

**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ЛЬВІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ІМЕНІ ІВАНА ФРАНКА**

**На правах рукопису**

**ЯНОВИЦЬКА АННА ВІТАЛІЇВНА**

**УДК 341.96: [347.463:656.13.025.4]**

**ДОГОВІР МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ  
АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

**спеціальність 12.00.03 — цивільне право і цивільний процес;  
сімейне право; міжнародне приватне право**

**Дисертація на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук**

**Науковий керівник:  
Михайлів Марія Омелянівна,  
кандидат юридичних наук, доцент**

**Львів - 2016**

## ЗМІСТ

<b>ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ.....</b>	<b>4</b>
<b>ВСТУП.....</b>	<b>6</b>
<b>РОЗДІЛ 1. Загально-теоретична характеристика договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....</b>	<b>15</b>
1.1. Джерела правового регулювання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	15
1.2. Поняття та правова природа договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	34
1.3. Види договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	54
<b>ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1.....</b>	<b>70</b>
<b>РОЗДІЛ 2. Динаміка договірних відносин міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.....</b>	<b>74</b>
2.1. Укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	74
2.2. Зміст договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	91
2.3. Припинення договірного зобов'язання із міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	107
2.4. Відповідальність сторін за невиконання чи неналежне виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.....	120
<b>ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 2.....</b>	<b>134</b>
<b>РОЗДІЛ 3. Колізійне регулювання окремих видів договорів у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.....</b>	<b>137</b>
3.1. Особливості правового регулювання договорів міжнародного	

перевезення небезпечних вантажів та швидкопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом.....	137
3.2. Уніфікація колізійних норм у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.....	159
ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3.....	185
<b>ВИСНОВКИ</b> .....	188
<b>СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ</b> .....	194

## ПЕРЕЛІК УМОВНИХ ПОЗНАЧЕНЬ

**ООН** Організація Об'єднаних Націй

**ЄЕК ООН** Європейська економічна комісія Організації Об'єднаних Націй

**КВТ ЄЕК ООН** Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй

**СНД** Союз Незалежних Держав

**ЄС** Європейський Союз

**РФ** Російська Федерація

**ФРН** Федеративна Республіка Німеччина

**США** Сполучені Штати Америки

**СРСР** Союз Радянських Соціалістичних Республік

**УРСР** Українська Радянська Соціалістична Республіка

**МПрП** Міжнародне приватне право

**МВФ** Міжнародний Валютний Фонд

**SDR** спеціальні права запозичення (розрахункова одиниця)

**УНІДРУА** Міжнародний інститут з уніфікації Приватного права

**Конвенція CMR** Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року

**ДОПНВ** Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від 1957 року

**Конвенція Рим I** Римська Конвенція про право, застосовуване до договірних зобов'язань від 1980 року

**УПШ** Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень від 1970 року

**Конвенція МДП** Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 року

**DCFR** Модельні правила Європейського приватного права  
**PECL** Принципи Європейського договірного права  
**ГК** Господарський кодекс  
**ЦК** Цивільний кодекс  
**МКУ** Митний кодекс України  
**КТМ** Кодекс торгівельного мореплавства  
**ВРУ** Верховна Рада України  
**ІСС** Міжнародна комерційна (торгова) палата  
**ВГСУ** Вищий господарський суд України  
**ВАС РФ** Вищий арбітражний суд Російської Федерації  
**ТПП** Торгово-промислова палата  
**МКАС** Міжнародний арбітражний комерційний суд  
**АсМАП** Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України

## ВСТУП

**Актуальність теми.** Формування відкритого економічного простору, що сприяє вільному руху товарів і послуг, зумовлює розвиток транспортної інфраструктури. Значні обсяги перевезень як внутрішньодержавного, так і міжнародного характеру потребують чіткого правового регулювання. Тому й 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 не менш актуальним для юридичної науки загалом і для науки міжнародного приватного права зокрема. Неналежне 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 гармонізації правових систем, сприяють наданню переваги у регламентації таких договорів міжнародним договорам. Значну роль у їх 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. У сфері міжнародного приватного права, окремі види зовнішньоекономічних договорів аналізувалися у відносно значній кількості дисертаційних робіт. Проте, 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 для дисертаційної 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. Єрпильєвої, 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.

**Зв'язок роботи з науковими програмами, планами, темами.**

Дисертацію виконано в межах науково-дослідної роботи кафедри цивільного права та процесу юридичного факультету Львівського національного університету імені Івана Франка на тему "Удосконалення механізму правового регулювання у світлі новелізації цивільного законодавства" (номер державної реєстрації 0112U003754) та на тему "Проблеми уніфікації цивільного законодавства України з правом ЄС" (номер державної реєстрації 0116U001703). Тема дисертації затверджена Вченою радою Львівського національного університету імені Івана Франка 12 грудня 2012 року (протокол № 21).

**Мета і задачі дослідження.** *Мета* дослідження полягає у вирішенні комплексу теоретичних і практичних проблем доктрини міжнародного приватного права, пов'язаних із визначенням особливостей та закономірностей договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, а також у напрацюванні пропозицій щодо удосконалення норм чинного законодавства в досліджуваній сфері відносин.

Для досягнення поставленої мети сформовані такі основні *задачі*:

- проаналізувати джерела правового регулювання міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом;

- визначити поняття договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом та виокремити його ознаки;

- дослідити види договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- розкрити особливості укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- виділити істотні умови договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- охарактеризувати підстави припинення дії договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- проаналізувати відповідальність сторін за невиконання чи неналежне виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- визначити особливості колізійного регулювання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- дослідити процес уніфікації колізійних норм у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом;
- розробити пропозиції та рекомендації щодо удосконалення законодавства у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом.

*Об'єктом дослідження* стали суспільні відносини, що виникають у сфері міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

*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, судова, арбітражна практика, їх застосування, а також спеціальна вітчизняна й іноземна наукова література.

**Методи дослідження.** При проведенні дослідження використано систему підходів і принципів, яка побудована на всезагальних, загальнонаукових та спеціально наукових методах. Провідне місце серед



обраних методів займає *метод загальної теорії права*, що зумовлено предметом дисертаційного дослідження. Він застосовується для з'ясування сутності відносин у сфері укладення та виконання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Методологічна основа була сформована на основі принципів діалектики при пізнанні явищ навколишньої дійсності, що відображають взаємозв'язок теорії і практики. *Метод логічного аналізу* застосовується при дослідженні змісту норм, що регулюють договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (*підрозділи 1.1., 2.1., 2.2., 3.1., 3.2.*).

*Догматичний аналіз* цих норм сприяє виявленню прогалин та дає можливість сформулювати пропозиції щодо вдосконалення правового регулювання у сфері міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (*підрозділи 1.3., 2.3., 2.4., 3.2.*).

*Історико-правовий метод* застосовується для розкриття генези і тенденцій подальшого розвитку договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (*підрозділи 1.1., 1.2., 1.3., 3.1., 3.2.*), а *цільовий метод* — для розкриття мети укладення цього виду договорів (*підрозділи 2.1., 3.2.*). *Метод системно-структурного аналізу* слугує для з'ясування змісту договору (*підрозділи 2.2., 3.2.*). *Науковий метод синтезу* сприяє здійсненню класифікації договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (*підрозділи 1.3., 3.2.*).

*Емпіричним підґрунтям* дослідження є результати вивчення та узагальнення матеріалів практики вирішення спорів, що виникають з питання міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом як у межах юрисдикції судів України, так і інших судових систем світу. Використання *методу порівняльного аналізу* дало змогу провести порівняння положень нормативно-правових актів і міжнародних договорів, що регулюють вказані правовідносини на національному та міжнародному рівнях. Обґрунтування положень, висновків і рекомендацій, відображених у дисертації, здійснено

шляхом комплексного застосування зазначених методів дослідження.

**Наукова новизна одержаних результатів.** Дисертація є одним із перших в Україні комплексних досліджень міжнародного договору перевезення вантажів автомобільним транспортом та правовідносин, що виникають на його підставі. Наукова новизна проведеного дослідження 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 нормативно-правової бази у вказаній сфері.

Елементи новизни містяться у теоретичних положеннях та висновках дисертаційної роботи, серед яких:

*вперше:*

1) обґрунтовано необхідність доповнити статтю 1 Закону України "Про автомобільний транспорт" терміном "міжнародне перевезення вантажу автомобільним транспортом" та викласти його у наступній редакції: "Міжнародне перевезення вантажу автомобільним транспортом — надання послуги із перевезення вантажу, яка здійснюється з перетином одного чи кількох державних кордонів певним видом автомобільного транспорту";

2) запропоновано авторське визначення поняття договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, під яким розуміється 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);

3) запропоновано визначення поняття вузлового договору перевезення

вантажів в міжнародному сполученні, а саме як 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;

4) запропоновано під поняттям небезпечний вантаж розуміти речовини та речі, які за своїми властивостями можуть завдати шкоду особі та/або її майну, навколишньому середовищу в процесі здійснення вантажних операцій, операцій з перевезення чи тимчасового зберігання та визнаються небезпечними відповідно до положень національного законодавства й міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України;

5) обґрунтовано висновок, що перевізником небезпечного вантажу є суб'єкт 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;

6) доведено, що в якості оферти необхідно розглядати заявку, оформлену вантажовідправником на перевезення вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. До питань 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, то застосовним буде право держави перевізника;

7) зроблено висновок, що підставами припинення дії договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є — належне виконання сторонами його умов; неможливість виконання договору у зв'язку із обставиною, за яку жодна зі сторін не відповідає; розірвання договору у зв'язку з істотним порушенням умов договору чи суттєвою зміною обставин;

*удосконалено:*

8) класифікацію договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом за об'єктом договору: перевезення небезпечного вантажу; перевезення швидкопсувних харчових продуктів; перевезення громіздкого чи великовагового вантажу; перевезення тварин тощо;

9) положення щодо укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом хоча б в одному примірнику українською мовою, що допоможе пришвидшити процедуру проходження митного оформлення вантажу під час перетину державного кордону України;

10) поняття "предмет" договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, а саме предметом виступатиме послуга з перевезення вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні;

11) механізми колізійного регулювання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом шляхом виділення й аналізу основних колізійних прив'язок;

*отримали подальший розвиток:*

12) класифікація договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом за наступними критеріями: за об'єктом договору, за строком договору, за видом транспорту, який може бути залучений до перевезення вантажу;

13) дослідження підстав припинення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом та їх правові наслідки;

14) встановлення особливостей відповідальності сторін за договором міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом;

15) дослідження правового регулювання укладення і виконання договору міжнародного перевезення небезпечних вантажів та швидкопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом.

**Практичне значення одержаних результатів.** Практичне значення результатів дослідження полягає в тому, що висновки та пропозиції, які містяться в дисертації, можуть бути використані з метою удосконалення правових засад регулювання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. Викладені в роботі положення, висновки і пропозиції можуть бути використані у:

*науково-дослідній діяльності* — для подальшого дослідження теорії міжнародного приватного права щодо договорів про надання послуг у даній сфері;

*правотворчій діяльності* — для вдосконалення чинного законодавства України;

*правозастосовній практиці* — при укладенні договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом та розгляді судами спорів у цій сфері;

*навчальному процесі* — при підготовці навчально-методичних матеріалів і проведення лекційних, семінарських, практичних занять із навчальної дисципліни "Міжнародне приватне право", спецкурсу "Транспортне право".

**Особистий внесок здобувача.** Сформульовані у роботі наукові результати, що виносяться на захист, висновки, рекомендації та пропозиції, одержані дисертантом самостійно та є його науковим доробком.

**Апробація результатів дисертації.** Основні результати дисертаційного дослідження були оприлюднені та доповідались на: II Всеукраїнській науково-практичній конференції "Захист прав і свобод людини та громадянина в умовах формування правової держави" (м. Львів, 12 червня

2013 р.); Міжнародній науково-практичній конференції "Особливості нормотворчих процесів в умовах адаптації законодавства України до вимог Європейського Союзу" (м. Херсон, 14-15 червня 2013 р.); Міжнародній науково-практичній конференції "Pravna veda a prax v tretom tisícročí" (Словацька Республіка, м. Кошице, 27-28 лютого 2015 р.); Міжкафедральному круглому столі "Реформа цивільного та господарського законодавства в умовах сьогодення" (м. Київ, 15 квітня 2015 р.); Науково-практичній конференції "Перспективи розвитку частного права в Восточной Европе и СНГ" (Естонська Республіка, м. Таллінн, 30 березня 2015 р.); Всеукраїнській науково-методичній конференції "Могілянські читання — 2015: досвід та тенденції розвитку суспільства в Україні: глобальний, національний та регіональний аспекти" (м. Миколаїв, 12-20 листопада 2015 р.).

**Публікації.** Основні положення та висновки дисертаційної роботи відображено у 11 наукових публікаціях, серед яких: 3 — у виданнях, включених до переліку наукових фахових видань Міністерства освіти і науки України, 2 статті — в іноземних наукових фахових виданнях Чеської Республіки та Республіки Польща; 6 — у збірниках праць науково-практичних конференцій.

## **РОЗДІЛ 1. Загально-теоретична характеристика договору перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному приватному праві**

### **1.1. Джерела правового регулювання договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом**

Під джерелами права розуміють усі зовнішні форми прояву права. Але у теорії держави і права немає єдності у визначенні поняття "джерела права". Так, поняття "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 права [174, с.206].

У міжнародному приватному праві немає норми, яка б визначала поняття джерела цього 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) джерело з матеріальної точки зору; 2) джерело з формальної точки зору; 3) джерело 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, що створює право. Джерело міжнародного приватного права з пізнавальної точки зору — це документи і матеріали, які містять норми міжнародного приватного права [146, с.40-50].

Саме при дослідженні джерел правового регулювання договору перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному приватному праві, ми будемо, у першу чергу, послуговуватись розумінням "джерел права" у пізнавальному контексті.

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 транспортування [145, с.118].

Міжнародному приватному праву відомі чотири форми джерел:

- 1) внутрішнє законодавство;
- 2) міжнародні договори;
- 3) міжнародні і торговельні звичаї;
- 4) судова та арбітражна практика [180, с.15].

