характер і може бути розділено, повернення отриманого може витребуватись тільки за період після того, як припинення вступило у силу³⁹⁰.

Як видно, дія укладеного договору припиняється, у залежності від обставин, що склались, належним виконанням його умов. Нормативні акти визначають можливості припинення дії договору й достроково, тобто до моменту його повного і належного виконання. Таке припинення можливе за рішенням суду чи в силу вказівки закону. Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом може також при наявності відповідних підстав, бути недійсним чи неукладеним. У будь якому разі, з метою уникнення небажаних наслідків, усі дії сторін, що стосуються чинності договору повинні вчинятись у відповідності із законодавством, яке регулює зміст укладеного договору про міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом.

3.4. Відповідальність сторін за невиконання чи неналежне виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом

Відповідальність сторони зовнішньоекономічного договору (контракту) полягає у відшкодуванні збитків, сплаті неустойки, видачі завдатку або позбавленні певного суб'єктивного права, яке виникло з договору. Доцільно наголосити, що не є договірною відповідальність у випадку, коли сторони перебувають у договірних відносинах, але заподіяння шкоди однією із сторін

³⁸⁹ Про судову практику розгляду цивільних справ про визнання правочинів недійсними: Постанова, Пленум Верховного Суду України від 6 листопада 2009р. № 9 Постанови Пленуму Верховного Суду України у цивільних справах. К.: Алерта; ЦУЛ, 2011. С. 370-380.

³⁹⁰ UNIDROIT Principles of International commercial Contracts 2010. Rome, UNIDROIT, 2010. URL: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

іншій стороні не пов'язано з виконанням зобов'язання, що впливає з цього договору³⁹¹.

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956р. приділяє багато уваги відповідальності сторін за невиконання своїх зобов'язань (незалежно від того, чи відбулось повне невиконання або часткове невиконання).

Міжнародним інститутом уніфікації приватного права (УНІДРУА) була розроблена Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (далі — КЦПНВ) і прийнята п'ятдесять першою сесією Комітету з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії у Женеві 2-10 жовтня 1989 року. КЦПНВ було відкрито для підписання ще 1 лютого 1990 року, у зв'язку із цим, Комітет направив низку листів державам, потенційним підписантам КЦПНВ³⁹².

Нідерланди, у відповідь, представили порівняльний аналіз КЦПНВ та деяких інших міжнародних договорів щодо відповідальності. Він дав підстави зробити висновок, що КЦПНВ чітко виключає договірну відповідальність, у зв'язку з чим немає ніякого дублювання між Конвенцією CMR і КЦПНВ, причому, остання могла б заповнити прогалину у міжнародному режимі відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом³⁹³.

У подальшому, на своїй третій сесії (7-9 липня 2003 року), Спеціальна нарада експертів з КЦПНВ, запропонувала Міжнародному союзу автомобільного транспорту (MCAT) представити до чергової сесії документ, що містить порівняльний аналіз режимів відповідальності, передбачених у міжнародних договорах про перевезення. У результаті виконання цього доручення, було виявлено, що межі відповідальності, передбачені різними конвенціями, неоднакові. Але у порівнянні навіть з найвищими межами, межа, запропонована делегацією Нідерландів і включена у КЦПНВ, тобто 12 млн SDR на один автотранспортний засіб (документ TRANS/AC.8/2003/1³⁹⁴), видається надмірним. У зв'язку з цим MCAT підкреслило, що КЦПНВ «є зайвою і

³⁹¹ Про деякі питання практики вирішення спорів пов'язаних з відшкодуванням шкоди: Роз'яснення, Вищий арбітражний суд України від 1 квітня 1994р. №02-5/215 URL:http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v_215800-94?test=dCCMfOm7xBWM7lkeZiDYaLK5HI4Mgs80msh8le6

³⁹² TRANS/WP.15/2001/17/Add.1. Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (КЦПНВ). Записка секретаріату від 23.02.2001р. URL: <https://www.unece.org/trans/danger/publi/crtddoc/crtddoce.html>

³⁹³ TRANS/AC.8/2003/4. Зв'язок між КЦПНВ та іншими міжнародними договорами про відповідальність від 22.08.2003р. URL: <https://www.unece.org>

³⁹⁴ TRANS/AC.8/2003/1. Межі фінансової відповідальності. URL: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2003/ac8/TRANS-AC8-2003-01r.pdf>

небезпечною. Вона створює лише видимість безпеки і зручності. Вона без будь якої потреби порушує правові традиції, в яких насправді навряд чи можна відшукати недоліки»³⁹⁵. КЦПНВ, на даний час, так і не вступила в силу.

Відповідальність у Конвенції CMR виділена в окремий розділ і називається «Відповідальність перевізника». Щодо відповідальності відправника вантажу, то Конвенція CMR поміщає її у статтях, які врегульовують порядок укладення і виконання договору.

Відповідно до Принципів УНІДРУА «невиконанням» вважається невиконання стороною будь якого з її зобов'язань за договором, включаючи неналежне виконання і прострочення виконання (ст. 7.1.1)³⁹⁶.

Стаття 7.1.4. містить умови «виправлення стороною, яка не виконала зобов'язання» (*cure by non-performing party*). Сторона, що не виконала свого зобов'язання, може за свій рахунок виправити будь яке невиконання зобов'язання за умови, що:

- 1) вона без невинуватеної затримки повідомить про запропонований спосіб і час виправлення;
- 2) виправлення відповідає даним обставинам;
- 3) сторона, якій заподіяно шкоду через невиконання зобов'язання іншою стороною (*aggrieved party*), не має законного права відмовитися від виправлення;
- 4) виправлення здійснюється негайно.

Повідомлення про розірвання договору не скасовує право на виправлення. При отриманні належного повідомлення про виправлення сторона, якій заподіяно шкоду через невиконання зобов'язання іншою стороною, може припинити виконання своїх зобов'язань в очікуванні виправлення, але й вона не може здійснити свої права, які несумісні з виконанням зобов'язання іншою стороною, що не виконала, до закінчення терміну на виправлення. Не дивлячись на виправлення, сторона, якій заподіяно шкоду через невиконання зобов'язання іншою стороною, зберігає право вимагати відшкодування збитків за затримку, будь яку іншу шкоду або шкоду, яку не вдалось відвернути в процесі виправлення (ст. 7.1.4).

У разі невиконання зобов'язання, сторона, якій заподіяно шкоду через таке невиконання іншою стороною, може, шляхом повідомлення, надати контрагенту додатковий строк для виконання³⁹⁷.

³⁹⁵ TRANS/AC.8/2003/6. Співставлення режимів цивільної відповідальності, передбачених у міжнародних договорах про перевезення від 22.08.2003р. URL: <https://www.unece.org>

³⁹⁶ UNIDROIT Principles of International commercial Contracts 2010. Rome, UNIDROIT, 2010. URL: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

³⁹⁷ UNIDROIT Principles of International commercial Contracts 2010. Rome, UNIDROIT, 2010. URL:

В Конвенції CMR у статті 14 зазначено, що коли «з будь якої причини виконання договору, на встановлених вантажною накладною умовах, є чи стає неможливим до прибуття вантажу до передбаченого для його доставки місця, перевізник запитує інструкції в особи, яка має право розпоряджатись вантажем.

Незважаючи на це, якщо обставини дозволяють виконати перевезення на умовах, відмінних від передбачених у вантажній накладній, і якщо перевізник не зміг вчасно одержати інструкції від особи, яка має право розпоряджатись вантажем, перевізник повинен вжити заходів, які він вважає найбільш прийнятними в інтересах особи, яка має право розпоряджатись вантажем»³⁹⁸.

Аналіз статті 7.1.7 Принципів УНІДРУА, дає підстави стверджувати, що сторона звільняється від відповідальності за невиконання, якщо доведе, що невиконання було викликане перешкодою поза її контролем. Також, якщо від неї не можна було розумно очікувати: 1) врахування цієї перешкоди при укладенні договору; 2) уникнення або 3) подолання цієї перешкоди чи її наслідків.

Сторона, що не виконала, повинна повідомити свого контрагента про виникнення перешкоди і її вплив на можливість виконати зобов'язання. Якщо повідомлення не отримане іншою стороною протягом розумного строку після того, як сторона, що не виконала, дізналася або повинна була дізнатися про перешкоду, вона несе відповідальність за збитки, які стали результатом неотримання повідомлення.

Сторона, що посилається на обставину, яка перешкодила виконанню зобов'язання, згідно норм вітчизняного законодавства, повинна довести, що:

1. Порушення зобов'язання є наслідком дії непереборної сили (ст. 617 ЦК України). При цьому, відповідно до ст. 610 ЦК України порушенням зобов'язання є його невиконання або виконання з порушенням умов, визначених змістом зобов'язання (неналежне виконання).

2. Належне виконання було неможливим.

3. Непереборна сила носила надзвичайний характер за даних умов здійснення господарської діяльності.

4. Неможливо було відвернути дії непереборної сили за даних умов здійснення господарської діяльності (ст. 218 ГК України).

Належним і допустимим доказом настання зазначених обставин є довідка ТПП України про засвідчення обставин непереборної сили (форс-мажорних обставин) щодо зовнішньоекономічних контрактів. Надання довідки щодо зовнішньоекономічних контрактів є виключною компетенцією ТПП України³⁹⁹.

<http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

³⁹⁸ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

³⁹⁹ Регламент засвідчення Торгово-промисловою палатою України та регіональними торгово-промисловими

Звільнення від відповідальності можливе і за інших умов. Так, сторона може бути звільнена від відповідальності у випадках, коли договір стає нездійсненим внаслідок фізичної, матеріальної або юридичної неможливості його виконання, при якому договір позбавляється своєї мети. У англійському праві — це настання непередбачуваної обставини (наприклад, справа *Krell v. Henry* (1903р.)⁴⁰⁰, яка після укладення договору стала причиною «знищення» мети, заради якої був укладений договір (доктрина фрустрації — *frustration of purpose*).

Прикладом застосування доктрини фрустрації при міжнародному перевезенні вантажів є випадок, коли виконання договору виявилось неможливим внаслідок загибелі (знищення) предметів без вини сторін (наприклад, згорів вантаж, запланований до перевезення)⁴⁰¹. З іншого боку, ігнорування при укладенні договору таких умов як форс-мажорні обставини, вважаються істотним порушенням, що потягне за собою недійсність самого договору.

При вирішенні спорів, пов'язаних з міжнародними комерційними договорами, суди та арбітражі найчастіше стикаються з проблемами встановлення: вибору матеріального права, що підлягає застосуванню; вибору права, регулюючого права і обов'язки контрагентів, межі і обсяг їх цивільно-правової відповідальності, а також підстави для звільнення сторін від відповідальності⁴⁰². У останньому випадку, суди та арбітражі неминуче стикаються з проблемою, не тільки вибору матеріального права, відповідно до застосованої колізійної норми, але, перш за все, вибору такої колізійної норми⁴⁰³.

Конвенція CMR, передбачає, що імперативно перевізник відповідає за повну або часткову втрату вантажу чи його пошкодження, прострочення у доставці вантажу. Підставою для такої відповідальності є вина перевізника. Згідно зі статтею 17 Конвенції CMR, перевізник вважається не винним за наявності:

- 1) вини відправника або вантажоодержувача;
- 2) дефекту, властивого вантажу;
- 3) форс-мажорних обставин.

Тягар доказування того, що втрата вантажу, його пошкодження чи затримка у доставці викликані вказаними обставинами, лежить на перевізникові⁴⁰⁴.

палатами форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили): Рішення, Президія ТПП України від 18 грудня 2014р. № 44(5) URL:http://www.asmap.org.ua/info/regl_fo.pdf

⁴⁰⁰ *Krell v Henry*, 11 August 1903 / The Incorporated Council of Law Reporting for England & Wales., 2001. URL: http://www3.uninsubria.it/uninsubria/allegati/pagine/1438/priv_comp2.pdf

⁴⁰¹ Ерпылева Н.Ю. Физические и юридические лица как субъекты международного частного права. *Адвокат*. 2004. № 11. С.99.

⁴⁰² Кудашкин В.В. Актуальные вопросы международного частного права. М., Волтерс Клувер. 2004. С.21.

⁴⁰³ Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. К.: Знання, 2012. С.56.

⁴⁰⁴ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р.

Конвенція CMR також передбачає, що перевізник може бути звільнений від відповідальності, якщо втрата чи пошкодження вантажу є наслідком особливого ризику, що нерозривно пов'язано з однією чи кількома обставинами:

- використання відкритих безтентових транспортних засобів, якщо таке використання було погоджене і чітко зазначене у вантажній накладній. Ця презумпція не застосовується, якщо нестача перевищує припустиму норму або при втраті будь якого вантажного місця;

- відсутності чи дефектів упаковки, у випадках, коли вантажі, що перевозяться без упаковки чи без належної упаковки, за своєю природою піддаються псуванню чи пошкодженню;

- обробки, навантаження, складування чи вивантаження вантажу відправником, одержувачем або особами, які діють від імені відправника чи вантажоодержувача;

- природних властивостей деяких вантажів, через які вони піддаються частковій втраті чи пошкодженню, зокрема полумці, корозії, гниттю, всиханню, нормальному витоку або дії шкідників. Якщо перевезення виконується транспортними засобами, спеціально обладнаними так, щоб вантаж не підпадав під вплив тепла, холоду, змін температури чи вологості повітря, перевізник може посылатися на даний пункт лише при доведенні, що всі заходи стосовно вибору, обслуговування і використання вищезгаданого обладнання, яких він був зобов'язаний вжити з урахуванням обставин, були ним вжиті і він дотримувався усіх наданих йому інструкцій (п.4 ст.18);

- недостатності або неадекватності маркування чи нумерації вантажних місць;

- перевезення худоби. Перевізник має право посылатись на цей пункт лише коли доведе, що вжив усіх необхідних заходів і дотримувався наданих інструкцій (п.5. ст.18);

- настання обставин, яких перевізник не міг уникнути, і наслідків, яких він не міг відвернути.

В останньому випадку перевізник повинен довести, що він діяв правильно для уникнення шкоди.

Оскільки стан транспортного засобу та його технічна експлуатація — прерогатива перевізника, він відповідає за заподіяні ним збитки. Оренда транспортного засобу в іншої особи не звільняє перевізника від відповідальності, якщо збитки завдані внаслідок дефектів транспортного засобу⁴⁰⁵.

Офіційний вісник України. 2006. № 34.

⁴⁰⁵ Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. К.: Знання, 2012. С.186.

Крім того, для звільнення від відповідальності за порушення зобов'язання сторона-порушник повинна довести, що вона не могла не лише передбачати при укладенні договору перешкоду, що потягнула за собою невиконання, але і не могла уникнути або подолати цю перешкоду⁴⁰⁶.

Господарським судом Одеської області у 2012 році було розглянуто справу про стягнення суми вартості вантажу, внаслідок недостачі товару за договором міжнародного автомобільного перевезення (Справа №12/397-06-8823). При перевезенні вантажу у Польщі (м. Перемишль), встановлено розірвання брезенту автомобіля, хоча пломба не була пошкоджена. В наслідок чого, у накладній CMR проведена відмітка про недостачу товару. При встановленні недостачі, одержувач вантажу у Польщі передав право пред'явлення позову власнику вантажу.

У процесі розгляду справи судом було встановлено, що між власником вантажу і перевізником укладено договір про перевезення, згідно з яким транспортна організація забезпечує цілість та схоронність вантажу при транспортуванні та несе матеріальну відповідальність за схоронність вантажу при перевезенні. Як зазначив Суд, Згідно Конвенції CMR, Розділу IV статті 17, — перевізник несе відповідальність за повну чи часткову втрату вантажу, що виникла з часу прийняття вантажу для перевезення, до часу видачі або здачі вантажу. А тому зобов'язання з міжнародного автомобільного перевезення перевізником (відповідачем) не виконано: на шляху проходження транспорту, встановлена крадіжка вантажу. Отже, відповідач відшкодовує власнику вантажу вартість, за якою вантаж був прийнятий для перевезення і оплачений власником вантажу (ст. 17 Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів)⁴⁰⁷.

Аналіз норм статті 23 Конвенції CMR, вказує на те, що автомобільний перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату вантажу. Така компенсація розраховується на підставі вартості вантажу в місці і під час прийняття його для перевезення.

Вартість вантажу визначається на підставі біржового котирування чи, за відсутності такого, на підставі поточної ринкової ціни, чи за відсутності біржового котирування або поточної ринкової ціни, на підставі звичайної вартості товару такого ж роду.

Розмір відповідальності перевізника повинен розраховуватися на основі положень Протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів щодо встановлення єдиної розрахункової одиниці — і не

⁴⁰⁶ Родионов А.А. Неисполнение обязательств по внешнеторговым контрактам. *Законодательство*. 2000. № 8. С.57.

⁴⁰⁷ Справа №12/397-06-8823 від 31 жовтня 2006р. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

може перевищувати 8,33 розрахункових одиниць (SDR) на кілограм відсутньої ваги бруто.

Однак держава, яка не є членом Міжнародного валютного фонду й законодавство якої не дозволяє застосувати положення Протоколу, може під час ратифікації або приєднання до Протоколу до Конвенції CMR чи будь-коли після цього заявити, що передбачена межа відповідальності, яка застосовується на її території, становить 25 розрахункових одиниць. Розрахункова одиниця, зазначена в цьому випадку, відповідає 10/31 г золота 900 проби. Перерахунок суми в національну валюту здійснюється згідно з законодавством відповідної держави⁴⁰⁸.

З наведеного випливає, що розмір відшкодування не може перевищувати межі відповідальності вантажного перевізника, який нараховується за масою фактично втраченого вантажу.