Варто зазначити, що у деяких наукових працях є більш уточнені класифікації. Так до джерел, які регулюють питання міжнародних перевезень вантажів, пасажирів і багажів 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 звичаї [145, с.119].

Що стосується внутрішнього законодавства, то тут маються на увазі не лише закони, але й підзаконні нормативно-правові акти держави. Як слушно



зазначає Л.С. Фединяк, належність норм внутрішнього законодавства до джерел міжнародного приватного права, залежить від змісту предмета цієї галузі права у конкретній правовій системі. Значення мають норми Конституції, яка у якості основного закону держави, включає норми, необхідні для врегулювання приватно-правових відносин з іноземним елементом [180, с.16].

Кодифіковані нормативно-правові акти, можуть містити визначення поняття перевезення. Зокрема, у Господарському кодексі України під перевезенням 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 трубопроводами [2]. Згідно із Цивільним кодексом України [51], 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 нормами [180, с.17]. Для нашого дослідження важливими є всі перелічені джерела, у контексті їх можливого застосування до договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

На нашу думку, нормативно-правові акти України, у сфері вантажних перевезень автомобільним транспортом, необхідно розділити за наступними критеріями на такі групи:

1. Законодавство України про дорожній рух та організацію автомобільних перевезень. Сюди можна віднести нормативно-правові акти, що містять основоположні норми стосовно перевезень автомобільним транспортом загалом: Цивільний кодекс України від 16.01.2003р., Господарський кодекс України від 16.03.2003р., Закони України від 10.11.1994р. "Про транспорт", від 05.04.2001р. "Про автомобільний

транспорт" та інші.

2. Законодавство України із здійснення автомобільних вантажних перевезень. Охоплює законодавство, що врегульовує більш звужену сферу автомобільних перевезень, а саме вантажоперевезення: Закони України від 20.10.1999р. "Про транзит вантажів", від 06.04.2000р. "Про перевезення небезпечних вантажів" та інші.

Наведені групи законодавчих актів, більшою мірою стосуються внутрішньодержавних автомобільних перевезень. Тим не менш, розширення господарських зв'язків та 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" [25], 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.

Міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів забезпечує центральний орган виконавчої влади, який покликаний здійснювати реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному 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 вантажів [42].

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 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 невлadних відносин [182, с.20].

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 документа [113, с.24].

Виходячи з аналізу норм Конституції України [17], Закону України "Про міжнародні договори України" [40], Закону України "Про міжнародне приватне право" [38], 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 договору [75].

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:

- 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 встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах від 20.03.1958р., Конвенція про дорожній рух від 08.11.1968р., Конвенцію про дорожні знаки та сигнали від 08.11.1968р.

- 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.

Крім зазначеного, міжнародні договори у сфері міжнародних вантажних перевезень автомобільним транспортом за суб'єктивним складом можна розділити на:

- Двосторонні. Ці договори укладаються на рівні двох держав з метою розвитку міжнародного автомобільного сполучення між контрагентами та врегулювання транзитних потоків. Такими договорами є, зокрема: 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.

- Багатосторонні. До складання та підписання цього виду договорів долучаються більше двох держав, які зацікавлені у виробленні універсальних норм із регулювання міжнародних автомобільних перевезень. Такі норми діятимуть на всій території держав-учасниць і матимуть однозначне тлумачення, відповідно до укладеного договору. Для прикладу, це: 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. Наприклад: 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 року [50]. 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 [13]. Також 1 липня 1970 року було прийнято Європейську угоду щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) [8]. 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) [12]. 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;

- 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" [43].

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. Так, Україна не вважає себе зобов'язаною статтею 47 цієї Конвенції.

Конвенція CMR не передбачає можливості внесення 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.

Передбачення 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 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 вантажів [46]. Україна приєдналась до його норм 16 жовтня 2012 року [44]. 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 США [157]. Згаданий Протокол закріплює, що розмір відшкодування не може перевищувати 8,33 розрахункових одиниць (SDR) на кілограм відсутньої ваги бруто. Таким чином, Протокол 1978 року сприяє оптимізації проведення розрахунків за укладеним договором між сторонами, які перебувають у різних державах, шляхом встановлення єдиної одиниці розрахунків.

Розмір відповідальності перевізника повинен розраховуватися на основі положень Протоколу, виходячи з ситуації і практики його застосування у 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 невиправдано високого тягаря 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 обороту [72].

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 накладної [5]. Метою такого Протоколу стало спрощення

факультативного порядку складання вантажної накладної за допомогою методів, які застосовуються для електронної реєстрації і обробки даних.

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 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. [7], 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; порядок допуску їх до перевезень; правила, які повинні виконуватися при перевезенні; письмові інструкції екіпажу транспортного засобу; вимоги до екіпажу, маркування та знаки безпеки 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 1970р. [49]. 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 прав [51]. Тим не менш, вони досить часто стають об'єктом договору перевезення. Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13 грудня 1968 року [6], 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) [195, с.304].

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 застосовуваним правом, арбітри повинні керуватися положеннями договору і торговельними звичаями [195, с.306].

На договірні відносини з іноземним елементом можуть мати вплив, зокрема, Принципи УНІДРУА [199] та принципи Європейського договірного права [205], які мають лише рекомендаційний характер. 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 договірного 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 DEQ [158]. 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 року [9].

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. Це ілюструє наступний приклад [90]. 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 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-2000" 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 справи.

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 права [180, с.28].

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 правила [139, с.43].

В Україні судова та арбітражна практика не визнається джерелом права. Із прийняттям Закону України "Про забезпечення права на справедливий суд"

[30], встановлено, що висновок Верховного Суду України щодо застосування норми права, викладений у його постанові, прийнятій за 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 дії договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом.

## **1.2. 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, міжнародні перевезення вантажів автомобільним транспортом характеризуються високою швидкістю і мобільністю, проте, у порівнянні з морським і залізничним транспортом, кількість вантажу, що перевозиться, є обмеженою [122, с.264]. 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 перевезень [104, с.304]. 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 перевезенні вантажу, хоча й у Законі України "Про автомобільний транспорт" міститься окремий розділ, присвячений міжнародному перевезенню пасажирів та вантажів [25]. У статті 1 вказаного закону лише узагальнено зазначається, що перевезення вантажів та пасажирів можуть означати як такі, при перетині державного кордону.

В окремих міжнародних договорах можна зустріти різні визначення міжнародних перевезень або договорів стосовно міжнародних перевезень, що здійснюються тими чи іншими видами 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 з договором перевезення чи передбаченим рейсом, проміжний пункт заходу знаходиться в іншій державі [144, с.131]. 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 перевезення [99, с.271].

Доставка вантажів і пасажирів, як зазначає О. М. Садіков, 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 транспорту [170, с.6-7]. 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 документів [99, с.272] та згідно норм застосовуваної конвенції.

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" [6].

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:

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

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

3. Вантажний автомобільний транспорт. Вантажний автомобіль — автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення вантажів [25].

Із позиції міжнародного приватного права, термін "автомобільний транспорт" тлумачиться у ряді міжнародних конвенцій. Але у даному випадку варто звернутись до норм Конвенції CMR [12]. У статті 1 вказується, що для цілей цієї Конвенції "транспортний засіб" означає автомобілі, автопоїзди, причепи і напівпричепи 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 року [6] передбачає використання будь яких транспортних засобів, які унеможливають завдання травм і страждань та гарантують безпеку тварин під час перевезення. УПШ [49] передбачає, що вантажні автомобілі, причепа, напівпричепа 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".

Для нашого дослідження слід розглянути також, що розуміється під терміном "вантаж". Незважаючи на те, що Закон України "Про автомобільний транспорт" [24] врегульовує порядок перевезення вантажів у межах 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 відправником [161, с.3-4].

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 документів [26].

У 2006 році, Комітет Верховної Ради України з питань будівництва, транспорту, житлово-комунального господарства і зв'язку [53] надав роз'яснення щодо питання розмежування термінів "вантаж", "багаж" та "вантажобагаж". Посилаючись на Наказ Міністерства транспорту від 14 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" [18].

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 транспорту [153, с.70]; речі, інші матеріальні цінності, які відправляються пасажиром для особистих побутових цілей за окрему платню, що здаються ним для перевезення під відповідальність транспортної організації [103, с.35].

У чинному законодавстві зустрічаються різні тлумачення "багажу" — це вантаж, розміри якого не перевищують 100x50x30 сантиметрів, вагою від 10 до 40 кілограмів (Інструкція Про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури з багажем і вантажобагажем, переміщуваними в багажних вагонах, і працівників залізниць України) [26], речі, упаковані для перевезення предмети, розміром більше 60x40x20 см або вагою понад 30 кг, а також довгомірні предмети, завдовжки більше 150 см та діаметром понад 10 см (крім лиж), які перевозяться пасажиром ( Постанова Кабінету Міністрів України Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту) [27], 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 (Наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України Про затвердження Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України).

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.

Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 9 жовтня 1997 року і зовсім вказує, що багажем можна вважати речі, вантаж, які



упаковані для відправлення транспортом і перевозяться окремо від пасажирів [14]. Митний кодекс України виділяє супроводжуваний і несупроводжуваний багаж [19]. У такому контексті, необхідним видається розмежувати поняття "несупроводжуваного багажу" і "вантажу", 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.

Неоднозначним є тлумачення, розміщене в Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом, Державної авіаційної служби України, де несупроводжуваний багаж — це багаж, перевезений як вантаж і вміст якого складається тільки з особистого майна пасажирів. Багаж, перевезений як вантаж, може містити тільки особистий одяг і особисті речі пасажирів, включаючи невеликі музичні інструменти, портативні друкарські машинки і спортивний інвентар. У несупроводжуваному багажі заборонено перевозити механізми, машини або запасні частини до них, гроші, цінні папери, коштовності, годинники, посуд і столове срібло, хутро, фільми, фото- і кінокамери, документи, напої, парфумерію, побутову техніку, торгові зразки.

Несупроводжуваний багаж може бути прийнятий до перевезення тільки з оголошеною цінністю, що не повинна перевищувати його дійсну вартість. У разі потреби вартість несупроводжуваного особистого майна, що не було у вживанні повинна бути підтверджена рахунками, чеками чи іншими документами. Несупроводжуваний багаж не повинен містити небезпечні вантажі [10].

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'язки [51]. 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. Зокрема, статтю 1 Закону України "Про автомобільний транспорт" слід доповнити терміном "вантаж" та його тлумаченням, а у Митному кодексі України, п.3 ч.1 статті 4 викласти у такій 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".

А також частину 1 статті 4 Митного кодексу України, 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 такими змінами, виключити із Митного кодексу України пп. 34 та 55 ч.1 статті 4.

На підставі аналізу досліджень у сфері перевезень вантажів [181, с.353-354], 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.

Ціллю договору перевезення вантажів автомобільним транспортом є доставлення вантажу від місця відправлення, зазначеного у договорі, до місця призначення [188, с.59]. Цивільний кодекс України та Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року, не містять обмежень стосовно учасників договору. Ними можуть бути як юридична, так і фізична особа.

Сторонами договору виступають відправник та перевізник вантажів. 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. 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 вантаж [189, с.126]. 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. Як вантажоодержувач також може виступати відправник [126, с.417].

В автотранспортних відносинах одним із суб'єктів договору завжди є автотранспортне підприємство [119, с.60], 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 послугу [166, с.160]. 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 вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом" [32].

Тобто, 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 України [22].

Перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні є доволі складним процесом, тому ними займаються автотранспортні організації, які одержали відповідну ліцензію. Укладений договір про міжнародне перевезення вантажів з таким контрагентом вважатиметься публічним договором.

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.

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" [51]. Під терміном "підприємець" слід розуміти не тільки фізичну особу-підприємця, а й юридичну особу. В деяких

державих 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 значення [121, с.14-15].

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 цілому [126, с. 416-417]. Друга сторона, відповідно до статті 634 Цивільного кодексу України, не може запропонувати свої умови договору [51].

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 складенням транспортної накладної [151, с. 376]. 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 обліку [176, с.170]. 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 виконані [98, с.15-16]. Договір є одним із найбільш унікальних правових засобів, в рамках якого інтерес кожної сторони, може бути задоволений лише за умови задоволення інтересу іншої сторони... Це і породжує загальний інтерес сторін в укладенні договору і належному його виконанні [120, с.32].

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 платою [203, с.3]. 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 договорі [64, с.7].

Французьким юристом М. Альтером, зазначається, що за договором перевезення, перевізник зобов'язується забезпечити переміщення предметів обумовленим способом за обумовлену плату [198, с.41]. 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 винагороду [100, с.11].

Більшість авторів у своїх працях характеризують договір як реальний, обґрунтовуючи це тим, що відправник передає вантаж перевізнику, а останній видає документ, що підтверджує цей факт [171, с.106-107].

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 ознаками [110, с.254, 267].

Такий вчений, як Г.П. Савічев писав: "Видається, що поділ договору перевезення на договір перевезення" довіреного "вантажів 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" [97, с.104].

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 вантажу [66, с.106-107].

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 велика кількість суб'єктів. Ці всі відносини мають комерційний характер. З латинської "commercium" означає торгівлю, спілкування [193, с.37]. 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 послуг [145, с.102-103].

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 перевізникові [191, с.561-562].

Зазначене твердження є спірним, оскільки, не лише у договорі, а й як зазначено у Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року [12], 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 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 упушення (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 перевізником [176, с.174]. Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, укладений згідно з положеннями Конвенції CMR, вважають 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 договору [152, с.701].

Враховуючи все вище викладене, ми вважаємо за потрібне дати власне визначення такого договору. 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 такого договору є належним чином оформлена вантажна накладна.

У зв'язку із цим, пропонуємо доповнити Цивільний кодекс України статтею 909-1 у наступній редакції:

"Стаття 909-1. Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом

1. За договором перевезення вантажу автомобільним транспортом одна сторона суб'єкт господарювання (перевізник) зобов'язується за визначену (обумовлену) плату та в строк встановлений договором, доставити транспортним засобом довірений йому відправником вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання такого вантажу (одержувачеві).

2. Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом підтверджується складанням вантажної накладної. Відсутність, неправильність чи утрата вантажної накладної не впливають на існування та чинність договору перевезення вантажу автомобільним транспортом, якщо інше не передбачено законом чи міжнародним договором.