Та відповідно до ст.29 Конвенції CMR, перевізник не може посилатися на застосування межі відповідальності у випадку, коли збитки завдані: 1) його умисними неправомірними діями або 2) неналежним виконанням договору, яке, відповідно до закону суду, прирівнюється до таких неправомірних дій.

Якщо умисні дії перевізника будуть доведені, то його відповідальність за збитки, внаслідок повної або часткової втрати вантажу, визначатимуть у розмірі, фактичної вартості вантажу за правилами статті 23 Конвенції CMR. Тобто, крім уже зазначеного, автомобільний перевізник зобов'язаний відшкодувати також правомочному пред'явникові вимог: провізні платежі, митні збори, інші витрати, пов'язані з перевезенням вантажу.

Водночас, Конвенція CMR містить застереження, що інші збитки, які нею не передбачені, не можуть бути відшкодованими. Вважаємо, що тут мова йде про будь-який непрямий збиток для відправника чи одержувача вантажу. Наприклад, збиток, пов'язаний із невиконанням зобов'язань цими особами перед третіми особами, що може мати місце при неналежному виконанні договору перевізником тощо.

Варто зазначити, що Конвенція CMR все ж передбачає можливість виходу за межі відповідальності перевізника. Так, стаття 23 у пункті 6 містить умову: «більша компенсація може вимагатися тільки у випадку, якщо ... було задекларовано вартість вантажу або спеціальний відсоток при доставці»⁴⁰⁹. Зміст статті не дає змоги встановити максимальну величину такої межі. Відправник оголошує вартість вантажу зазвичай тоді, коли він, з одного боку, знайомий з положеннями Конвенції CMR в частині меж

⁴⁰⁸ Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 5 липня 1978р. *Офіційний вісник України*. 2012. № 85.

⁴⁰⁹ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

відповідальності перевізника, а з іншого — якщо переданий до перевезення вантаж підпадає, у випадку втрати, під згадану межу⁴¹⁰.

Так у справі *Alena Ltd v. Harlequin Transport Services Ltd*, розглянутій британським Комерційним судом, між власником вантажу — *Alena Ltd* (Англія) — позивачем та перевізником — *Harlequin Transport Services Ltd* (Румунія) — відповідачем, укладено договір перевезення вантажу з Великої Британії до Румунії. Під час перевезення вантажу по території Румунії, автомобіль перевізника потрапив у аварію. Зі слів водія, причиною аварії став крутий гірський спуск, через який вантаж не втримався на автомобілі та впав з гори. Договір перевезення був укладений у відповідності з нормами Конвенції CMR. У процесі розгляду справи постало питання встановлення розміру відповідальності перевізника: здійснювати визначення згідно норм ст. 23 чи ст. 29 Конвенції CMR.

У судовому засіданні позивач вказував на те, що відповідач умисно і систематично не приділяв уваги належному стану автомобіля та, відповідно, знав чи повинен був знати про можливі поломки автомобіля у процесі здійснення перевезень. Також позивач посилався на відсутність письмових доказів щодо регулярного проходження техогляду автомобіля перевізника у Румунії. Більше того, вказував на факт, що водій, за допомогою штучних засобів, вніс у гальмівну систему автомобіля деякі доповнення до автоматичної системи гальмування.

При розгляді справи, суд все ж дійшов висновків, що позивач не надав достатніх доказів на підтвердження викладених аргументів. Зокрема, не можна розглядати у якості допустимих доказів практику проведення техоглядів у Великій Британії, оскільки у Румунії існують власні правила. Внесення змін у гальмівну систему автомобіля є поширеною практикою для румунських водіїв, а тому може розглядатись, хіба що як недбалість, а не умисел. Таким чином, суд встановив, що відповідальність перевізника може визначатись у межах, передбачених ст. 23 Конвенції CMR⁴¹¹.

Разом з тим, підвищення рівня відповідальності перевізника компенсується гарантованою Конвенцією CMR надбавкою до провізного платежу. Також розмір компенсації диференціюється залежно від ступеня пошкодження вантажу. Зокрема, стаття 25 Конвенції CMR передбачає, що перевізник, у разі пошкодження вантажу, сплачує суму, яка відповідає знеціненню вантажу. У випадку пошкодження лише частини відправленого,

⁴¹⁰ Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних преревезень: навч. посіб. К.: Знання, 2012. С.188.

⁴¹¹ Case *Alena v. Harlequin Transport* / *Alena Ltd. v. Harlequin Transport Services Ltd*. URL: http://archive.onlinedmc.co.uk/alena_v_harlequin_transport.htm

сплачується сума, яка підлягала б сплаті при втраті тієї частини вантажу, яка виявилася пошкодженою.

Заявник вимог (відправник або одержувач) не має права розраховувати на відшкодування у більших, ніж передбачених статтею 23 Конвенції CMR, розмірах, якщо під час укладення договору і оформлення накладної він не вчинив дій щодо декларування вартості вантажу або встановлення спеціального відсотка при доставці, або встановлення заборони перевантаження вантажу.

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956р. містить норми щодо відповідальності за прострочення доставки вантажу. Вважається, що мало місце прострочення доставки, якщо:

- вантаж не був доставлений в узгоджений термін;
- вантаж не був доставлений в узгоджений термін, коли фактична тривалість перевезення перебільшувала час, який був необхідний сумлінному перевізникові.

Як передбачено у Конвенції CMR «той факт, що вантаж не був доставлений протягом тридцяти днів після закінчення узгодженого терміну або, за відсутності узгодженого терміну, протягом шістдесяти днів із дня прийняття вантажу перевізником, є безперечним доказом втрати вантажу і особа, яка має право пред'явити претензію, може на цій підставі вважати його загубленим»⁴¹².

Слід звернути увагу, що поняття «загублений вантаж» згідно зазначеної норми Конвенції CMR, варто розглядати виключно з юридичної точки зору. Тут мається на увазі застосування усієї повноти правових наслідків загубленої речі до вантажу, який фактично може залишитись у перевізника.

Якщо вантаж знаходиться у перевізника і правомочна особа погодилася його прийняти, після повернення отриманих раніше від перевізника сум відшкодування, ця особа має право вимагати відшкодування від перевізника і за інших підстав: за часткову втрату вантажу, псування або пошкодження вантажу, прострочення доставки.

Стаття 20 Конвенції CMR передбачає також, що коли жодних заяв на повідомлення про знайдений вантаж від відправника або одержувача не надходило або вантаж був знайдений після року з дня виплати відшкодування — перевізник вступає у права розпорядження знайденим, відповідно до закону місця знаходження, вантажем.

Встановлення у договорі розміру передбачуваних збитків — фіксує розмір можливих збитків у зв'язку з порушенням договору. Використання договірних норм про розмір збитків характерно для держав «сім'ї загального права». Так, у

⁴¹² Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

договірному праві Англії — відшкодування збитків є основним засобом правового захисту. При цьому, у договорі встановлюються заздалегідь визначені збитки. Такими є збитки, які обчислюються відповідно до положень договору, шляхом встановлення фіксованого розміру, чи порядку (формули) для їх обчислення. Заздалегідь невизначені збитки відшкодовуються при доведенні потерпілою стороною не тільки їх розміру та факту самого порушення, а й наявності причинно-наслідкового зв'язку між порушенням і збитками. Разом з тим неможливість або труднощі доведення розміру збитків не позбавляє потерпілого можливості їх стягнення. Суд у такому випадку має право самостійно встановити розмір компенсації.

Аналогічним чином вирішується питання про відшкодування збитків у праві США. Договорами встановлюються заздалегідь узгоджені і оцінені збитки. Тому, у разі встановлення договором неустойки і зазначення в договорі передбачуваних збитків — кредитор звільняється від необхідності доводити розміри завданих збитків⁴¹³.

Коли мова йде про міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом, то позивач вправі вимагати нарахування і сплати відсотків на компенсацію, що підлягає сплаті. При цьому, такі відсотки обраховуються з дня надсилання перевізнику претензії чи з дня початку розгляду позову, якщо претензія не надсилалась. Конвенцією CMR у статті 27, відсоткова ставка передбачена у розмірі 5% річних.

Конвенція CMR імперативно встановлює презумпцію вини перевізника (стаття 41), але, водночас, вона передбачає права, які перевізник мав би реалізувати. Реалізація таких прав, вважаємо, є гарантією для перевізника, яка доводить що він належно виконував договір у своїй частині. Отже, це:

1) право вимагати укладання вантажної накладної на кожний окремих транспортний засіб, що використовується при перевезенні (ст. 5). Наявність окремих накладних сприятиме більш сумлінному їх складенню відправником;

2) вносити будь які інші необхідні дані у вантажну накладну, крім тих, що передбачені Конвенцією CMR (ст. 6). Коли перевізнику буде надано максимально необхідні відомості, наприклад, щодо властивостей вантажу, це сприятиме підвищенню якості наданих послуг з перевезення;

3) право перевірити вантаж і зміст накладної до нього (ст. 8). Це виключить пред'явлення безпідставних звернень про втрату конкретного вантажу до перевізника;

4) запитувати і виконувати інструкції щодо здійснення перевезення вантажу (ст.11) тощо.

⁴¹³ Международное коммерческое право: учеб. пособие / под общ. ред. В.Ф. Попондопуло. [2-е изд., стер.] М.: Омега-Л, 2006. С.143.

Важливий момент у регулюванні наслідків порушення договору у всіх правових системах — встановлення права сторони розірвати порушений контрагентом договір⁴¹⁴. Отже вимога перевізника про розірвання договору також може у певних випадках розцінюватись як спосіб захисту від майбутніх збитків, зумовлених подальшим виконанням договору.

Відповідальність відправника передбачається низкою статей Конвенції CMR, але не узагальнена в окремий розділ. Так, у ст. 7 Конвенції CMR, передбачено, що відправник несе відповідальність за всі витрати, шкоду і збитки, заподіяні перевізникові внаслідок неточності або недостатності даних про: найменування та адресу відправника; місце і дату прийняття вантажу до перевезення та передбачене місце його доставки; найменування та адресу одержувача; позначення характеру вантажу, спосіб його упакування та загальновизнане позначення вантажу, що перевозиться як небезпечний; кількість вантажних місць, їх маркування та нумерацію; вагу вантажу брутто (чи у інших одиницях виміру); порядок виконання митних та інших формальностей; будь які інші дані, включаючи передбачені частиною 2 статті 6 Конвенції CMR, чи інструкції, що надаються для складання накладної.

Відправник вантажу несе відповідальність перед перевізником за збиток, заподіяний особам, за пошкодження устаткуванню або іншим вантажам, а також будь які витрати, викликані неналежною (пошкодженою) упаковкою вантажу, за винятком випадків, коли дефект був очевидним або відомим перевізнику в момент прийняття вантажу і він не зробив щодо цього застереження.

Для цілей митних та інших формальностей, відправник додає до вантажної накладної або безпосередньо перевізникові необхідні документи та інструкції. При цьому, відправник нестиме відповідальність перед перевізником за будь які збитки, заподіяні внаслідок відсутності, недостатності чи невірності цих документів або необхідної інформації. Звільнення від такої відповідальності можливе у разі незаконних дій або недбалості самого перевізника⁴¹⁵.

Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом укладається на користь третьої особи — вантажоодержувача, який не є стороною. У зв'язку із цим, Конвенція CMR не покладає ніякої відповідальності на вантажоодержувача за його дії при здійсненні перевезення.

З іншого боку, за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, у якості вантажоодержувача може виступати та сама особа, яка відповідальна за завантаження вантажу. Тобто — відправник. Звідси випливає, що фактично вантажоодержувач набуватиме

⁴¹⁴ Вилкова Н.Г. Договорное право в международном обороте. М.: Статут, 2004. С.98.

⁴¹⁵ Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.

статусу зобов'язаної особи за договором і, відповідно, матиме всі права та обов'язки відправника, як замовника послуги з перевезення вантажу.

Укладаючи договір, сторони можуть звільнити вантажовідправника від проведення платежів за договором. Водночас, платежі, зазначені як такі, що підлягають сплаті за договором та вантажною накладною повинні виплатитись одержувачем вантажу. Конвенція CMR передбачає, що при виникненні спору з цього приводу, перевізник не зобов'язаний доставляти вантаж до моменту надання одержувачем гарантій платежу. Відповідно, якщо одержувач приймає умову договору про здійснення ним платежів за цим договором, на нього покладається відповідальність за невиконання такого обов'язку.

Якщо ні договір, ні накладна не містять вказівки, що перевезення здійснюється, незалежно від будь яких застережень, у порядку, передбаченому Конвенцією CMR, то перевізник відповідатиме за всі витрати і збитки, які можуть бути спричинені правомочній щодо вантажу стороні, внаслідок такого упущення⁴¹⁶.

Відповідальність за невиконання певних обов'язків одержувачем, у випадку застосування до договірних відносин у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом законодавства України, може регулюватись нормами Цивільного кодексу України. Так стаття 918 ЦК України, передбачає обов'язок вивантаження вантажу у строк, встановлений договором чи іншим нормативним актом. Оскільки вивантаження здійснюється у пункті прибуття вантажу, що перевозився, то особою, на яку може покладатись такий обов'язок, може виступати одержувач цього вантажу. Звідси випливає, що перевізник має право на відшкодування збитків, викликаних затримкою вивантаження із транспортного засобу вантажу.

Висновки

У монографії подано теоретичне узагальнення і нове вирішення наукового завдання, що полягає у виявленні та вирішенні комплексу теоретичних і практичних проблем доктрини міжнародного приватного права, пов'язаних із визначенням особливостей та закономірностей, які існують у сфері укладення та виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. На основі аналізу наукової літератури, вивчення й узагальнення практики стало можливим сформулювати основні теоретичні і практичні висновки.

Внутрішнє законодавство України, як джерело правового регулювання вантажних перевезень автомобільним транспортом, поділяється на дві групи за

⁴¹⁶ Международные коммерческие сделки под ред У. Хелльманна, С.А.Балащенко, В.И. Нагнибеди. Хмельницкий: Хмельницкий университет управления и права, 2015 С,172.

наступними критеріями: 1) законодавство України про дорожній рух та організацію автомобільних перевезень в Україні; 2) законодавство України зі здійснення автомобільних вантажних перевезень. Водночас міжнародні договори у сфері міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом класифіковано за: 1) сферою правового регулювання; 2) предметом.

Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом – це домовленість, відповідно до якої суб'єкт підприємницької діяльності (перевізник) зобов'язується за встановлену плату і у встановлені договором строки надати послугу щодо перевезення довіреного йому відправником вантажу до пункту призначення, з перетином митного кордону хоча б однієї держави, та видати його уповноваженій особі (одержувачеві).

Характерними ознаками договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є наступні: даний договір є двостороннім (в окремих випадках, може укладатися на користь третіх осіб); наявність спеціального суб'єктного складу, а саме перевізником є суб'єкт господарської діяльності, який отримав ліцензію на надання таких послуг; може характеризуватися як договір приєднання, якщо надання послуг із перевезення є основним видом господарської діяльності для перевізника; консенсуальним, тобто вважається укладеним з моменту досягнення згоди з усіх істотних умов; оплатним; строковим; укладення договору міжнародного перевезення вантажів підтверджується належним чином оформленою вантажною накладною.

Договори міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом запропоновано класифікувати:

- за об'єктом договору: перевезення швидкопсувних харчових продуктів; перевезення небезпечного вантажу; перевезення великогабаритного (грозьдкого) вантажу; перевезення великовагового вантажу; перевезення тварин тощо;

- за строком договору: короткострокові та довгострокові договори міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;

- за видом транспорту, який може бути залучений до перевезення вантажу: договір перевезення вантажу із залученням лише певних видів автомобільного транспорту; договір перевезення вантажу, поряд із залученням автомобільного транспорту, ще й інших видів транспорту.

Істотними умовами договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є: предмет; ціна, що визначається встановленням у договорі платежів, пов'язаних із перевезенням та розрахунків за договором; строк; місце прийняття і доставки вантажу; права й обов'язки сторін договору.

Особливістю договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є наявність об'єкта і предмета договору.

Предметом перевезення виступатиме послуга з перевезення вантажу в міжнародному сполученні. Об'єктом договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є вантаж, переданий вантажовідправником для перевезення в міжнародному сполученні.

Строк договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом визначається як термін із вказівкою на календарні дати початку здійснення перевезення та доставки вантажу до місця призначення. Проте при оформленні заявки на перевезення вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, крім зазначення календарної дати, обов'язковим є зазначення й часу проведення тієї чи іншої операції із вантажем.

Зроблено висновок, що підставами припинення дії договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є — належне виконання умов договору його сторонами; неможливість виконання договору у зв'язку із обставиною, за яку жодна зі сторін не відповідає; розірвання договору у зв'язку із істотним порушенням умов договору чи суттєвою зміною обставин.

Відповідальність сторін за договором міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом передбачена в спеціальному розділі "Відповідальність перевізника" Конвенції CMR, а також у її статтях, які врегульовують порядок укладення й виконання договору. Відповідальність перевізника за повну або часткову втрату вантажу розраховується на підставі вартості вантажу в місці і під час прийняття його для перевезення. Розмір відповідальності не може перевищувати нарахувань за фактично втрачений вантаж і повинен розраховуватися на основі положень Протоколу 1978 р. до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів щодо встановлення єдиної розрахункової одиниці.

Виходячи з аналізу Конвенції CMR та інших міжнародних договорів, можна виділити наступні колізійні прив'язки: «закон автономії волі», а також підстави для обмеження у застосуванні такої прив'язки, «закон найбільш тісного зв'язку», «закон суду», «закон місця знаходження вантажу», «закон місця складання вантажної накладної», «закон місця відправлення вантажу», «закон місця призначення вантажу», «закон місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди».