3. У випадку якщо договір перевезення вантажу автомобільним транспортом є довгостроковим та передбачає вчинення кількох транспортних операцій то крім складення вантажної накладної сторони мають право укласти окремий договір перевезення вантажу та передбачити в ньому всі додаткові умови даного договору.

4. Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом укладається в простій письмовій формі або у вигляді фіксованого електронного документа із накладенням електронного підпису.

5. Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом повинен укладатися відповідно до норм чинного національного законодавства України та з дотриманням умов та вимог норм міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України".

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 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 уваги [138, с.179-180].

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.

### **1.3. 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 [110, с.140].

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 експедиції [110, с.142].

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 транспорту. Транспорт загального користування формує Єдину транспортну систему України, яку складає: залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен [152, с. 708]. Так, Т.О. Іванова крім цього, залежно від особливостей вантажу, що перевозиться виділяє міжнародні автомобільні перевезення: великогабаритного вантажу; великовагового 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 перевідправленням [127, с.30-31].

Ми також вважаємо за потрібне провести класифікацію договорів

перевезення. Зокрема, договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом:

- за об'єктом договору: перевезення швидкопсувних харчових продуктів; перевезення небезпечного вантажу; перевезення великогабаритного (громіздкого) вантажу; перевезення великовагового 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 надати характеристику деяким з них. 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. Садіков, 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 договір [170, с.181].

Зазначений вид перевезення передбачено окремим розділом Конвенції CMR [12]. Стаття 34 розділу 6 Конвенції CMR 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.

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 договору [176, с.196-197].

Чинне транспортне законодавство передбачає укладення організаційних договорів, 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) [152, с.708].

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 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 статути 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 тощо [126, с.421].

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.

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

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 екземплярах [107, с.345-346].

Перезавантаження вантажів, контейнерів з одного виду транспорту на інший в пунктах, де стикуються 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. Вітрянський, дана обставина не ставить вузлові угоди у підлегле становище по відношенню, скажімо, до 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 регулювання [110, с.280].

Національне законодавство не містить нормативного визначення вузлової угоди. У Статуті автомобільного транспорту УРСР лише зазначено, що вона укладається автотранспортним підприємством або організацією з залізницею, пароплавством (портом), аеропортом строком на три роки [163].

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 технологічних правил, з метою продовження процесу доставки вантажу.

Вузлові угоди не регулюють відносин перевізників з вантажовідправниками та вантажоодержувачами. Вони укладаються тільки між транспортними організаціями [126, с.423].

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.

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 транспорту [136, с.325].

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 [15].

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 транспорту [15].

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, зокрема Конвенцією CMR.

До числа організаційних договорів про перевезення вантажів відноситься річний (довгостроковий) договір. На підставі такого 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 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 накладною [110, с.40].

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 договорами [186, с. 45-46].

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 змісту [194, с. 28]. 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 обґрунтував М.А. Тарасов, єдністю цілей цих договорів. І той і інший договори спрямовані до однієї мети, але вони розрізняються за змістом [178, с. 93].

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 дію 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 як разової угоди..." [128, с. 28]. Безпосередня правова мета річного договору — це забезпечення формування перевізного процесу, тобто здійснення підготовчих дій, необхідних для здійснення транспортування [186, с. 47].

На думку В. Лебедева та А. Ніцевич організаційні договори можуть служити лише прикладами допоміжних транспортних договорів [137, с. 6].

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.

Окремо на рівні Цивільного кодексу виділено договір чартеру (фрахтування) як один із видів договору перевезення. Ця договірна конструкція широко застосовується при організації водних та повітряних перевезень. У залізничних та автомобільних перевезеннях договір чартеру (фрахтування) використовується рідко [191, с. 568].

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 актам [51].

Природа договору фрахтування найповніше розкривається у нормативно-правових актах, що стосуються морського транспорту. Поняття фрахтувальник вживається у Кодексі торгівельного мореплавства України (КТМ) [11] 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) [177, с.176].

Відповідно до ч. 1 ст. 203 КТМ України, за договором фрахтування судна на певний час — судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час [11].

Таким чином, у КТМ України поняття "фрахтувальник" вживається у різних значеннях. Як рекомендує Л.Л. Тарасенко, щоб на практиці не

виникало суперечностей, пов'язаних з поняттям фрахтувальника, необхідно внести зміни до КТМ України, в яких чітко зазначити, що фрахтувальник — це сторона за договором фрахтування судна. Натомість, слід вилучити слово "фрахтувальник" з норм КТМ України щодо договору перевезення вантажу та договору лізингу судна [177, с.177].

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 найму [96, с.207].

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 актам [51].

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 найму [196, с.170].

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 вантажу. "Договір про поставку, укладений покупцем товару із судновласником, у такому разі буде договором фрахтування" [185, с.93-94].

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 приходить до висновку, що оскільки відносини сторін впливають з перевезення вантажу, то вони мають бути врегульовані нормами транспортного законодавства [80].

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 інотериторії (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 приходять до висновку, що сторонами при укладанні договору були додержані всі вимоги, передбачені чинним законодавством для вчинення правочину [81].

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 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 збереження [79].

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 України [20] 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 (вантажоодержувачу), 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, пасажирів). 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.

Звісно, автотранспортні організації не позбавлені права укладати 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.

## ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 1

1. Внутрішнє законодавство України, як джерело правового регулювання вантажних перевезень автомобільним транспортом, пропонуємо розділити на дві групи за наступними критеріями: 1) законодавство України про дорожній рух та організацію автомобільних перевезень в Україні; 2) законодавство України із здійснення автомобільних вантажних перевезень.

2. Запропоновано класифікацію міжнародних договорів у сфері міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом за наступними критеріями: I. За сферою правового регулювання на: 1) міжнародні договори у сфері експлуатації колісних транспортних засобів і автомобільних шляхів; 2) міжнародні договори у сфері перевезення вантажу. II. За предметом на: 1) міжнародні договори про перевезення швидкопсувних вантажів; 2) міжнародні договори про перевезення небезпечних вантажів; 3) міжнародні договори про перевезення великогабаритного, великовагового та іншого вантажу.

3. 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 обумовленого договором вантажу.

4. Пропонуємо статтю 1 Закону України "Про автомобільний транспорт" доповнити визначенням поняття "міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом" та викласти у такій редакції: "міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом — надання послуги з перевезення вантажу, яка здійснюється з перетином одного чи кількох державних кордонів певним видом автомобільного транспорту".

5. Запропоновано визначення поняття договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, а саме як 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).

6. Пропонуємо доповнити Цивільний кодекс України статтею 909-1 "Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом" та викласти її в наступній редакції:

"Стаття 909-1. Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом

1. За договором перевезення вантажу автомобільним транспортом одна сторона суб'єкт господарювання (перевізник) зобов'язується за визначену (обумовлену) плату та в строк встановлений договором, доставити транспортним засобом довірений йому відправником вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання такого вантажу (одержувачеві).

2. Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом підтверджується складанням вантажної накладної. Відсутність, неправильність чи утрата вантажної накладної не впливають на існування та чинність договору перевезення вантажу автомобільним транспортом, якщо інше не передбачено законом чи міжнародним договором.

3. У випадку якщо договір перевезення вантажу автомобільним транспортом є довгостроковим та передбачає вчинення кількох транспортних операцій то крім складення вантажної накладної сторони мають право укласти окремий договір перевезення вантажу та передбачити в ньому всі додаткові умови даного договору.

4. Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом укладається в простій письмовій формі або у вигляді фіксованого електронного документа

із накладенням електронного підпису.

5. Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом повинен укладатися відповідно до норм чинного національного законодавства України та з дотриманням умов та вимог норм міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України".

7. 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.

8. Пропонуємо класифікацію договорів міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом за наступними критеріями:

- за об'єктом договору: перевезення швидкопсувних харчових продуктів; перевезення небезпечного вантажу; перевезення великогабаритного (громіздкого) вантажу; перевезення великовагового 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.



9. 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.

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

## **РОЗДІЛ 2. Динаміка договірних відносин у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом**

### **2.1. 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 застереження [189, с.475].

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 договору [142, с.9].

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 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 оферента 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, зберігає за собою право ухвалити остаточне рішення після отримання відповіді на пропозицію.

Згідно ЦК України [51], 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 оферент у ній не вказав протилежне [62]. За англійським правом, оферта може бути відкликана, поки вона не була прийнятою іншою стороною [184, с.129].

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 особою [98, с. 27, 29].

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 чи прийняти послугу у момент, коли вона надавалась. З цього випливає, 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 послугу [198, с.25].

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 оферту, вносить власні пропозиції та зауваження — така відповідь визнається новою офертою.

Якщо згода адресата оферти отримана оферентом, то можна вважати, що акцепт набрав чинності. Згода з офертою може бути виражена і шляхом здійснення конклюдентних дій, якщо це передбачено законодавством або застосовується сторонами через практику, що склалася. Конклюдентні дії можуть виражатися у відправленні вантажу або, наприклад, сплаті ціни за послугу. Акцепт при цьому набирає чинності у момент здійснення відповідної дії за умови, що вона вчинена у межах терміну дійсності оферти.

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 [51], 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 акцепту [123, с.38]. Згідно з Цивільним кодексом України [51] 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 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" [209].

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 CMR [12].

Таким чином, 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.

Існування договірною зобов'язання можливе у разі дотримання встановлених принципів правового регулювання зобов'язань. Принципи добросовісності та справедливості вважаються основними загальними принципами міжнародного приватного права [114, с.38].

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 є немислимим 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 обставин [180, с.10-12].

С.О. Погрібний зазначає, що принципи справедливості, добросовісності та розумності полягають "у тому, що діяльність суб'єктів такого регулювання (держави чи самих учасників договірних цивільних відносин) має відповідати усім трьом вимогам одночасно: і справедливості, і розумності, і добросовісності" [159, с.12].

Модельні 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 Модельних правил визначає "добросовісність" (good faith) як психічне (суб'єктивне) ставлення, яке характеризується чесністю та відсутністю знань про те, що дана ситуація є оманливою [206, с.178, 555].

Принцип добросовісності не абстрактний принцип. Його існування має важливе практичне значення, адже використовується при тлумаченні договору. Так, відповідно до статті 31 Віденської конвенції про право міжнародних договорів 1969 року [1], 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 [51]. 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, що не суперечать публічному порядку та моралі [118, с. 121-122].

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 права [118, с.125]. Відсутність "вседозволеності" та наявність певних обмежень у свободі договору підтримується багатьма науковцями і знаходить своє відображення у законодавстві різних держав [160, с.251].

Слід погодитись з тим, що принцип свободи договору обмежується

законом, мораллю та суспільним порядком, 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 договору [106, с.38-39]. 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 укладають [109, с.153].

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, якщо в ньому немає слів "якщо інше не встановлено договором", "договором може бути передбачено..." або інших формулювань, що надають сторонам певну свободу [118, с.151]. 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 можливостей [141, 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 вантажів [126, с.160].

За вимогами цивільного законодавства, особа, яка вчиняє правочин, повинна мати необхідний обсяг цивільної дієздатності [51]. 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 України [38]. 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. Перш за все, не в усіх правових системах є нормативно визначеним 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 системи [180, 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 [51], 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. Мовами міжнародних договорів України, а також договорів підприємств, установ і організацій України з підприємствами, установами та організаціями інших держав є державна мова і мова іншої сторони (сторін), якщо інше не передбачено самим міжнародним договором [31].

У вигляді окремого документа, додаткового до основного зовнішньоекономічного договору, може укладатись арбітражна угода. Вона також може бути укладена у вигляді арбітражного застереження у самому договорі [39]. Ні законодавство України, ні Регламент Міжнародного комерційного арбітражного суду не встановлюють вимог щодо мови укладення цього застереження. Хоча варто наголосити, що некоректність формулювання 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 інструментів [71, с.145].

Припустимо, що договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом між українським та румунським підприємствами був укладений російською мовою, хоч і в кількох примірниках. Відповідно до Закону України "Про засади державної мовної політики" [31], за загальним правилом, зовнішньоекономічний контракт укладається українською мовою та мовою контрагента. А у статті 6 цього Закону України "Про зовнішньоекономічну діяльність" вказано, що зовнішньоекономічний договір може бути визнано недійсним у судовому порядку, якщо він не відповідає вимогам законів України або міжнародних договорів України [36]. Таким чином, договір буде визнано недійсним на підставі норм цих законів.

Для належного виконання договору є важливим не лише вибір мови, але і права, якому підпорядковуватиметься діяльність контрагентів. Конвенція CMR [12] не вказує на зміст і форму самого договору, а лише на документ, що підтверджує його існування. Звідси впливає, 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 декларації" [19]. Тому, на нашу думку, 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 замовлення [192]. За "Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні", які затверджені Наказом Міністерства транспорту України [35], при наявності договору про внутрішньодержавні перевезення вантажів автомобільним транспортом, подальші відносини між Перевізником та Замовником можуть врегульовуватись шляхом подання заявок на перевезення. Але, разом із цим, становить інтерес дослідження правової природи та застосування заявки при міжнародному перевезенні

вантажів автомобільним транспортом.

Перевезення вантажів включає в себе надання транспортного засобу під навантаження, надання вантажу, здійснення навантаження та вивантаження, та безпосередньо саме перевезення [171, с.107]. У зв'язку із цим, на практиці обов'язково поряд із договором міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, 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. Її наявність, на нашу думку, є передумовою укладення самого договору про міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом. Таким чином заявка подається перевізнику як оферта, бо, очевидно, що за відсутності договору між замовником та перевізником буде важко врегулювати їх взаємовідносини з надання послуг перевезення.

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 [51]. 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 [36].

Міністерство інфраструктури України наказом у 2011 році затвердило

Правила оформлення перевізних документів [24]. 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;

д) найменування товарів;

е) вага бруто товарів (у кілограмах) або об'єм товарів (у метрах кубічних), крім великогабаритних вантажів [19].