Проведений аналіз поняття «уніфікація» та його співвідношення із поняттям "гармонізація" дозволив зауважити, що процес уніфікації в галузі міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом має значний вплив на національне право, що зумовлює зменшення застосування до перевезень колізійних норм.

Список використаних джерел

1. Alter, M. Droit des transports terrestres, aeriens et maritimes, internes et internationaux. Paris, 1989. [2-e ed]. 175p.
2. Bonell, M.J. The UNIDROIT Principles 2010: An International Restatement Of Contract Law. // База даних URL: <http://www.law.georgetown.edu/cle/materials/unidroit/2011.pdf>
3. Case Alena v. Harlequin Transport / Alena Ltd. v. Harlequin Transport Services Ltd. // База даних URL: http://archive.onlinedmc.co.uk/alena_v_harlequin_transport.htm
4. Case Datec v. UPS / Datec Electronic Holdings Ltd & Incoparts BV v. United Parcels Service Ltd & Anor. // База даних URL: http://archive.onlinedmc.co.uk/datec_v_ups.htm
5. Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). UN, 1975. 78p.
6. Dutch Civil Code [The Civil Code of The Netherlands] was entered into force on 01.01.1992. // База даних URL: <http://www.dutchcivillaw.com/civilcodegeneral.htm> German
7. ECE/TRADE/C/CEFACT/2008/8. Переглянута Рекомендація №11. Питання документування при міжнародних перевезеннях небезпечних вантажів від 22 липня 2008р. // База даних URL: http://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec11/rec11_rev2R.pdf
8. ECE/TRANS/WP.11/2008/2. Proposals of amendments to the Agreement on the International Carriage of Perishable Foodstuffs and on the Special Equipment to Be Used And On The Special Equipment To Be Used For Such Carriage (ATP) [proposed amendments to Articles 3 and 5] (Finland) of 25 July 2008. // База даних URL: <https://www.unece.org>
9. ECE/TRANS/WP.11/2011/2. Sea crossings and inland waterways: proposed amendments to Articles 3 and 5. Proposals of amendments to ATP [Pending proposals] (Finland) of 27 July 2011. // База даних URL: <https://www.unece.org>
10. ECE/TRANS/WP.11/2014/5. Interpretation of article 3. Interpretation of the ATP of 8 July 2014. // База даних URL: <https://www.unece.org>

11. ECE/TRANS/WP.11/2015/18. Inclusion in the ATP Handbook of a comment in Article 3 of the ATP on the definition of "perishable foodstuffs" (Russian Federation) of 20 August 2015. // *База даних* URL: <https://www.unece.org>
12. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road. C.N.626.2017. TREATIES-XI.B.14 of 9 October 2017 // *База даних* URL: <https://treaties.un.org/doc/Publication/CN/2017/CN.626.2017-Eng.pdf>
13. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road [Volume I] (Version "2017 ADR" with Annexes) was entered into force on 01.01.2017. UN, 2017. 778 p.
14. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road [Volume II] (Version "2017 ADR" with Annexes) was entered into force on 01.01.2017. UN, 2017. 768p.
15. Faria, José Angelo Estrella. Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules. Texas International Law Journal.2008. vol.44. pp.278-319.
16. German Civil Code (BGB). The translation includes the amendment(s) to the Act by Article 1 of the Act of 27.07.2011. // *База даних* URL: http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_bgb
17. González Martín, Nuria. Private International Law in Latin America: from Hard to Soft Law. Anuario Mexicano de Derecho Internacional.2011. vol. XI. pp. 393-405.
18. ICC Force Majeure Clause 2003 [ICC Hardship Clause]. ICC Publication № 650, 2003. 23p.
19. International Encyclopedia of Comparative Law. [v. XII, ch. 1]. 1972. 172p.
20. Krell v Henry, 11 August 1903 / The Incorporated Council of Law Reporting for England & Wales., 2001. // *База даних* URL: http://www3.uninsubria.it/uninsubria/allegati/pagine/1438/priv_comp2.pdf
21. Ley 15/2009, de 11 de noviembre: Del contrato de transporte terrestre de mercancías. Jornada técnica. 2009. 76p.
22. Okoli, Chukwuma. Choice of Law for Contract of Carriage of Goods in the European Union. Lloyd's Maritime and Commercial Law Quarterly. 2015. V.3 // *База даних* URL: <http://hdl.handle.net/10993/22089>
23. On The Inland Transport Of Dangerous Goods: Council Directive 2008/68/EC of 24 September 2008. Official Journal of the European Union.

2008. L 260/13. // *База даних* URL: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0068>
24. Principles on Choice of Law in International Commercial Contracts. The Hague Conference on Private International Law, Hague. 2015. 81p.
25. Principles, Definitions and Model Rules of European Private Law. Draft Common Frame of Reference (DCFR). / Prepared by the Study Group on a European Civil Code and the Research Group on EC Private Law (Acquis Group). Sellier. European law publishers GmbH, Munich. 2009. 643p.
26. Putzeys, J. Preparation of a Protocol Additional to the CMR Concerning the Electronic Consignment Note. Uniform law review 10 (2005). pp. 532-535.
27. Ramberg, J. The Future of International Unification of Transport Law. Scandinavian Studies in Law. 2001. Volume 41. pp. 453-458.
28. Rozehnalová, Naděžda. Czech private international law. 1st edition. Brno: Masaryk University, 2015. P.27.
29. Samuel, A. The New Swiss Private International Law Act. International and Comparative Law Quarterly. 1988. Vol.37(3). pp.681-695.
30. The Turkish International Private and Procedural Law (Act No. 5718) was entered into force on 12.12.2007. // *База даних* URL: http://www.ispramed.it/root/wp.../ippl_turkey.pdf
31. TRANS/AC.8/2003/1. Межі фінансової відповідальності. // *База даних* URL: <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2003/ac8/TRANS-AC8-2003-01r.pdf>
32. TRANS/AC.8/2003/4. Зв'язок між КЦПНВ та іншими міжнародними договорами про відповідальність від 22.08.2003р. // *База даних* URL: <https://www.unece.org>
33. TRANS/AC.8/2003/6. Співставлення режимів цивільної відповідальності, передбачених у міжнародних договорах про перевезення від 22.08.2003р. // *База даних* URL: <https://www.unece.org>
34. TRANS/WP.15/2001/17/Add.1. Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (КЦПНВ). Записка секретаріату від 23.02.2001р. // *База даних* URL: <https://www.unece.org/trans/danger/publi/crtd/crtddoce.html>

35. UNCITRAL Digest of Case Law on the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (2012) // *База даних* URL: <http://www.uncitral.org/pdf/english/clout/CISG-digest-2012-e.pdf>
36. UNIDROIT Principles of International commercial Contracts 2010. Rome, UNIDROIT, 2010. // *База даних* URL: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>
37. United Nations Layout Key For Trade Documents. Informative Annex To Recommendation 1. // *База даних* URL: https://www.unece.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetr270.pdf
38. Wallace, Mary J. Instruments of international commercial harmonisation in England and Wales: how 'international' is international commercial law? Norwich, United Kingdom: University of East Anglia. 2013. 310p.
39. Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта. М Юрид. лит. 1971. 306с.
40. Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов / М.А. Аллахвердов, Г.П. Савичев. М., 1967. 184с.
41. Ансон В. Договорное право. М.: Юридическая литература, 1984. 463с.
42. Ануфриева Л.П. Международное частное право. Особенная часть: Учебник. [2-е изд., перераб. и доп.] В 3-х т. Том 2. М.: Издательство БЕК, 2002. 656с.
43. Артемьева Н.М. Понятие договора перевозки в праве буржуазных государств: Автореф. на соиск. науч. ступ. канд. юрид. наук. М., 1987. 26с.
44. Бабиш І.Г. Одностороннє розірвання договору. *Актуальні проблеми держави і права*. 2009. С.264-267.
45. Барихин А.Б. Большой юридический энциклопедический словарь. М.: Книжный мир, 2004. 720 с.
46. Богуславский М.М. Международное частное право. [5-е изд., перераб. и доп.] М.: Юристъ, 2005. 604с.
47. Богуславский М.М. Международное частное право: курс лекций. М.: НОРМА-ИНФА-М, 1999. 408с.
48. Боднар Т.В. Договірні зобов'язання в цивільному праві (Заг. положення): навч. посіб. К.: Юстиніан, 2007. 280с.
49. Бондарєв С.І. Методичний посібник з дисципліни «Організація міжнародних автомобільних перевезень». К.: НУБіП, 2014. 402 с.

50. Босняк М.Г. Вантажні автомобільні перевезення: навчальний посібник. К.: Видавничий дім «Слово», 2010. 408с.
51. Боярський Є.Д. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України: Дис. ... канд. юрид. наук. Національна академія правових наук України Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака. К., 2015. 227с.
52. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения. М. "Статут", 2000. 926с.
53. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. М. "Статут", 2011. 910 с.
54. Васильєва В.А. Цивільно-правове регулювання діяльності з надання посередницьких послуг: монографія. Івано-Франківськ: ВДВ ЦІТ Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника, 2006. 346с.
55. Вилкова Н.Г. Договорное право в международном обороте. М.: Статут, 2004. 511с.
56. Віденська конвенція про право міжнародних договорів від 23 травня 1969 р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_118
57. Гаврилов В.В. Международное частное право: краткий учебный курс. М., НОРМА, 2001. 304с.
58. Гетьман-Павлова И.В. Международное частное право: учебник. М.: «Эксмо», 2009. 704с.
59. Господарський кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18.
60. Гражданский кодекс Республики Молдова от 6 июня 2002г. Monitorul Oficial, 2002. №82-86. // *База даних* URL: <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=additional&id=325085&lang=2>
61. Гражданское право: учебник / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. [Ч. II]. М.: ПРОСПЕКТ, 1998. 784с.
62. Граціанов А.І. Процес систематизації та уніфікації законодавства і розвиток правової системи України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Національна академія внутрішніх справ України. 2004. 17с.

63. Дахно І.І. Міжнародне приватне право: навч. посіб. [2-ге вид., стереотип.] К.: МАУП, 2004. 312 с.
64. Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія. К.: Юрінком-Інтер, 2014. 464с.
65. Дмитрів Д.В. Аналіз ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Вісник ЖДТУ. 2008. №3 (46). С. 59-62.
66. Довгерт А.С. Законодавство України з міжнародного приватного права: джерела запозичення. Приватне право і підприємництво. 2014. Вип.13. С. 13-17.
67. Договір між Україною і Республікою Польща про правову допомогу та правові відносини у цивільних і кримінальних справах від 24 травня 1993р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 47.
68. Договор в народном хозяйстве (вопросы общей теории) / Сулейманов М.К., Покровский Б.В. и др. Алма-Ата, 1987. 175с.
69. Додатковий Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, який стосується електронної накладної від 27 травня 2008р. // База даних URL: <http://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-CMRr.pdf>
70. Дрішлюк В.І. Публічний договір (цивільно-правовий аспект): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. НДІ приват. права і підприємництва Акад. прав. наук України. К., 2007. 20с.
71. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: учебник для вузов. М.: ТК Велби-Проспект, 2004. 560с.
72. Ерпылева Н.Ю. Международные коммерческие контракты в международном частном праве. Законодательство и экономика. 2000. № 3. С.24-49.
73. Ерпылева Н.Ю. Физические и юридические лица как субъекты международного частного права. Адвокат. 2004. № 11. С.98-108.
74. Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13 грудня 1968р. // База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України». URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_227
75. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ/АВК) від 30 вересня 1957р. // База даних «Офіційний

- веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України*. URL: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/994_217
76. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) від 1 липня 1970р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_016
77. Зазуляк І.І. Істотні умови договору: теоретичний аспект: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харківський національний університет внутрішніх справ. Х., 2009. 17с.
78. Зобов'язальне право України: підручник / За ред. Є.О. Харитонова, Н.Ю. Голубевої. К.: Істина. 2011. 848с.
79. Иванова Т.А. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов: Дис. ... канд. юрид. наук. Саратов., 2004. 181с.
80. Інкотермс 2010: Офіційні правила тлумачення торговельних термінів // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/988_014
81. Карлов О.О. Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом. К.: Вища школа, Вид. при КДУ, 1974. 120с.
82. Кибенко Е. Р. Международное частное право: учебно-практическое пособие. Х.: Эспада, 2003. 512 с.
83. Кисіль В.І. Механізми колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. К., 2001. 26с.
84. Кисіль В.І. Сучасні тенденції кодифікації міжнародного приватного права. *Право України*. 2014. №2. С. 89-105.
85. Кодекс торговельного мореплавства від 23 травня 1995р. *Відомості Верховної Ради України*. 1995. № 47-52.
86. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. *Офіційний вісник України*. 2006. № 34.
87. Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968р. // *База даних* URL: <http://www.unece.org/trans/conventn/legalinst.html>
88. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 9 жовтня 1997р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997_034

89. Конвенція про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24 травня 1980р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/card/995_189
90. Конвенція про право, що застосовується до договірних зобов'язань (Рим I) від 17 червня 2008р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_905
91. Конвенція про працю у морському судноплавстві від 23 лютого 2006р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/993_519
92. Конституція України від 28 червня 1996р. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30.
93. Коссак В.М. Співвідношення категорій "розірвання" та "припинення" договірних зобов'язань. *Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права*. 2002. №2. С.34-36.
94. Коструба А.В. Коносамент як цінний папір: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого. 2004. 16с.
95. Крутий Е.А. Современные кодификации международного частного права: Дис. ... канд. юрид. наук. Нац. исслед. ун-т «Высшая школа экономики». 2012. 236с.
96. Кудашкин В.В. Актуальные вопросы международного частного права. М., Волтерс Клувер. 2004. 148с.
97. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень: навчальний посібник. К.: Видавничий дім «Слово», 2010. 464с.
98. Лебедев В., Ницевич А. Транспортный договор — юридическая экскурсия. *Юридическая практика*. 2001. №38.
99. Лідовець Р.А. Поняття вантажу за договором перевезення вантажу. *Часопис Національного університету «Острозька академія». Серія «Право»*. 2011. № 2(4). URL: <http://lj.oa.edu.ua/articles/2011/n2/11lradvp.pdf>.
100. Луць В.В. Строки і терміни у цивільному праві: монографія. К.: Юрінком Інтер, 2013. 320с.
101. Майданик Р.А. Загальна характеристика судового прецеденту в праві України. *Юридична Україна*. 2012. №12. С.41-50.

102. Макарчук Л.В. Порядок розірвання договору шляхом односторонньої відмови від нього. *Південноукраїнський правничий часопис: Проблеми цивільного та господарського права*. 2013. №2. С.50-52.
103. Мамчур Л.В. Інформаційне забезпечення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом. *Юридичний вісник: Повітряне і космічне право*. 2012. №24 (Т.3). С.27-32.
104. Мамчур Л.В. Правове регулювання реклами (цивільністичний аспект): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Львівський національний університет імені Івана Франка. 2006. 23с.
105. Матвеева Т.В. Роль міжнародного договору в міжнародному частному праві: автореф. дис. ... канд. юрид. наук. М.2006. 26с.
106. Международное коммерческое право: учеб. пособие / под общ. ред. В. Ф. Попондопуло. [2-е изд., стер.]. М.: Омега-Л, 2006. 472 с.
107. Международные коммерческие сделки / под ред У Хелльманна, С.А. Балашенко, В.И. Нагнибеди. Хмельницький: Хмельницький університет управління і права, 2015 524с.
108. Мережко О.О. Проблеми теорії міжнародного публічного та приватного права. К.: «Юстиніан», 2010. 320с.
109. Мережко О.О. Теорія джерел міжнародного права. *Юридичний журнал*. 2009. №1. С.40-50.
110. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) від 14 листопада 1975р. *Офіційний вісник України*. 2007. № 3.
111. Митний кодекс України від 13 березня 2012р. *Голос України*. 2012. №73-74.
112. Міжнародне приватне право: навч. посібник / за ред. В.М. Гайворонського, В.П. Жушмана К.: Юрінком Інтер, 2007. 366с.
113. Міжнародне приватне право: Науково-практичний коментар Закону / за ред. А. Довгерта. Х.: Одісей, 2008. 359с.
114. Міжнародне приватне право: підруч. / за ред. проф. В. П. Жушмана та доц. І. А. Шуміло. Х.: Право, 2011. 320 с.
115. Москалюк О.В. Механізм подолання змістовних і темпоральних колізій норм права: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. К., 2011. 22с.

116. Науково-практичний коментар до цивільного законодавства України / А.Г. Ярема, В.Я. Карабань, В.В. Кривенко, В.Г. Ротань. [в 4т.]. Т.3. К.; А.С.К; Севастополь, Ін-т юрид. дослідж., 2006 928с.
117. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України / За ред. В.М. Коссака. К.: Істина, 2008. 992с.
118. Новий тлумачний словник української мови / уклад. В. Яременко, О. Сліпушко. [у 4 т.] Т. 1. К.: Аконіт, 1998. 910с.
119. О праве, подлежащем применению к договорным обязательствам ("Рим I"): Регламент, Европейский Парламент и Совет. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_905
120. Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АСМАП) // *База даних* URL:<http://www.asmap.org.ua>
121. Офіційний сайт Всеукраїнського громадського об'єднання суб'єктів дорожнього перевезення небезпечних, великовагових і великогабаритних вантажів, регіональних центрів спеціального навчання // *База даних* URL:<http://cycap.com.ua/mizhnarodne-zakonodavstvo/>
122. Офіційний сайт Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК ООН // *База даних* URL: <http://www.unece.org/ru/transport/areas-of-work/inland-transport-committee/about-us/vvedenie.html>
123. Офіційний сайт Міжнародного валютного фонду: Спеціальні права запозичення (SDRs) // *База даних* URL: <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>
124. Офіційні правила тлумачення торговельних термінів у редакції 2000 року: Правила Інкотермс. *Урядовий кур'єр*. 2002. №68.
125. Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: Автореф. дис. ... док. юрид. наук. Київський національний університет імені Тараса Шевченка. К., 2009. 36с.
126. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
127. Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права. М.: "Статут", 1998. 353с.
128. Положення про митні декларації: Наказ, Кабінет Міністрів України від 21 травня 2012р. *Урядовий кур'єр*. 2012. №95.