Аналізуючи дану норму Митного кодексу, можна віднайти деяку неузгодженість з іншими нормативними актами. По-перше, незрозумілим є поняття "електронної форми" у контексті статті 335 МКУ. По-друге, не визначено, яким чином подані до органу доходів і зборів у "електронній"

формі документи мають бути посвідчені.

Стосовно тлумачення електронної форми, варто знов звернутись до Закону України "Про електронні документи та електронний документообіг" [29]. 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 людиною.

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 Конвенція [94].

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.

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. Саме він використовується для ідентифікації автора та/або підписувача електронного документа. У випадках, передбачених Положенням про митні декларації [21], товари, які переміщуються через митний кордон потребують декларування. При цьому така декларація може бути оформлена в електронному вигляді.

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.

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 вказівки [209, с.33].

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 буквальне 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 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 РФ [167, с.91].

Що ж до України, то чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного

законодавства України [17]. 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 I [47] під правом, яке слід застосовувати до договору перевезення вантажів, розуміють право країни, де має своє звичне місце проживання перевізник, при умові, що місце завантаження, місце постачання або місце проживання відправника також знаходиться у цій країні. Якщо вказана умова не виконується, то застосовується право країни, де знаходиться місце доставки, обумовлене сторонами.

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.

Вони, будучи необов'язковими для застосування сторонами договору, доповнюють регулювання приватноправових відносин, що здійснюється міжнародним договором [143, с.10]. До таких правил слід віднести: Принципи УНІДРУА, Принципи Європейського договірної права (PECL), Модельні правила (DCFR) та інші.

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 PECL [162], підготовлені в 1998 р. неурядовою робочою групою спеціалістів з країн ЄС і представляли собою збірник 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 договір і визначати його зміст, дотримуючись вимог добросовісності і чесної ділової практики, а також обов'язкових норм, встановлених Принципами [162]. Схожими до PECL є Модельні правила DCFR, це можна прослідкувати за допомогою порівняльної таблиці, що міститься у них [206, с.101-111]

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

## **2.2. 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'язкові [126, с.217]. 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 законодавства [190, с.628].

Договірні умови прийнято об'єднувати у певні групи. Найбільш поширеними є три групи умов:

1) істотні умови договору;

2) звичайні, а також у юридичній літературі можна зустріти й інші назви: загальні, типові [126, с.218], стандартні [118, с.335] 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 [109, с.295-296].

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. Іоффе [109, с.297], 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 ні [126, с.217-218].

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 відповідне побажання і тоді диспозитивна норма не матиме сили [109, с.298]. 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.

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 стороною [71, с.66]. 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 сторонами [206, с.199].

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 приєднана 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 умови [71, с.68-69].

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.

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 договору [3]. Цивільний кодекс України [51] 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'язання [59].

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 природи [125, с.9].

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 вантажу [164, с.80]. Телестакова А.А. виділяє 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) [179, с.10-11].

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 договору [111, с.176].

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 правовідносин [197, с.119-120].

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 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.

Як уже зазначалось, договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом може бути договором приєднання та/або мати 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 себе [121, с. 11]. 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 [51], так і у Конвенції CMR, щодо міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом [12]. 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 України [23].

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;
- строк як критерій правомірності (своєчасності) поведінки учасників правовідносин [138, с.13].

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 строк [51].

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 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 порушення нормативного часу більше ніж на 24 години — підлягає застосуванню штрафна санкція тощо [86].

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 вантажу [51].

Конвенція CMR надає право відправникові вимагати перевірки перевізником ваги бруто вантажу або його кількості, вираженій 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 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 [12].

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 вимагатися [12].

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 вигляді [51].

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.

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) 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 [155]. 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: обов'язок 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. Наступний пункт — 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 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 розписку [12].

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 реєстрації;
- врегулювання спорів у судовому порядку [33].

У розділі "Санкції та реєстрації" містяться положення, що стосуються відповідальності сторін. "Врегулювання спорів у судовому порядку" — передбачає вибір суду, який розглядатиме суперечки 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 АсМАП [155]. 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 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)" [78]. 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 1804р. [183, с. 261]. 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) [187, с.113-114]. Згідно зі ст. 263 Цивільного кодексу України, непереборна сила — це надзвичайна або



невідворотна за даних умов подія [51].

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, 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 тощо [78].

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 посиленням, 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 частини (пункти):

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 частини (розділи) 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.

### 2.3. Припинення договірної зобов'язання із 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 склали зміст зобов'язальних правовідносин. Зазвичай дія зобов'язання вичерпується, коли зобов'язання виконане його сторонами.

Пов'язуючи припинення зобов'язань з їх виконанням, слід мати на увазі, що за своїм обсягом поняття виконання є дещо вузьчим, ніж поняття припинення. Останнє охоплює всі випадки "ліквідації" раніше встановленого зобов'язання [189, с.504-505].

У відповідності з нормами Цивільного кодексу України, зобов'язання припиняється виконанням, проведеним належним чином [51]. 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 досягнута.

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 направленість волі сторін на припинення договору і зобов'язань, які випливають з нього. Якщо зобов'язання сторін за договором виконані в повному обсязі, то договір розірвати не можна.

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 сторона [164, с.8].

Розірвання розглядається як дострокове припинення договірних зобов'язань. Розірвання договору може здійснюватись лише з підстав, передбачених законом або договором [132, с.34].

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, суттєвої зміни обставин.

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 імперативними [164, с.8-11].

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 обороту [59].

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;

- 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 виконання [71].

"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 контрагентом [102, с.265].

Вітчизняною 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 повідомлення [84].

Як зазначає Л.В. Макарчук, правова природа повідомлення про відмову від договору і пропозиція розірвати договір — різні. 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 законі [140, с.51].

Розриваючи договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом у наслідок істотної зміни обставин, суд 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 відрізняються [51]. Істотна зміна обставин, як підстава розірвання договору, може використовуватись в умовах нестабільної економіки [164, с.11].

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 [51]. Ці умови полягають у наступному:

1. Обидві сторони у момент укладення договору були переконані, що такої зміни обставин не станеться. Тобто не припускали 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.

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 порядку [76], також саме по собі зменшення прибутків позивача не є обставинами, які можна віднести до форс-мажорних [87].

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 девальвації [87].

Наслідки розірвання договору, зокрема договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, передбачаються також і Принципами УНІДРУА у статті 7.3.5:

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 припинення [71].

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 договору [173, с.647].

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 вимог [132, с.35].

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 виникнення спадкових відносин у випадках смерті однієї з цих осіб. Тому слід зазначити, що припинення зобов'язання за договорами перевезення вантажів автомобільним транспортом можливе і на підставі поєднання боржника і кредитора в одній особі [172, с.125].

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) [51]. Новація не припиняє правової зв'язаності сторін, тому що натомість зобов'язання, дія якого припиняється, ними здійснюється нове зобов'язання, яке замінює попереднє [115, с. 622].

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 варто розглядати теоретично.

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 відповідальності [109, с.809].

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 розірвання [173, с.647].

Проблеми розмежування визнання договору недійсним та розірвання договору розглядались Верховним Судом України у Постанові "Про судову практику розгляду цивільних справ про визнання правочинів недійсними" [77]. 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 практиці [173, с.648].

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) [51].

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 України [33].

Наведене також може стосуватись договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. При цьому, по відношенню до договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, потребують розмежування такі категорії як "недійсність", "нікчемність" та "неукладеність" договору. За Цивільним кодексом, "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. Брагінський та В.В. Вітрянський, до числа дискусійних питань у цій сфері відноситься питання про необхідність обов'язкового звернення до суду про визнання договору нікчемним [109, 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 договору [109, с.190].

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 цьому [77].

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 № 6пд/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 правочин [89].

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 частини [51]. 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 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 застереження [39].

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 України [38]. 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 роз'яснює [77], 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, — це може мати місце на стадії укладення договору [73]. 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).

Вимога про визнання правочину (договору) неукладеним не відповідає можливим способам захисту цивільних прав та інтересів, передбачених законом. Суди мають відмовляти в позові з такою вимогою [77].

Таким чином, якщо при укладенні договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом на підставі законодавства України [171], сторони не досягнуть згоди щодо 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 вистребуватись тільки за час після того, як припинення вступило у силу [71].

Як видно, дія укладеного договору припиняється, у залежності від обставин, що склались, повним 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 перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні.

#### **2.4. 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 іншій стороні не пов'язано з виконанням зобов'язання, що випливає з цього договору [74].

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).

Відповідальність 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) [71].

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 невиправданої 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 виконання [71].

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" [12].

Аналіз статті 7.1.7 Принципів УНІДРУА [71], 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 [2; 51], повинна довести, що:

1. Порухення 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 (ст. 218 ГК України).

3. Непереборна сила носила надзвичайний характер за даних умов здійснення господарської діяльності (ст. 218 ГК України).

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 України [78].

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.) [95]), 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) [124, с.99]. 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 відповідальності [135, с.21]. 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 норми [176, с.56].

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 перевізникові [12].

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 поломці, 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 посилатися 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 посилатись 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 засобу [176, 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 перешкоду [166, с.57].

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. Пшемишль), 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 відшкодує власнику вантажу вартість, за якою вантаж був прийнятий для перевезення і оплачений власником вантажу (ст. 17 Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів) [82].

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 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 10/31г золота 900 проби. Перерахунок суми в національну валюту здійснюється згідно з законодавством відповідної держави [46].

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" [12]. Зміст статті не дає змогу встановити максимальну величину такої межі. Відправник оголошує вартість вантажу зазвичай тоді, коли він, з одного боку, знайомий з положеннями Конвенції CMR в частині меж відповідальності перевізника, а з іншого — якщо переданий до перевезення вантаж підпадає, у випадку втрати, під згадану межу [176, с.188].

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 CMR [93].

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, 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 перевищувала 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" [12].

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 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 збитків [144, с.143].

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 окремий 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.

Важливий момент у регулюванні наслідків порушення договору у всіх правових системах — встановлення права сторони розірвати порушений контрагентом договір [112, с.98]. 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 бруто (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 перевізника [12].

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 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 упущення [145, с.172].

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 [51]. 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 ДО РОЗДІЛУ 2**

1. Оферта і акцепт є стадіями укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. У якості оферти пропонується розглядати заявку, оформлену вантажовідправником на перевезення вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. До питань дійсності оферти, можливості її відкликання та

набрання акцептом юридичної сили застосовним буде право держави, яке обрали сторони. Якщо сторонами не обрано право чи обране право суперечить публічному порядку держави, у такому випадку застосовним буде право держави перевізника.

2. Вважаємо за доцільне в договорі міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом передбачити умову щодо укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом хоча б в одному примірнику українською мовою, що допоможе пришвидшити процедуру проходження митного оформлення вантажу під час перетину державного кордону України.

3. 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.

4. 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.

5. 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.

6. 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.

7. 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.



### **РОЗДІЛ 3. Колізійне регулювання окремих видів договорів у сфері міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом**

#### **3.1. 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" [41], 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 торгівлі [7].

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 (ЕКОСОП 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 матеріалів [156].

Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) [7] 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 перевидуються. Чинна редакція додатків А і В ДОПНВ вступила в силу 1 січня 2015 року та може використовуватися до 30 червня 2017р [60].

Як і Конвенція CMR, ДОПНВ застосовує термін "транспортний засіб" у розумінні Конвенції про дорожній рух [13]. 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 [7].

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 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 речовин [41].

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 небезпеки", що міститься у ДОПНВ. Так згідно із п. 1.10.3.1. Додатку А [60], вантаж підвищеної небезпеки — 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 "Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів" [34].

Проте, вважаємо, що Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів", слід привести у відповідність з вимогами ДОПНВ, а 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 міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України".

Статтю 1 Закону України "Про перевезення небезпечних вантажів" пропонуємо доповнити частиною такого змісту: "вантаж підвищеної небезпеки — це певний вид небезпечного вантажу (вибухові, отруйні, інфекційні, легкозаймісті, 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) [65].

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 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.

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" [41], 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 бруто 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 накладній [12]. 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 ДОПНВ [7]. 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 у випадках, якщо вони згідно з вимогами ДОПНВ і цих Правил допущені до перевезення та, коли всі вимоги щодо перевезення таких вантажів виконані" [34]. Крім цього, Директива 2008/68/ЄС передбачає, що перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом між державами-учасниками та третіми

державами дозволяється у випадках, коли воно відповідає вимогам ДОПНВ, якщо інше не передбачено договорами [65].

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 додержання 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'язків [60].

Конвенція CMR у статті 22 [12] 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 вантажу [41]. 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 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" [37] 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" [32], 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 перевантажений та маркований відповідним чином. Водночас, перевізник самостійно зобов'язаний перевірити небезпечний вантаж на наявність будь яких дефектів та придатність контейнерів чи цистерн для перевезення [60].

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 перевізником, і що кількість вантажних місць, а також їх маркування та нумерація відповідали заявам, які містилися у вантажній накладній [12].

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 перевезенням [12].

ДОПНВ визначає ряд обов'язків для інших осіб, які не є сторонами договору міжнародного перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом, але беруть участь у процесі перевезення небезпечних вантажів. Зокрема, це стосується вантажоодержувача, який зобов'язаний якнайшвидше відвантажити вантаж та забезпечити безпеку поведіння із вантажем при користуванні послугами інших осіб при розвантаженні [60]. 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. Зокрема, 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 [12].

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" [61], який повинен містити: номер ООН; транспортну назву; групу пакування; кількість та опис упаковок, якщо це 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 засобі [61].

Правова природа "транспортного документа" у ДОПНВ не розкривається, але у цьому випадку варто звернутись до Рекомендації №11 ЄЕК ООН "Питання документації при міжнародному перевезенні небезпечних вантажів" (далі — Рекомендація №11) [54]. 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 упакування.

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 перевезень [54]: 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 морського перевезення і становив собою товаророзпорядчий документ тільки у зовнішньоекономічній діяльності, то сьогодні він достатньо широко використовується і в цивільному оброті. За допомогою коносамента 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) [133, с.7].

В Україні при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним транспортом передбачено складання "товаротransпортного документа", про що зазначено у Наказі МВС "Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів" [34]. Важливо, що Наказ є обов'язковим для застосування при перевезенні небезпечних вантажів і в міжнародному сполученні. Але незрозумілою є правова природа такого документа, оскільки цей нормативно-правовий акт стосується лише перевезення автомобільним транспортом, де повинна складатись вантажна накладна.