129. Порфір'єва О.К. Уніфікація правового регулювання умов зовнішньоекономічних контрактів у міжнародному приватному праві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Харків, 2000. 21с.
130. Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку по територіях іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку: Наказ, Міністерство транспорту України від 20 серпня 2004р. *Офіційний вісник України*. 2004. №35.
131. Постанова Президії Вищого Арбітражного Суду Російської Федерації №15497/12 від 23 квітня 2013р. // *База даних* URL: http://www.arbitr.ru/bras.net/f.aspx?id_casedoc=1_1_844d5f7f-0445-422c-abca-1692ad13c5be
132. Правила використання готівкової іноземної валюти на території України: Постанова, Правління Національного банку України від 30 травня 2007р. *Офіційний вісник України*. 2007. №46.
133. Правила оформлення перевізних документів: Наказ, Міністерство інфраструктури України від 21 листопада 2000р. (у редакції Наказу від 08. 06. 2011р.) *Офіційний вісник України*. 2011. №49.
134. Принципы Европейского контрактного права — дополненная и пересмотренная версия 1998 г. *Журнал международного частного права*. 1999. №1. С.40-70.
135. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001р. *Офіційний вісник України*. 2001. №17.
136. Про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури з багажем і вантажобагажем, переміщуваними в багажних вагонах, і працівників залізниць України: Інструкція, Державна митна служба України, Міністерство транспорту та зв'язку України від 18 вересня 2008р. *Офіційний вісник України*. 2008. № 95.
137. Про деякі питання визнання правочинів (господарських договорів) недійсними: Постанова, Пленум Вищого господарського суду України від 25 травня 2013р. № 11 // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0011600-13>
138. Про деякі питання практики вирішення спорів пов'язаних з відшкодуванням шкоди: Роз'яснення, Вищий арбітражний суд України від 1 квітня 1994р. №02-5/215 // *База даних «Офіційний веб-портал*

Верховної Ради України. Законодавство України.
URL:http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v_215800-94?test=dCCMfOm7xBWM7lkEZiDYaLK5HI4Mgs80msh8Ie6

139. Про електронні документи та електронний документообіг: Закон України від 22 травня 2003р. (зі змінами) *Урядовий кур'єр*. 2011. №115.
140. Про забезпечення права на справедливий суд: Закон України від 12 лютого 2015р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/192-19>
141. Про застосування судами міжнародних договорів України при здійсненні правосуддя: Постанова, Пленум Вищого спеціалізованого суду України з розгляду цивільних та кримінальних справ від 19 грудня 2014р. №13 // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v0013740-14>
142. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом: Постанова, Кабінет Міністрів України від 2 грудня 2015р. *Урядовий кур'єр*. 2015. № 230.
143. Про затвердження Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів): Наказ, Міністерство економіки та з питань європейської інтеграції України від 6 вересня 2001р. *Офіційний вісник України*. 2001. №39.
144. Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів: Наказ, Міністерство внутрішніх справ України від 4 серпня 2018р. *Офіційний вісник України*. 2018. № 76.
145. Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова, Кабінет Міністрів України від 26 вересня 2007р. *Урядовий кур'єр*. 2007. №186.
146. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ, Міністерство транспорту України від 14 жовтня 1997р. *Офіційний вісник України*. 1998. №8.
147. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16 квітня 1991р. *Голос України*. 1991.

148. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 2 березня 2015р. *Голос України*. 2015. №56.
149. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005р. *Голос України*. 2005. №138.
150. Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24 лютого 1994р. *Голос України*. 1994.
151. Про міжнародні договори України: Закон України від 29 червня 2004р. *Голос України*. 2004. №142.
152. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000р. *Голос України*. 2000.
153. Про Положення про Міністерство інфраструктури України: Указ, Президент України від 12 травня 2011р. *Урядовий кур'єр*. 2011. №93.
154. Про практику застосування судами законодавства при вирішенні спорів із зобов'язань, що виникають із договорів та інших правочинів: Лист, Вищий спеціалізований суд України з розгляду цивільних і кримінальних справ від 27 вересня 2012р. № 10-1390/0/4-12 // База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України». URL:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v1390740-12>
155. Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 5 липня 1978р.: Закон України від 1 серпня 2006р. *Голос України*. 2006. № 158.
156. Про приєднання України до Протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 5 липня 1978р.: Закон України від 16 жовтня 2012р. *Голос України*. 2012. № 209.
157. Про Статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова, РМУ УРСР від 20 червня 1969 року// База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України». URL:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/card/401-69-%D0%BF>
158. Про судову практику розгляду цивільних справ про визнання правочинів недійсними: Постанова, Пленум Верховного Суду України від 6 листопада 2009р. № 9. Постанови Пленуму Верховного Суду України у цивільних справах. К.: Алерта; ЦУЛ, 2011. С. 370-380.
159. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004р. *Голос України*. 2004. №140.

160. Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 5 липня 1978р. *Офіційний вісник України*. 2012. № 85.
161. Процьків Н.М. Правове регулювання розірвання цивільно-правових договорів за цивільним законодавством України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Інститут держави і права імені В.М. Корецького Національна академія наук України. К., 2005. 19с.
162. Пшеничний Д.В. Колізійна доктрина вирішального виконання та принцип тісного зв'язку: континентальна традиція. *Часопис Київського університету права*. 2009. № 3. С. 252-257.
163. Регламент №44/2001 Ради ЄС про юрисдикцію, визнання і виконання судових рішень у цивільних і комерційних справах від 22. 12. 2000 р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL:http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_a84
164. Регламент засвідчення Торгово-промисловою палатою України та регіональними торгово-промисловими палатами форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили): Рішення, Президія ТПП України від 24 травня 2017 р. № 23(5) // *База даних* URL: <https://uccr.org.ua/uploads/files/5947ce6a22624851858109.pdf>
165. Регламент засвідчення Торгово-промисловою палатою України та регіональними торгово-промисловими палатами форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили): Рішення, Президія ТПП України від 18 грудня 2014р. № 44(5) // *База даних* URL:http://www.asmap.org.ua/info/regl_fo.pdf
166. Решение Международного коммерческого арбитражного суда при ТПП РФ от 18 октября 1999 года по делу №385/1998. *Практика МКАС при ТПП РФ. ЭЖ-Юрист*. 2000. № 52. С. 6.
167. Родионов А.А. Неисполнение обязательств по внешнеторговым контрактам. *Законодательство*. 2000. № 8. С.56-58.
168. Розенберг М.Г. Контракт международной купли-продажи. Современная практика заключения, разрешение споров. М., Книжный мир. 2003. 221с.
169. Розенберг М.Г. Международный договор и иностранное право в практике Международного коммерческого арбитражного суда. [2-е изд., перераб. и доп.] М.: Статут, 2000. 234с.

170. Руденко О.В. Уніфікація міжнародного приватного права в ЄС: Дис. ... канд. юрид. наук. Київський національний університет ім. Т. Шевченка. 2007. 173с.
171. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. М.: Юрид. лит., 1981. 288с.
172. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажу: реальний чи консенсуальний? *Вісник Запорізького національного університету*. 2010. №1. С.103-108.
173. Свистун Л.Я. Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом: Дис. ... канд. юрид. наук. Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. Київ, 2005. 175с.
174. Семенова К.Г. Співвідношення категорій "розірвання порушеного договору" та "визнання договору недійсним". *Форум Права*. 2012. №3. С.647-651.
175. Скакун О.Ф. Теорія права і держави: підручник. [2-ге видання]. К.: Алерта; ЦУЛ, 2011. 520с.
176. Справа № 37/60 від 27 квітня 2011р. // База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України» URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
177. Справа № 4/212-09 від 12 листопада 2009р. // База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України» URL:<http://www.reyestr.court.gov.ua>
178. Справа №12/397-06-8823 від 31 жовтня 2006р. // База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України» URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
179. Справа №12/430 від 4 листопада 2010р. // База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України» URL:<http://www.reyestr.court.gov.ua>
180. Справа №2018/2-835/11 від 21 квітня 2011р. // База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України» URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
181. Справа №21/66/10 (29/237-09) від 28 січня 2010р. // База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України» URL:<http://www.reyestr.court.gov.ua>

182. Справа №4/115-47/237 від 28 березня 2011р. // *База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України»* URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
183. Справа №5019/700/12 від 9 липня 2012р. // *База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України»* URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
184. Справа №51/610 від 23 березня 2011р. // *База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України»* URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
185. Справа №53/323 від 30 березня 2011р. // *База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України»* URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
186. Справа №6пд/5014/2850/2012 від 29 листопада 2012 року// *База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України»* URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
187. Справа №9/030-11 31 березня 2011р. // *База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України»* URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
188. Справа №9/304 від 14 листопада 2006р. // *База даних «Єдиний державний реєстр судових рішень України»* URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
189. Справочник по Конвенции МДП / Европейская Экономическая Комиссия (ЕЭК ООН). Нью-Йорк, Женева: Издание ООН. 2010. 337с.
190. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних перевезень: навч. посіб. К.: Знання, 2012. 318с.
191. Тарасенко Л.Л. Договори у сфері оренди транспортних засобів: Дис. ... канд. юрид. наук. Львівський нац. Університет ім. І. Франка. Львів., 2014. 247с.
192. Тарасов М.А. Договор перевозки. Ростов на Дону, 1965. 465с.
193. Телестакова А.А. Система договорів про надання послуг у цивільному праві України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Інститут держави і права ім. В.М. Корецького Національної академії наук України. К., 2008. 25с.
194. Тобот Ю.А. Принцип справедливості, добросовісності і розумності у цивільному праві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03.

Національний університет "Юридична академія України імені Ярослава Мудрого". Х., 2011. 22с.

195. Транспортне право України: навч. посіб. / за заг. Ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. К.: Юрінком Інтер, 2002. 416с.
196. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони від 27 червня 2014р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL:http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/984_011
197. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення від 1 листопада 1951 року *Офіційний вісник України*. 2010. №22.
198. Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_b68
199. Угода про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах від 20 березня 1958р. // *База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України»*. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995343>
200. Фединак Г.С., Фединак Л.С. Міжнародне приватне право: Навч. посіб. [2-е вид., допов.] К., Юрінком Інтер, 2000. 416с.
201. Французский гражданский кодекс 1804 года [с изм. до 1939г.] / пер. И.С. Перетерский. М. Юридическое издательство НКЮ СССР, 1941. 471с.
202. Халфина Р.О. Договор в английском гражданском праве. М.: Изд-во АН СРСР, 1959. 162с.
203. Харитонов Є.О., Харитонova О.І., Сафончик О.І. Правове регулювання перевезень в Україні: навчальний посібник. Харків, Одиссей. 2006. 560с.
204. Хаснутдинов А.И. Годовой договор на перевозку грузов автомобильным транспортом. *Правоведение*. 1976. № 1. С.42-50.
205. Хлонь О. Форс-мажор та непереборна сила: їх розмежування у цивільному праві. *Право України*. 2005. №1. С.112-114.

206. Хохлов В.А. Ответственность за нарушение договора по гражданскому праву. Тольятти, 1997. 456с.
207. Цивільне право України: Академічний курс / За заг. ред. Я.М. Шевченко. У двох томах. Т.1. Загальна частина. К.: Концерн "Видавничий Дім "Ін Юре", 2003. 520с.
208. Цивільне прово України: підручник / за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. К.: Юрінком-Інтер, 2002. у 2-х кн. Кн. 1. 720с.
209. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 40-44.
210. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар / за ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. К.: Істина. 928с.
211. Цивільний кодекс Української РСР від 18 липня 1963 року. *Відомості Верховної Ради УРСР*. 1963. № 30.
212. Чуракова Л.П. Латинсько-український та українсько-латинський словник. К.: Чумацький Шлях, 2009. 617 с.
213. Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте. М.: Юридическая литература, 1966. 264с.
214. Щодо надання роз'яснень стосовно заповнення товаро-транспортної накладної під час здійснення перевезень вантажів автомобільними транспортними засобами: Лист, Міністерство інфраструктури України від 28 травня 2014р. // База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України». URL: <http://zakon.rada.gov.ua/rada/show/v5615733-14>
215. Щодо надання роз'яснень у визначенні термінів вантаж, багаж і вантажобагаж в частині застосування до них ставки ПДВ з послуг по міжнародних перевезеннях: Лист, Комітети Верховної Ради України від 11 січня 2006р. // База даних «Офіційний веб-портал Верховної Ради України. Законодавство України». URL: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1064.836.0>
216. Юлдашев О.Х. Міжнародне приватне право: Теоретичні та прикладні аспекти. К.: МАУП, 2004. 572с.
217. Юренкова О.С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования. *Вестник Пермского университета*. №2 (16) 2012. С.169-174.
218. Яворська О.С. Договірні зобов'язання про передання майна у власність: цивільно-правові аспекти: монографія. Тернопіль: Підручники і посібники, 2009. 384с.

219. Яновицька А. В. Колізійне регулювання міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. *Підприємництво, господарство і право* [щоміс. наук.-практ. госп.-прав. журн.]. НДІ приват. права і підприємництва України НАПрН України. Київ, 2016. №10. С.174-178
220. Яновицька А.В. Правове регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом. *Науковий вісник Львівського державного університету внутрішніх справ. Серія юридична*. Львів: ЛьВДУВС, 2013. Вип. 3. С. 106-116

The Contract for the International Carriage of Goods by Road (Summary)

The monograph deals with the investigation of the legal nature of the contract for the international carriage of goods by road. The sources of legal regulation of the contract for the international carriage of goods by road are analyzed, its concept is defined. The contract for the international carriage of goods by road is regarded as an agreement according to which a business entity (a carrier) is obliged for a fixed payment and in the established terms specified in the contract to provide services as to the carriage of goods entrusted to him by the consignor to the place of destination, by crossing the customs border of at least one state, and give it to the authorized person (a consignee). Based on the legal nature of the contract for the international carriage of goods by road, the following characteristic features of it are highlighted by the author: it is bilateral (in some cases, it may be made in favour of third parties); consensual; compensatory; terminal; it is characterized by special subjects, namely "a carrier" – a business entity that is licensed to provide such services; it can be characterized as an accession agreement if the provision of such services is the main economic activity for a carrier.

The offer and acceptance as stages of entering into the contract for the international carriage of goods by road are analysed. It is suggested to consider the offer as an application form filled by the consignor for the carriage of goods by road in the international connection. As to the validity of the offer, the possibility of its revocation and entry into legal force the Right of the State chosen by parties will be applied. If the Right has not been chosen by parties or it is contrary to the public policy of the state, in this case the Right of the State of the carrier is applicable.

It is concluded that the following things should be included into the essential conditions of the contract for the international carriage of goods by road: the object; the term; the place of acceptance and delivery of goods; rights and obligations of the parties; the price, which is manifested in the charges relating to

the carriage of goods by road and other supplementary charges. The subject of the carriage is the service of the international carriage of goods.

The analysis of certain types of contracts for the international carriage of goods by road is made and the responsibility of the parties for non- or improper fulfilment of the contract for the international carriage of goods by road is defined. The suggested classification of contracts for the international carriage of goods by road is based on the following criteria: 1) the object of the contract: the carriage of perishable foodstuffs; the carriage of dangerous and bulky goods; heavy objects; the carriage of animals, etc.; 2) the term of the contract: short-term and long-term contracts for the international carriage of goods by road; 3) the vehicles which can be used for the carriage of goods: the contract for the carriage of goods involving only certain modes of road transport; the contract for the carriage of goods except for involving road transport and some other modes of transport.

The conclusion is made that the grounds for the termination of the contract for the international carriage of goods by road are the following: the proper fulfilment of the contract by the parties; the inability to fulfill the contract due to the circumstance for which neither party is responsible; the termination of the contract due to an essential breach of the contract or a significant change of circumstances.

A special attention is paid to the problems of entering into the contracts and their fulfillment for the international carriage of dangerous goods and perishable foodstuffs by road as well as a choice-of-law rules regulation in the sphere of the international carriage of goods by road.

On the basis of analysis of the international contracts a number of choice-of-law rules has been highlighted which are applied to the international carriage of goods by road in certain cases: "lex fori" – to the question of the termination and interruption of the statute of limitations; "lex loci CMR" – to claims and disputes concerning the drawing up of this consignment note; "lex loci destinationis" – to the procedure of issuance of delivered goods to the consignee and making up the act of shortage; "lex loci accidentis" – to the establishment of the right applied to the consequences of such an accident.

On the basis of the carried out research findings are proved and suggestions for the improvement of the current legislation of Ukraine in the sphere of legal regulation of contractual relations of international carriage of goods are made.

Наукове видання

А. В. ЯНОВИЦЬКА

**Договір міжнародного перевезення вантажів
автомобільним транспортом**

Монографія

Видається в авторській редакції

Підписано до друку 28.08.2019.

Формат 60×84/16. Папір офсетний. Друк цифровий.

Умовн. друк. арк. 10,46. Обл.-вид. арк. 11,07.

Наклад 300 прим.

Друк: ТзОВ «Растр-7»

79005, м. Львів, вул. Кн. Романа, 9/1

тел./факс. 032 235 52 05, 235 72 13

e-mail: rastr.sim@gmail.com www.rastr-7.com.ua

Свідцтво суб'єкта видавничої справи

ЛВ № 22 від 19.11.2002 р.