Вважаємо, що для вирішення цієї проблеми також слід звернутись до Рекомендації №11 та Типових правил ООН [54]. 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 загальновизнане 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 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" [12].

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 "товаротransпортний 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 зразка [54].

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 бірками, відповідно до

положень конвенцій або правил [70]. 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.

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'ятдесят 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, але досі вона так і не вступила в силу. У зв'язку із цим, Комітет направив низку листів державам, потенційним підписантам КЦПНВ [69].

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 транспортом [67].

На своїй третій сесії (7-9 липня 2003 року), Спеціальна нарада експертів з Конвенції про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (КЦПНВ), запропонувала Міжнародному союзу автомобільного транспорту (МСАТ) 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.8/2003/1), видається надмірним. У зв'язку з цим МСАТ підкреслило, що КЦПНВ "є зайвою і небезпечною. Вона створює лише видимість безпеки і зручності. Вона без будь якої потреби порушує правові традиції, в яких насправді навряд чи можна відшукати недоліки" [68].

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 законодавства [175, с.161].

Таким чином, на міжнародному рівні досі залишається врегульованою відповідальність сторін, пов'язана 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 нормам [49].

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 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 Франції [57]. Відповідно до статті 3 УПШ [49], 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 Фінляндії [56] йдеться про те, що немає практичного значення у тому, що перевезення "між абсолютно однаковими місцями та з використанням аналогічного обладнання слід регулювати по різному".



Проблема полягає у тому, що процес перевезення швидкопсувних харчових продуктів, який відбувається морем, УПШ понад 150 км не регулює. Навіть, якщо перезавантаження не відбувалося, а вантаж перевозиться ролкерним (поромного типу) морським судном і вантаж знаходиться у передбаченому УПШ транспортному засобі. Так само не врегульовується УПШ перевезення суходелом, якщо воно відбувається без перетину державних кордонів.

Ролкерні судові з'єднання, як зазначено у запропонованих поправках, існують у Балтійському морі, також можливі або вже працюють у Середземному, Північному морі, Східній Атлантиці і Чорному морі. Деякі з цих з'єднань беруть початок у межах країн, які не є членами УПШ або не є членами ЄС, або ЄЕЗ та мають різні національні правила і практику для перевезення харчових продуктів [55]. У цій ситуації вважаємо, що варто погодитись із думкою авторів поправок. Витрати на енергетичні ресурси деякою мірою можуть стимулювати використання морських перевезень, коли це можливо, а стан суден, які здійснюють морське перевезення чи перевезення внутрішніми водними шляхами, не завжди є задовільним для перевезення швидкопсувних харчових продуктів.

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, ця Конвенція 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) 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 ООН [58]. 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 року [48]. 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. Договірна Сторона, як ініціатор відповідної поправки до УПШ, підтримала позицію про синонімічність термінів "швидкопсувні харчові продукти" (perishable foodstuffs) та "швидкопсувні вантажі" (perishable goods).

На наш погляд, справді, відсутність тлумачення терміну "швидкопсувні

харчові продукти" 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 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 швидкопсувні харчові продукти.

Сторонами договору міжнародного перевезення швидкопсувних 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 швидкопсувних 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 [49].

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 перевезення [49].

Перевізником за договором міжнародного перевезення швидкопсувних харчових продуктів автомобільним транспортом, враховуючи вимоги Закону України "Про ліцензування видів господарської діяльності" [37] та Постанови КМУ "Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом" [32], 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 представити 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 УПШ [49].

Якщо перевезення виконується транспортними засобами, спеціально обладнаними так, щоб вантаж не підпадав під вплив тепла, холоду, змін температури чи вологості повітря, перевізник не може посилатися 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 витоків 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 інструкцій [12].

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" [35]. При цьому, об'єктом договору можуть виступати не лише харчові продукти, а й інші 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 перевезення [49]. 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

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. Але враховуючи специфіку об'єктів, особливості змісту та порядку виконання вказаних договорів, передбачено нормами спеціальних міжнародних актів.

### **3.2. Уніфікація колізійних норм у сфері міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом**

Укладенням договору, сторони за взаємною згодою визначають, яке право слід застосовувати до відносин, що між ними виникли. Таке право регламентоване Законом України "Про міжнародне приватне право", а також відображається у праві більшості іноземних держав.

Труднощі у регулюванні договірних правовідносин виникають з низки 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 договору [168, с.64].

У процесі міжнародного перевезення вантажів, визначальним, з точки зору іноземного елемента, є сам процес переміщення вантажу територією двох або більше іноземних держав [145, с.139]. 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 колізійної норми. Саме вона дає відповідь на питання, правом якої держави повинні регулюватись відносини сторін за договором, ускладненим іноземним елементом [105, с. 180].

Слово "collisio" у перекладі з латинської означає "зіткнення" [193, с.37]. Колізійна норма — норма, що визначає право якої держави підлягає застосуванню до правовідносин з іноземним елементом [38].

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 особливість [149, с.39].

Колізії можна поділити на дві великі групи:

а) колізії між правовими системами окремих держав;  
 б) внутрішньодержавні правові колізії. Внутрішньодержавні правові колізії поділяються на:

- інтерлокальні (територіальні) колізії — колізії між правовими системами окремих територіальних одиниць, що мають автономні правові системи в рамках однієї держави;

- інтерперсональні колізії — внутрішньодержавні колізії між кодифікованими системами законодавства та звичайного племінного або релігійного права. Виникають переважно в країнах, що розвиваються (право колишніх метрополій колізює з місцевим правом) або країнах, правова система яких побудована на релігійних засадах;

- колізії між окремими джерелами права однієї і тієї ж держави — це можуть бути колізії між джерелами, що мають різну юридичну силу; рівними за силою джерелами права, прийнятими в різний час; між джерелами внутрішньодержавного права та міжнародними договорами даної держави тощо. Будь яка держава встановлює власну систему правил з вирішення таких



колізій [149, с.44-45].

Структура колізійної норми принципово відрізняється від структури звичайної правової норми (в колізійній нормі немає ні гіпотези, ні диспозиції, ні санкції). Колізійна норма складається лише з двох елементів (частин) [147, с.271]. Необхідні структурні елементи колізійної норми — це обсяг і прив'язка. Обидва структурних елементи повинні бути присутніми одночасно у будь якій колізійній нормі: не існує колізійних норм, що складаються лише з обсягу або тільки з прив'язки. Обсяг колізійної норми визначає зміст правовідносин, до якого застосовується дана норма [114, с.58].

Польські колізіоністи трохи інакше розглядають структуру колізійної норми. У польській доктрині МПрП вважається, що колізійна норма складається з гіпотези (*zakres normy kolizyjnej*) та диспозиції. Диспозиція, як правило, містить: наказ застосування права певної держави; критерії, за допомогою якого вивизначається право певної держави. Цей критерій називається прив'язкою (*laczniak*). Як пояснює О.О. Мережко, ідентифікатором прив'язки можуть виступати вислови: "місце знаходження юридичної особи", "місце виконання умови" тощо [147, с.271-272].

Угорські дослідники Ф. Мадл та П. Векаш стверджують, що колізійна норма не містить санкції, оскільки наслідки її порушення передбачені не самою колізійною нормою, а пов'язаним з нею правом [108, с.38].

У результаті дослідження колізійних норм, деякі науковці роблять висновок, що при підпорядкуванні міжнародних приватно-правових відносин іноземному праву колізійна норма не враховує, серед іншого, 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 суду [108, с.40].

За способом регулювання розрізняють колізійні норми імперативні, диспозитивні та альтернативні. Імперативні колізійні норми містять категоричні вказівки про вибір права [117, с.32]. Наприклад: ст. 9 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів [12], передбачає, що вантажна накладна є первинним доказом укладання договору перевезення, умов цього договору і прийняття вантажу перевізником. Отже тут 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 права [144, с.33-34]. 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" [4].

Прикладом альтернативної колізійної норми є ст. 44 Закону України "Про міжнародне приватне право", де зокрема йдеться: "у разі відсутності згоди сторін про вибір права, що підлягає застосуванню до 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 ..." [38].

У законодавстві, міжнародних договорах та практиці різних держав застосовуються різні колізійні прив'язки. В більшості випадків вони

представляють собою найбільш типові, максимально узагальнені правила, які частіше за все використовуються для побудови колізійних норм. Проте, незважаючи на їх розмаїття, А.В. Асосков, досліджуючи принципи формування змісту колізійних норм, дійшов висновку, що усі сучасні колізійні норми започатковуються на різному поєднанні наступних трьох основоположних принципів колізійного регулювання:

- територіального принципу;
- принципу найбільш тісного зв'язку;
- принципу автономії волі сторін [101, с.12-13].

Законом Про міжнародне приватне право Австрії, Цивільному кодексі Португалії, Цивільному кодексі Японії, Законом "Про регулювання в галузі міжнародного приватного права" ФРН передбачено, що до речових прав і права власності застосовується законодавство держави, де річ перебуває. Право власності на річ, що перебуває в дорозі, за зовнішньоторгівельною угодою визначається за законом держави, з якої цю річ відправлено, якщо знову ж таки інше не встановлено згодою сторін.

За законодавством деяких держав, наприклад Угорщини, на річ, як зазначає В.М. Коссак, що перебуває в дорозі на підставі договору, право власності вирішується за законом держави — місця призначення доставки [131, с.315].

Договори, що стосуються перевезення вантажів, 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 держава 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 держави є найбільш тісно пов'язаний із договором і, отже, є регулятором відносин [66].

Закон України "Про міжнародне приватне право" у ст. 4 передбачає, 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 відносинами [38].

У випадках, передбачених законом, учасники правовідносин можуть самостійно здійснювати вибір права, яке підлягатиме 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.

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, застосованого до договірних зобов'язань; Міжамериканській конвенції 1994р. про право, що застосовується до міжнародних контрактів, та ін [148, с.33].

Принцип автономії волі виражається колізійною прив'язкою — "закон, обраний сторонами" (*lex voluntatis*) [145, с.140].

У теорії міжнародного приватного права автономія волі також розглядається як різновид колізійної прив'язки або, навіть, й норми. Німецький колізіоніст В. Хаудек, вказує на те, що при визнанні допустимим колізійного вибору, зміст волі сторін слід кваліфікувати як формулу прикріплення колізійної норми, аналогічну таким прив'язкам, як громадянство, місце проживання або місце знаходження речі. Російський вчений В. Толстих говорить, що інститут автономії волі закріплює особливі

колізійні норми, прив'язкою яких є право, обране сторонами. Домовленість про вибір права не є самостійною колізійною нормою, а являє собою прив'язку такої норми [114, с.31].

Вважаємо, що у даному випадку, проблема застосування автономії волі полягає не у пошуку прив'язки, а у 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.

Ще однією проблемою, яка виникає вже у процесі вибору нормативного регулятора, згідно вимог колізійної прив'язки *lex voluntatis* у регулюванні конкретних відносин, є прогалини у 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 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 тощо [145, с.135].

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)".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, яку обрали сторони)".

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

Згідно швейцарського законодавства, вибір може бути зроблено в будь-який момент, навіть під час судового розгляду. Тут діє повна свобода, немає вимог, щоб до договору застосовувалось виключно нове швейцарське законодавство (на відміну від попередньо діючого 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 [204, с.310-314].

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 звані застереження про публічний порядок. Він тут служить об'єктивним обмежувачем автономії волі і вибору сторонами застосовного права [99, с.205].

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 органи [147, с.291].

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 держави 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" [147, с.236-237].

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* [108, с.52].

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 [108, с.54]. Звідси, як пояснює О.Д. Крупчан, з метою захисту від дестабілізуючого впливу іноземного права державами було запроваджено юридичний засіб, який дістав назву застереження про публічний порядок, що діє в якості виключення у колізійному праві. Необхідність захисту основ правової системи, інтересів суспільства та держави обумовила загальне визнання інституту застереження про публічний порядок, який сьогодні вважається однією з фундаментальних основ МПрП [154, с.60].

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" [108, с.80]. 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" [91].

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 договору [145, с.140].

Закон України "Про міжнародне приватне право" [38] у статті 44 вказує, що стороною, яка повинна здійснити виконання, що 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. Шніцер і прийнятій діючим у країні прецедентним правом. На її основі розроблялись положення Римської конвенції про право, застосовуване до договірних зобов'язань 1980 року [204, с.314]. Тобто передбачається, що найтісніший зв'язок існує з державою, де сторона, яка має виконати визначальний обов'язок, має своє звичайне місце проживання або місце ведення бізнесу.

У доктрині МПрП склалася класифікація презумпцій застосування тісного зв'язку. Так усі презумпції тісного зв'язку, які передбачені у Конвенції Рим I [16], 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 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 ч.3-4 ст.4 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 вантажовідправника. У статті 4 Конвенції Рим I вказується, що ця презумпція також застосовується до чартер-партії та інших договорів, якщо їх метою є перевезення товару [165, с.253].

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.

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 Machninefabriek 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*) [165, с.256].

Колізійні норми Конвенції CMR нечисленні, наприклад: призупинення і переривання терміну давності регулюється "законом суду" (п. 3 ст. 32); до деяких умов перевезення застосовується "закон місця складання накладної" (п. 1 ст.5) або "закон місця знаходження вантажу" (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 "закон суду" 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 [51], 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 вантажів автомобільним транспортом, керуючись статтею 925 Цивільного кодексу України встановив, що до пред'явлення перевізникові позову, який випливає 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 випливають 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 спорах,

пов'язаних з перевезеннями у міжнародному 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 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 позові [88]. Таким чином, колізійна прив'язка "закон суду" застосовується не до встановлення 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 держави, у якій складено накладну. У такому випадку підлягає застосуванню колізійна прив'язка "закон місця складання вантажної накладної". Якщо державою складання вантажної накладної буде визнано Україну, то претензії і спори щодо оформлення цієї накладної, розглядатимуться відповідно до чинного законодавства України.

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 вантажної накладної. Тому "закон місця складання вантажної накладної" стосується саме процедури її складання, а не змісту.

Ще однією колізійною прив'язкою, яка застосовується відповідно до норм Конвенції CMR — є "закон місця знаходження вантажу". Зокрема, перевізник, у 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 кредитора, який притримує річ у себе, задовольняються з її вартості відповідно до статті 591 ЦК України.

Статтею 10 Закону України "Про транспортно-експедиторську діяльність" [45] 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 засіб забезпечення виконання зобов'язань. У справі №21/66/10 (29/237-09) Вищим господарським судом України було встановлено, що між ТОВ "M&M Militser & Munch Ukraine GmbH" та ЗАТ "Харківський плитковий завод" укладено 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 у м. Жешув. Господарським судом підкреслено, що наданими позивачем доказами не підтверджено правомірність притримання 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 заявках [85]. Отже, якщо перевізник має право 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, уточнюється, якщо такий строк не узгоджено і той факт, що вантаж не був доставлений "протягом 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 вже проаналізованих, при здійсненні міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, застосовуються також наступні колізійні прив'язки: "закон місця відправлення вантажу", "закон місця призначення вантажу", "закон місця вчинення дорожньо-транспортної пригоди".

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 застосовуваного до наслідків такої пригоди право. Тут слід використовувати норми Конвенції про право, що застосовується до дорожньо-транспортних пригод (1971р.) [145, с.142]. Вказана конвенція визначає право, яке застосовується до недоговірної 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.

З огляду на труднощі застосування внутрішнього права окремих держав для регулювання зовнішньоекономічних відносин та, одночасно, необхідність збереження колізійного методу регулювання, більшість міжнародних

конвенцій у сфері МПрП мають комплексний нормативний характер — є поєднанням уніфікованих, матеріальних і колізійних норм [114, с. 32-33].

Незалежно від колізійних норм, у МПрП діють надімперативні норми і як визначає В.Л. Чубарєв, практично усуваючи їх. Такої ж думки дотримуються Г.С. Фединяк та Л.С. Фединяк. 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.

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 обороту [150, с.108].

Аналіз Конвенції CMR дає підстави стверджувати про доволі широку сферу її застосування. Вона застосовується, коли місце відправлення вантажу або місце призначення знаходяться на території держави-учасниці Конвенції. Таким чином, перевезення вважається міжнародним, якщо воно відбувається з перетином державного кордону і хоча б одна держава — 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 оскільки спір виник з правовідносин надання послуг з міжнародного автомобільного перевезення вантажів, правильно визначили суди попередніх інстанцій, що 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 держав, з яких, принаймні, одна є учасником Конвенції (ст. 1 глави 1 Конвенції) [83].

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 позивач замовив, а відповідач — зобов'язався надати послуги перевезення вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. Відповідно до заявки від 21.04.2005р. ( як додаток до договору) вантаж повинен бути доставлений за маршрутом: 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 — правильний [92].

Процес міждержавної співпраці, як аналізує Е.А. Крутій, в ході якої норми двох або більше національних правопорядків, які застосовуються до одного і того ж транскордонного приватноправового відношення та конфліктує між собою, замінюються однією єдиною нормою називається "міжнародною уніфікацією" [134, с.67].

При тлумаченні поняття "уніфікація", його варто відмежовувати від ряду інших понять. 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 щонебудь, об'єднувати, згуртовувати когось" [169, с.33]. У дослідженнях І.В. Кисіля, кодифікація означає систематизацію, зведення норм права у певній галузі в єдину узгоджену систему (кодекс, закон або розділ певного законодавчого акта) [129, с.91].

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 уніфікація [118, с.41-42].

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 термінологія [116, с.11]. Так, для цілей Конвенції CMR, ДОПНВ чи УПШ "транспортний засіб" означає автомобілі, автопоїзди, причепа і напівпричепа як це визначено у Конвенції про дорожній рух у редакції від 8 листопада 1968 року.

Вибір документа, який має бути створений за результатами 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.

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 або законодавчих рекомендацій [118, с. 44]. Більш доцільним, на думку І.В. Кисіля, уявляється варіант органічного зближення національних правових систем, у частині колізійного регулювання, шляхом узвичаєння загальноприйнятих підходів до правозастосування в цій галузі [130, с.18].

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, злагодженості; 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." [169, с.36].

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.В. Ліборн; П. Лернер. Уніфікація здійснюється за умови, що існуюче гетерогенне (різнорідне) 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 гармонізації [202, с.394].

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.

Уніфікація у міжнародному приватному праві здійснюється шляхом укладення відповідних договорів. Держави-учасниці таких договорів можуть використовувати методи прямої чи непрямой уніфікації. При прямій уніфікації у 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 практично будь яких 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 [49] 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 [7], наприклад, передбачає, що Договірні Сторони зберігають за собою право 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.

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.

Конвенції й інші міжнародні договори в галузі перевезень створюють уніфіковане право. Це означає, що вони не тільки поєднують держави — учасників договорів, а й безпосередньо застосовуються для конкретних приватноправових 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 держав [195, с.378].

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 році [201, с.290-291].

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 Тристоронньому форматі (УНІДРУА, Міжнародна комерційна палата (ІСС), і Міжнародний союз автомобільного транспорту (НДІ)), а потім Чотиристоронньому (за участі Міжнародного союзу з морського страхування), який працював під головуванням представника Швеції, містера Бегга і співробітництва багатьох експертів з різних країн [200, с.1].

Як пояснює Р. Лойв, Конвенція CMR не в змозі охопити всі проблеми приватного права, які випливають 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 перевозяться [200, с.4].

При створенні Конвенції CMR, розробниками вважалось 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 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 даними [207, с.533]. 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 даних [5]. Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 2008 року підписало вісім держав і станом на сьогодні до його положень приєдналось ще сім країн. Україна до цього додаткового Протоколу не приєдналась. Але зростання інтенсивності вантажних перевезень та глобальне використання електронної обробки інформації зумовлює необхідність такого приєднання.

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 (небезпечних вантажів, швидкопсувних харчових продуктів, тварин тощо). 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 1949р. кілька європейських держав підписали перший Договір МДП. Успіх цієї регіональної домовленості став підставою для прийняття у 1959р. Комітетом внутрішнього транспорту ЄЕК ООН першої редакції Конвенції МДП, яка набрала чинності у 1960р. Перша Конвенція була доопрацьована у 1975р., 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. (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 безпеку [18].

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 приватноправовою [118, с.74].

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

З метою саморегулювання бізнесу ІСС розробила велику кількість добровільних правил, керівних принципів, кодексів, покликаних сприяти розвитку та поширенню передового досвіду [118, с.75]. Зокрема, ІСС підготувала Типове застереження про форс-мажор та Типове застереження про ускладнення [63].

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. Здебільшого вони регулюють певні вузькі сфери діяльності. Очевидно, що це полегшує їх розробку і зменшує тривалість опрацювання тексту.

### ВИСНОВКИ ДО РОЗДІЛУ 3

1. Пропонуємо абзац другий статті 1 Закону України "Про перевезення небезпечних вантажів" викласти в наступній 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 міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України".

2. Пропонуємо доповнити статтю 1 Закону України "Про перевезення небезпечних вантажів" визначенням поняття "вантаж підвищеної небезпеки" та викласти його у наступній редакції: "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".

3. Пропонується визначення поняття "перевізник небезпечного вантажу", під яким розуміється суб'єкт 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.

4. Запропоновано абзац одинадцятий статті 1 Закону України "Про перевезення небезпечних вантажів" викласти у наступній редакції: "міжнародне перевезення небезпечних вантажів — це діяльність, яка пов'язана із перевезенням небезпечних вантажів, що здійснюється через територію не менше, як 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".

5. Запропоновано замінити у тексті Наказу МВС "Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів" термін "товаротransпортний документ" терміном "вантажна накладна", оскільки документом, який підтверджує укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, є вантажна накладна, відповідно до Конвенції CMR.

6. 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".

7. У випадку, коли перевізник має право 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 рекомендовано сторонам вносити застереження в 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".

8. З метою уникнення прогалин у правовому регулюванні відносин, які не врегульовані Конвенцією CMR, у тексті договору слід передбачити умову, що "даний договір регулюється положеннями Конвенції про міжнародний договір перевезення вантажів автомобільним транспортом 1956 р., а в частині, не врегульованій даною Конвенцією — законодавством держави (назва держави, яку обрали сторони)".

9. 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.

10. Враховуючи зростання інтенсивності вантажних перевезень та широке використання електронної обробки інформації, доцільним є приєднання України до Додаткового Протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 27.05.2008 р., який стосується електронної накладної.

## ВИСНОВКИ

У дисертації 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 такі основні теоретичні і практичні висновки:

1. Внутрішнє законодавство України як джерело правового регулювання вантажних перевезень автомобільним транспортом поділяється на дві групи за 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.

2. 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).

3. 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.

4. Договори міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом класифіковано за критеріями:

- за об'єктом договору: перевезення швидкопсувних харчових продуктів; перевезення небезпечного вантажу; перевезення великогабаритного (громіздкого) 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.

5. Оферта і акцепт є стадіями укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. У якості оферти пропонується розглядати заявку, оформлену вантажовідправником на перевезення вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. До питань дійсності оферти, можливості її відкликання та набрання акцептом юридичної сили застосовним буде право держави, яке обрали сторони. Якщо сторонами не обрано право чи обране право суперечить публічному порядку держави, у такому випадку застосовним буде право держави перевізника.

6. 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.

7. 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.

8. 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.

9. 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.

10. 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.

11. У випадку, коли перевізник має право 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 рекомендовано сторонам вносити застереження в 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".

12. 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".

13. З метою уникнення прогалин у правовому регулюванні відносин, які не врегульовані Конвенцією CMR, у тексті договору слід передбачити умову, що "даний договір регулюється положеннями Конвенції про міжнародний договір перевезення вантажів автомобільним транспортом 1956р., а в частині, не врегульованій даною Конвенцією — законодавством держави (назва держави, яку обрали сторони)".

14. 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.

15. Враховуючи зростання інтенсивності вантажних перевезень та широке використання електронної обробки інформації, доцільним є приєднання України до Додаткового Протоколу до Конвенції про договір міжнародного

автомобільного перевезення вантажів від 27.05.2008 р., який стосується електронної накладної.

16. За результатами проведеного дослідження розроблено пропозиції щодо внесення змін до законодавства, яким регулюються договори міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, зокрема запропоновано:

- статтю 1 Закону України "Про автомобільний транспорт" доповнити визначенням поняття "міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом" та викласти у такій редакції: "міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом — надання послуги з перевезення вантажу, яка здійснюється з перетином одного чи кількох державних кордонів певним видом автомобільного транспорту";

- абзац другий статті 1 Закону України "Про перевезення небезпечних вантажів" викласти в наступній 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 міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України";

- замінити у тексті Наказу МВС "Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів" термін "товаротransпортний документ" терміном "вантажна накладна", оскільки документом, який підтверджує укладення договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом, є вантажна накладна, відповідно до Конвенції CMR;

- абзац одинадцятий статті 1 Закону України "Про перевезення небезпечних вантажів" викласти у наступній редакції: "міжнародне перевезення небезпечних вантажів — це діяльність, яка пов'язана із перевезенням небезпечних вантажів, що здійснюється через територію не менше, як 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".

## СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

### Нормативно-правові акти та міжнародні договори:

1. Віденська конвенція про право міжнародних договорів від 23 травня 1969 р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_118](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_118)
2. Господарський кодекс України від 16 січня 2003р. // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 18.
3. Гражданский кодекс Республики Молдова от 6 июня 2002г. [Электронный ресурс] // Monitorul Oficial, 2002. — №82-86. — Режим доступа к ресурсу: <http://lex.justice.md/index.php?action=view&view=additional&id=325085&lang=2>
4. 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.
5. Додатковий Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, який стосується електронної накладної від 27 травня 2008р. [Електронний ресурс] — Режим доступу до ресурсу: <http://www.unesce.org/fileadmin/DAM/trans/conventn/e-CMRr.pdf>
6. Європейська конвенція про захист тварин при міжнародному перевезенні від 13 грудня 1968р. [Електронний ресурс] — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994\\_227](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_227)
7. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ/АВК) від 30 вересня 1957р. [Електронний ресурс] — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/994\\_217](http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/994_217)
8. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які

виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) від 1 липня 1970р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994\\_016](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/994_016)

9. Інкотермс 2010: Офіційні правила тлумачення торговельних термінів [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/988\\_014](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/988_014)

10. Інструкція з організації перевезень вантажів повітряним транспортом: Наказ, Державна авіаційна служба від 2 листопада 2005р. // Офіційний вісник України. — 2005. — №47.

11. Кодекс торговельного мореплавства від 23 травня 1995р. // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 47-52.

12. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів від 19 травня 1956р. // Офіційний вісник України. — 2006. — № 34.

13. Конвенція про дорожній рух від 8 листопада 1968р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.unecce.org/trans/conventn/legalinst.html>

14. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу від 9 жовтня 1997р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997\\_034](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/997_034)

15. Конвенція про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24 травня 1980р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/card/995\\_189](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/card/995_189)

16. Конвенція про право, що застосовується до договірних зобов'язань (Рим I) від 17 червня 2008р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994\\_905](http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/994_905)

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

18. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) від 14 листопада 1975р. // Офіційний вісник України. — 2007. — № 3.
19. Митний кодекс України від 13 березня 2012р. // Голос України. — 2012. — №73-74.
20. Податковий кодекс України від 2 грудня 2010р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/2755-17>
21. Положення про митні декларації: Наказ, Кабінет Міністрів України від 21 травня 2012р. // Урядовий кур'єр. — 2012. — №95.
22. 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.
23. Правила використання готівкової іноземної валюти на території України: Постанова, Правління Національного банку України від 30 травня 2007р. // Офіційний вісник України. — 2007. — №46.
24. Правила оформлення перевізних документів: Наказ, Міністерство інфраструктури України від 21 листопада 2000р. // Офіційний вісник України. — 2000. — №48.
25. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001р. // Офіційний вісник України. — 2001. — №17.
26. 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.

27. Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова, Кабінет Міністрів України від 26 вересня 2007р. // Урядовий кур'єр. — 2007. — №186.

28. Про внесення змін до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Мінінфраструктури України від 27 січня 2016р. // Офіційний вісник України. — 2016. — № 20.

29. Про електронні документи та електронний документообіг: Закон України від 22 травня 2003р. // Урядовий кур'єр. — 2011. — №115.

30. Про забезпечення права на справедливий суд: Закон України від 12 лютого 2015р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/192-19>

31. Про засади державної мовної політики: Закон України від 3 липня 2012р. // Голос України. — 2012. — №146.

32. 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.

33. 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.

34. Про затвердження Правил дорожнього перевезення небезпечних вантажів: Наказ, Міністерство внутрішніх справ України від 26 липня 2004р. // Офіційний вісник України. — 2004. — №35.

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

36. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України від 16 квітня 1991р. // *Голос України*. — 1991.
37. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 2 березня 2015р. // *Голос України*. — 2015. — №56.
38. Про міжнародне приватне право: Закон України від 23 червня 2005р. // *Голос України*. — 2005. — №138.
39. Про міжнародний комерційний арбітраж: Закон України від 24 лютого 1994р. // *Голос України*. — 1994.
40. Про міжнародні договори України: Закон України від 29 червня 2004р. // *Голос України*. — 2004. — №142.
41. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000р. // *Голос України*. — 2000.
42. Про Положення про Міністерство інфраструктури України: Указ, Президент України від 12 травня 2011р. // *Урядовий кур'єр*. — 2011. — №93.
43. 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.
44. 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.
45. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004р. // *Голос України*. — 2004. — №140.
46. Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 5 липня 1978р. // *Офіційний вісник України*. — 2012. — № 85.
47. О праве, подлежащем применению к договорным обязательствам ("Рим I"): Регламент, Европейский Парламент и Совет. [Электронный ресурс].

— Режим доступу к ресурсу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994\\_905](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_905)

48. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення від 1 листопада 1951 року // Офіційний вісник України. — 2010. — №22.

49. Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ) від 1 вересня 1970р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995\\_b68](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_b68)

50. 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. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995\\_343](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_343)

51. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003р. // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 40-44.

52. Щодо митного оформлення іноземних причепів (напівпричепів): Лист, Державна митна служба України від 10 квітня 2009р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: Letter\_GTSU\_3363(09)

53. 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. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1064.836.0>

54. ECE/TRADE/C/CEFACT/2008/8. Переглянута Рекомендація №11. Питання документування при міжнародних перевезеннях небезпечних вантажів від 22 липня 2008р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: [http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec11/rec11\\_rev2R.pdf](http://www.unecce.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec11/rec11_rev2R.pdf)

55. 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. — Available from: <https://www.unece.org>

56. 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. — Available from: <https://www.unece.org>

57. ECE/TRANS/WP.11/2014/5. Interpretation of article 3. Interpretation of the ATP of 8 July 2014. — Available from: <https://www.unece.org>

58. 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. — Available from: <https://www.unece.org>

59. Dutch Civil Code [The Civil Code of The Netherlands] was entered into force on 01.01.1992. — Available from: <http://www.dutchcivillaw.com/civilcodegeneral.htm> German

60. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road [Volume I] (Version "2015 ADR" with Annexes) was entered into force on 01.01.2015. — Available from: <https://www.unece.org/trans/danger/publi/adr/adr2015/15contentse.html>

61. European Agreement concerning the International Carriage of Dangerous Goods by Road [Volume II] (Version "2015 ADR" with Annexes) was entered into force on 01.01.2015. — Available from: [https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/adr2015/ECE\\_TRANS\\_242\\_VolII\\_Web.pdf](https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/danger/publi/adr/adr2015/ECE_TRANS_242_VolII_Web.pdf)

62. German Civil Code (BGB). The translation includes the amendment(s) to the Act by Article 1 of the Act of 27.07.2011. — Available from: [http://www.gesetze-im-internet.de/englisch\\_bgb](http://www.gesetze-im-internet.de/englisch_bgb)

63. ICC Force Majeure Clause 2003 [ICC Hardship Clause]. — 2003. —



ICC Publication No. 650, 2003. — 23p.

64. Ley 15/2009, de 11 de noviembre: Del contrato de transporte terrestre de mercancías. // Jornada técnica. — 2009. — 76p.

65. 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. — Available from: <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/en/TXT/?uri=CELEX%3A32008L0068>

66. The Turkish International Private and Procedural Law (Act No. 5718) was entered into force on 12.12.2007. — Available from: [http://www.ispramed.it/root/wp.../ippl\\_turkey.pdf](http://www.ispramed.it/root/wp.../ippl_turkey.pdf)

67. TRANS/AC.8/2003/4. Зв'язок між КЦПНВ та іншими міжнародними договорами про відповідальність від 22.08.2003р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://www.unecese.org>

68. TRANS/AC.8/2003/6. Співставлення режимів цивільної відповідальності, передбачених у міжнародних договорах про перевезення від 22.08.2003р. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://www.unecese.org>

69. 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. [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <https://www.unecese.org/trans/danger/publi/crtcd/crtddoce.html>

70. United Nations Layout Key For Trade Documents. Informative Annex To Recommendation 1. — Available from: [https://www.unecese.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01\\_ecetr270.pdf](https://www.unecese.org/fileadmin/DAM/cefact/recommendations/rec01/rec01_ecetr270.pdf)

71. UNIDROIT Principles of International commercial Contracts 2010. — Rome, UNIDROIT, 2010. — Available from: <http://www.unidroit.org/english/principles/contracts/principles2010/integralversionprinciples2010-e.pdf>

**Судова практика:**

72. Постанова Президії Вищого Арбітражного Суду Російської Федерації №15497/12 від 23 квітня 2013р. [Електронний ресурс] — Режим доступу до ресурсу: [http://www.arbitr.ru/bras.net/f.aspx?id\\_casedoc=1\\_1\\_844d5f7f-0445-422c-abca-1692ad13c5be](http://www.arbitr.ru/bras.net/f.aspx?id_casedoc=1_1_844d5f7f-0445-422c-abca-1692ad13c5be)

73. Про деякі питання визнання правочинів (господарських договорів) недійсними: Постанова, Пленум Вищого господарського суду України від 25 травня 2013р. № 11 [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0011600-13>

74. Про деякі питання практики вирішення спорів пов'язаних з відшкодуванням шкоди: Роз'яснення, Вищий арбітражний суд України від 1 квітня 1994р. №02-5/215 [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу:[http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v\\_215800-94?test=dCCMfOm7xBWM7lkEZiDYaLK5HI4Mgs80msh8Ie6](http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v_215800-94?test=dCCMfOm7xBWM7lkEZiDYaLK5HI4Mgs80msh8Ie6)

75. 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 [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v0013740-14>

76. 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 [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v1390740-12>

77. 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.

78. 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) [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу:[http://www.asmap.org.ua/info/regl\\_fo.pdf](http://www.asmap.org.ua/info/regl_fo.pdf)

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

80. Справа № 37/60 від 27 квітня 2011р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

81. Справа № 4/212-09 від 12 листопада 2009р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу:<http://www.reyestr.court.gov.ua>

82. Справа №12/397-06-8823 від 31 жовтня 2006р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

83. Справа №12/430 від 4 листопада 2010р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

84. Справа №2018/2-835/11 від 21 квітня 2011р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

85. Справа №21/66/10 (29/237-09) від 28 січня 2010р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

86. Справа №4/115-47/237 від 28 березня 2011р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

87. Справа №51/610 від 23 березня 2011р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

88. Справа №53/323 від 30 березня 2011р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>

89. Справа №бпд/5014/2850/2012 від 29 листопада 2012 року / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
90. Справа №5019/700/12 від 9 липня 2012р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
91. Справа №9/030-11 31 березня 2011р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
92. Справа №9/304 від 14 листопада 2006р. / [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.reyestr.court.gov.ua>
93. Case Alena v. Harlequin Transport / Alena Ltd. v. Harlequin Transport Services Ltd — Available from: [http://archive.onlinedmc.co.uk/alena\\_v\\_\\_harlequin\\_transport.htm](http://archive.onlinedmc.co.uk/alena_v__harlequin_transport.htm)
94. Case Datec v. UPS / Datec Electronic Holdings Ltd & Incoparts BV v. United Parcels Service Ltd & Anor. — Available from: [http://archive.onlinedmc.co.uk/datec\\_v\\_\\_ups.htm](http://archive.onlinedmc.co.uk/datec_v__ups.htm)
95. Krell v Henry, 11 August 1903 / The Incorporated Council of Law Reporting for England & Wales., 2001. — Available from: [http://www3.uninsubria.it/uninsubria/allegati/pagine/1438/priv\\_comp2.pdf](http://www3.uninsubria.it/uninsubria/allegati/pagine/1438/priv_comp2.pdf)

### **Література:**

96. Александров-Дольник М.К., Лучанский Ф.М. Грузовые перевозки разными видами транспорта / М.К. Александров-Дольник, Ф.М. Лучанский. — М Юрид. лит. — 1971. — 306с.
97. Аллахвердов М.А., Савичев Г.П. Договоры о перевозках грузов / М.А. Аллахвердов, Г.П. Савичев —М., 1967. — 184с.
98. Ансон В. Договорное право / В. Ансон [под. ред. О.Н.Садикова]. —

М.: Юридическая литература, 1984. — 463с.

99. Ануфриева Л.П. Международное частное право / Л.П. Ануфриева — [В 3-х т. Том 2. Особенная часть: Учебник]. — [2-е изд., перераб. и доп.] — М.: Издательство БЕК, 2002. — 656с.

100. Артемьева Н.М. Понятие договора перевозки в праве буржуазных государств: Автореф. на соиск. науч. ступ. канд. юрид. наук. / Н.М. Артемьева. — М., 1987. — 26с.

101. Асосков А.В. Основы коллизионного права / А.В. Асосков. — М.: Инфотропик Медиа — 2012. — 352с.

102. Бабич І.Г. Одностороннє розірвання договору / І.Г. Бабич // Актуальні проблеми держави і права. — 2009. — С.264-267.

103. Барихин А.Б. Большой юридический энциклопедический словарь / Барихин А.Б. — М.: Книжный мир, 2004. — 720 с.

104. Богуславский М.М. Международное частное право / М.М. Богуславский. — [5-е изд., перераб. и доп.] — М.: Юристъ, 2005. — 604с.

105. Богуславский М.М. Международное частное право [Курс лекций] / М.М. Богуславский. — М.: НОРМА-ИНФА-М, 1999. — 408с.

106. Боднар Т.В. Договірні зобов'язання в цивільному праві (Заг. положення): навч. посіб. / Т.В. Боднар. — К.: Юстиніан, 2007. — 280с.

107. Босняк М.Г. Вантажні автомобільні перевезення: навчальний посібник / М.Г. Босняк. — К.: Видавничий дім "Слово", 2010. — 408с.

108. Боярський Є.Д. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України: Дис. ... канд. юрид. наук / Боярський Євген Дмитрович; Національна академія правових наук України Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака. — К., 2015. — 227с.

109. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга первая: Общие положения / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. — М. "Статут", 2000. — 926с.

110. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский — М. "Статут", 2011. — 910с.

111. Васильєва В.А. Цивільно-правове регулювання діяльності з надання посередницьких послуг: монографія / В.А. Васильєва. — Івано-Франківськ: ВДВ ЦІТ Прикарпатського національного університету ім. В. Стефаника, 2006. — 346с.

112. Вилкова Н.Г. Договорное право в международном обороте / Н.Г. Вилкова. — М.: Статут, 2004. — 511с.

113. Гаврилов В.В. Международное частное право: краткий учебный курс / В.В. Гаврилов. — М., НОРМА, 2001. — 304с.

114. Гетьман-Павлова И.В. Международное частное право: учебник / И.В. Гетьман-Павлова. — М.: "Эксмо", 2009. — 704с.

115. Гражданское право: учебник / под ред. А.П. Сергеева, Ю.К. Толстого. [Ч. II]. — М.: ПРОСПЕКТ, 1998. — 784 с.

116. Граціанов А.І. Процес систематизації та уніфікації законодавства і розвиток правової системи України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Граціанов Анатолій Ігорович; Національна академія внутрішніх справ України. — 2004. — 17с.

117. Дахно І.І. Міжнародне приватне право: навч. посіб. / І.І. Дахно [2-ге вид., стереотип.] — К.: МАУП, 2004. — 312 с.

118. Діковська І.А. Принципи правового регулювання міжнародних приватних договірних зобов'язань: монографія / І.А. Діковська. — К.:

Юрінком-Інтер, 2014. — 464с.

119. Дмитрів Д.В. Аналіз ринку міжнародних автомобільних вантажних перевезень / Д.В. Дмитрів // Вісник ЖДТУ. — 2008. — №3 (46). — С.59-62.

120. Довгерт А.С. Законодавство України з міжнародного приватного права: джерела запозичення/ А.С. Довгерт // Приватне право і підприємництво. — 2014. — Вип.13. — С. 13-17

121. Дрішлюк В.І. Публічний договір (цивільно-правовий аспект): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Дрішлюк Володимир Ігорович; НДІ приват. права і підприємництва Акад. прав. наук України. — К., 2007. — 20 с.

122. Ерпылева Н.Ю. Международное частное право: учебник для вузов / Н.Ю. Ерпылева. — М.: ТК Велби-Проспект, 2004. — 560с.

123. Ерпылева Н.Ю. Международные коммерческие контракты в международном частном праве / Н.Ю. Ерпылева // Законодательство и экономика. — 2000. — № 3. — С. 24-49.

124. Ерпылева Н.Ю. Физические и юридические лица как субъекты международного частного права / Н.Ю. Ерпылева // Адвокат. — 2004. — № 11. — С.98-108.

125. Зазуляк І.І. Істотні умови договору: теоретичний аспект: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Зазуляк Іван Іванович; Харківський національний університет внутрішні справ. — Х., 2009. — 17с.

126. Зобов'язальне право України: підручник / За ред. Є.О. Харитонова, Н.Ю. Голубевої. — К.: Істина. — 2011. — 848с.

127. Иванова Т.А. Правовое регулирование международных автомобильных перевозок грузов: Дис. ... канд. юрид. наук. / Т.А. Иванова. — Саратов., 2004. — 181с.

128. Карлов О.О. Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом / О.О. Карлов. — К.: Вища школа, Вид. при КДУ,

1974. — 120 с.

129. Кисіль В.І. Сучасні тенденції кодифікації міжнародного приватного права / В.І. Кисіль // Право України. — 2014. — №2. — С. 89-105.

130. Кисіль В.І. Механізми колізійного регулювання в сучасному міжнародному приватному праві: Автореф. дис. ... докт. юрид. наук / Кисіль Василь Іванович; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. — К., 2001. — 26с.

131. Коссак В.М. Колізійні норми речового права та їх уніфікація / В.М. Коссак // Вісник Львівського університету. Серія юридична. — 2002. — Випуск 37. — С.359-364.

132. Коссак В.М. Співвідношення категорій "розірвання" та "припинення" договірних зобов'язань / В.М. Коссак // Вісник Хмельницького інституту регіонального управління та права. — 2002. — №2. — С.34-36.

133. Коструба А.В. Коносамент як цінний папір: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Коструба Анатолій Володимирович; Національна юридична академія України імені Ярослава Мудрого. — 2004. — 16с.

134. Крутий Е.А. Современные кодификации международного частного права: Дис. ... канд. юрид. наук / Крутий Елена Александровна; Нац. исслед. ун-т "Высшая школа экономики". — 2012. — 236с.

135. Кудашкин В.В. Актуальные вопросы международного частного права / В.В. Кудашкин. — М., Волтерс Клувер. 2004. — 148с.

136. Кунда Н.Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень: навчальний посібник / Н.Т. Кунда. — К.: Видавничий дім "Слово", 2010. — 464с.

137. Лебедев В., Ницевич А. Транспортный договор — юридическая экскурсия / В. Лебедев, А. Ницевич // Юридическая практика. — 2001. — №38. — 19 сентября. — С. 6.



138. Луць В.В. Строки і терміни у цивільному праві: монографія / В.В. Луць. — К.: Юрінком Інтер, 2013. — 320с.
139. Майданик Р.А. Загальна характеристика судового прецеденту в праві України / Р.А. Майданик // Юридична Україна. — 2012. — №12. — С.41-50.
140. Макарчук Л.В. Порядок розірвання договору шляхом односторонньої відмови від нього / Л.В. Макарчук // Південноукраїнський правничий часопис: Проблеми цивільного та господарського права. — 2013. — №2. — С.50-52.
141. Мамчур Л.В. Інформаційне забезпечення договору перевезення пасажирів повітряним транспортом / Л.В. Мамчур // Юридичний вісник: Повітряне і космічне право. — 2012. — №24 (Т.3). — С.27-32.
142. Мамчур Л.В. Правове регулювання реклами (цивільістичний аспект): Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Мамчур Людмила Володимирівна; Львівський національний університет імені Івана Франка. — 2006. — 23с.
143. Матвеева Т.В. Роль міжнародного договору в міжнародному частному праві: автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Т.В. Матвеева. — М.2006. — 26с.
144. Международное коммерческое право: [учеб. пособие] / С.-Петербург. Филиал Ин-та гос. и права РАН; [А. Ю. Бушуев и др.]; под общ. ред. В.Ф. Попондопуло. [2-е изд., стер.] — М.: Омега-Л, 2006. — 472 с.
145. Международные коммерческие сделки / Дыминская Е.Ю., Кибенко Е.Р., Кирвель И.Ю. и др.; [под ред У. Хелльманна, С.А.Балашенко, В.И. Нагнибеди]. — Хмельницкий: Хмельницкий университет управления и права, 2015 — 524с.
146. Мережко О.О. Теорія джерел міжнародного права / О.О. Мережко // Юридичний журнал.— 2009. — №1. — С.40-50.
147. Мережко О.О. Проблеми теорії міжнародного публічного та приватного права / Олександр Мережко. — К.: "Юстиніан", 2010. — 320с.

148. Міжнародне приватне право: підруч. [для студ. юрид. вищ. навч. закл.] / [за ред. проф. В.П. Жушмана та доц. І. А. Шуміло.] — Х.: Право, 2011. — 320с.

149. Міжнародне приватне право: Навч. посібник / за ред. В.М. Гайворонського, В.П. Жушмана — К.: Юрінком Інтер, 2007. — 366с.

150. Міжнародне приватне право: Науково-практичний коментар закону / за ред. А. Довгерта. — Х.: Одісей, 2008. — 352с.

151. Науково-практичний коментар до цивільного законодавства України — [в 4т.] / А.Г. Ярема, В.Я. Карабань, В.В. Кривенко, В.Г. Ротань. — Т.3. — К.; А.С.К; Севастополь, Ін-т юрид. дослідж., 2006 — 928с.

152. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України. — [вид. 2, змінене і доп.] / За ред. В.М. Коссака. — К.: Істина, 2008. — 992с.

153. Новий тлумачний словник української мови — [у 4 т.] / [уклад. В. Яременко, О. Сліпушко]. — Т. 1: А—Є. — К.: Аконіт, 1998. — 910 с.

154. Обмеження застосування колізійних норм у міжнародному приватному праві України: Монографія /О.Д. Крупчан, Є.Д. Боярський, В.В. Проценко – К.: НДІ приватного права і підприємництва імені Ф.Г. Бурчака Національної академії правових наук України, 2016. – 377 с.

155. Офіційний сайт Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України (АсМАП) / [Електронний ресурс]. — Режим доступу: <http://www.asmap.org.ua>

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

157. Офіційний сайт Міжнародного валютного фонду: Спеціальні права запозичення (SDRs) [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу: <http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>

158. Офіційні правила тлумачення торговельних термінів у редакції 2000 року: Правила Інкотермс // Урядовий кур'єр. — 2002 р. — №68.

159. Погрібний С.О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: Автореф. дис. ... док. юрид. наук / Погрібний Сергій Олексійович; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. — К., 2009. — 36с.

160. Покровский И.А. Основные проблемы гражданского права / И.А. Покровский. — М.: "Статут", 1998. — 353с.

161. Поняття вантажу за договором перевезення вантажу / Р.А. Лідовець // Часопис Національного університету "Острозька академія". Серія "Право". — 2011. — № 2(4) [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу:<http://lj.oa.edu.ua/articles/2011/n2/11lradv.pdf>.

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

163. Про Статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова, РМУ УРСР від 20 червня 1969 року [Електронний ресурс]. — Режим доступу до ресурсу:<http://zakon4.rada.gov.ua/laws/card/401-69-%D0%BF>

164. Процьків Н.М. Правове регулювання розірвання цивільно-правових договорів за цивільним законодавством України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Процьків Наталія Миколаївна; Інститут держави і права імені В.М. Корецького Національна академія наук України. — К., 2005. — 19с.

165. Пшеничнюк Д.В. Колізійна доктрина вирішального виконання та принцип тісного зв'язку: континентальна традиція / Д.В. Пшеничнюк // Часопис Київського університету права. — 2009. — № 3. — С. 252-257.

166. Родионов А.А. Неисполнение обязательств по внешнеторговым контрактам / А.А. Родионов // Законодательство. — 2000. — № 8. — С.56-58.

167. Розенберг М.Г. Контракт международной купли-продажи. Современная практика заключения, разрешение споров. — [издание четвертое, переработанное и дополненное] / М.Г. Розенберг. — М., Книжный мир. 2003. — 221с.

168. Розенберг М.Г. Международный договор и иностранное право в практике Международного коммерческого арбитражного суда / М.Г. Розенберг. [2-е изд., перераб. и доп.] — М.: Статут, 2000. — 234с.

169. Руденко О.В. Уніфікація міжнародного приватного права в ЄС: Дис. ... канд. юрид. наук / Руденко Оксана Валеріївна; Київський національний університет імені Тараса Шевченка. — 2007. — 173с.

170. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок / О.Н. Садиков — М.: Юрид. лит., 1981. — 288 с

171. Самойленко Г.В. Договір перевезення вантажу: реальний чи консенсуальний? / Г.В. Самойленко // Вісник Запорізького національного університету. — 2010. — №1. — С.103-108.

172. Свистун Л.Я. Договір перевезення вантажу автомобільним транспортом: Дис. ... канд. юрид. наук / Свистун Лариса Яківна; Інститут держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. — Київ, 2005. — 175с.

173. Семенова К.Г. Співвідношення категорій "розірвання порушеного договору" та "визнання договору недійсним" / К.Г. Семенова, Л.В. Макарчук // Форум Права. — 2012. — №3. — С.647-651.

174. Скакун О.Ф. Теорія права і держави: підручник / О.Ф. Скакун. — [2-ге видання]. — К.: Алерта; ЦУЛ, 2011. — 520с.

175. Справочник по Конвенции МДП / Европейская Экономическая Комиссия (ЕЭК ООН). — Нью-Йорк, Женева: Издание ООН. — 2010. — 337с.

176. Столярський О.В. Правове регулювання міжнародних преревезень:

навч. посіб. / О.В. Столярський. — К.: Знання, 2012. — 318с.

177. Тарасенко Л.Л. Договори у сфері оренди транспортних засобів: Дис. ... канд. юрид. наук / Тарасенко Леонід Леонідович; Львівський нац. Університет ім. І. Франка. — Л., 2014. — 247с.

178. Тарасов М.А. Договор перевозки / М.А. Тарасов. — Ростов на Дону, 1965. — 465 с.

179. Телестакова А.А. Система договорів про надання послуг у цивільному праві України: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Телестакова Арменуї Абриківна; Інститут держави і права ім. В.М. Корецького Національної академії наук України. — К., 2008. — 25с.

180. Тобот Ю.А. Принцип справедливості, добросовісності і розумності у цивільному праві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук / Тобот Юрій Анатолійович; Національний університет "Юридична академія України імені Ярослава Мудрого". — Х., 2011. — 22с.

181. Транспортне право України: навч. посіб. / [Е.Ф. Демський, В.К. Гіжевський, С.Е. Демський, А.В. Мілашевич]; за заг. Ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. — К.: Юрінком Інтер, 2002. — 416 с.

182. Фединяк Г.С., Фединяк Л.С. Міжнародне приватне право: Навч. посіб. / Г.С. Фединяк, Л.С. Фединяк. — [2-е вид., допов.] — К., Юрінком Інтер, 2000. — 416 с.

183. Французский гражданский кодекс 1804 года [с изм. до 1939г.] / пер. И.С. Перетерский. — М. Юридическое издательство НКЮ СССР, 1941. — 471с.

184. Халфина Р.О. Договор в английском гражданском праве / Р.О. Халфина. — М.: Изд-во АН СРСР, 1959. — 162с.

185. Харитонов Є.О., Харитонова О.І., Сафончик О.І. Правове регулювання перевезень в Україні: навчальний посібник / за ред.

Є.О. Харитонова — Харків, Одіссей — 2006 — 560с.

186. Хаснутдинов А.И. Годовой договор на перевозку грузов автомобильным транспортом / А.И. Хаснутдинов // Правоведение. — 1976. — № 1. — С. 42-50.

187. Хлонь О. Форс-мажор та непереборна сила: їх розмежування у цивільному праві / О. Хлонь // Право України. — 2005. — №1. — С. 112-114.

188. Хохлов В.А. Ответственность за нарушение договора по гражданскому праву / В.А. Хохлов. — Тольятти, 1997. — 456с.

189. Цивільне право України: Академічний курс [підруч.: у двох томах] / За заг. ред. Я.М. Шевченко. [Т.1. Загальна частина]. — К.: Концерн "Видавничий Дім "Ін Юре", 2003. — 520с.

190. Цивільне прово України: підручник [у 2-х кн.] / за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової / О.В. Дзера (керівник авт. кол.), Д.В. Боброва, А.С. Довгерт та ін.;. — К.: Юрінком-Інтер, 2002. — Кн. 1. — 720с.

191. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар / за ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. — К.: Істина. — 928с.

192. Цивільний кодекс Української РСР від 18 липня 1963 року // Відомості Верховної Ради УРСР. — 1963. — № 30.

193. Чуракова Л.П. Латинсько-український та українсько-латинський словник / Л.П. Чуракова. — К.: Чумацький Шлях, 2009. — 617 с.

194. Шварц Х.И. Правовое регулирование перевозок на автомобильном транспорте / Х.И. Шварц. — М.: Юридическая литература, 1966. — 264 с.

195. Юлдашев О.Х. Міжнародне приватне право: Теоретичні та прикладні аспекти / О.Х. Юлдашев. — К.: МАУП, 2004. — 572с.

196. Юренкова О.С. К вопросу о правовой природе договора фрахтования / О.С. Юренкова // Вестник Пермского университета. — №2 (16) — 2012 — С.169-174.

197. Яворська О.С. Договірні зобов'язання про передання майна у власність: цивільно-правові аспекти. монографія / О.С. Яворська. — Тернопіль: Підручники і посібники, 2009. — 384с.

198. Alter, M. Droit des transports terrestres, aeriens et maritimes, internes et internationaux / M. Alter. — Paris, 1989. — [2-e ed]. — 175p.

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

200. Commentary on the Convention of 19 May 1956 on the Contract for the International Carriage of Goods by Road (CMR). — UN. — 1975. — 78p.

201. Faria, José Angelo Estrella. Uniform Law for International Transport at UNCITRAL: New Times, New Players, and New Rules. — Texas International Law Journal. — vol.44. —2008—2009. — pp.278-319.

202. González Martín, Nuria. Private International Law in Latin America: from Hard to Soft Law / Nuria González Martín // Anuario Mexicano de Derecho Internacional. — vol. XI. — 2011. — pp. 393-405.

203. International Encyclopedia of Comparative Law / [v. XII, ch. 1]. — 1972. — 172p.

204. Introduction to Swiss Law: Private International Law / F. Dessemontet, W. Stoffel // Kluwer Law International, 2004 . — pp. 301-319.

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

206. 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.

207. Putzeys, J. Preparation of a Protocol Additional to the CMR Concerning

the Electronic Consignment Note / J. Putzeys. — Uniform law review 10 (2005).  
— pp. 532-535.

208. Richards, Paul. Law of Contract / Paul Richards. — Available from:  
[www.mylawchamber.co.uk/richards](http://www.mylawchamber.co.uk/richards)

209. UNCITRAL Digest of Case Law on the United Nations Convention on  
Contracts for the International Sale of Goods (2012) / Available from:  
<http://www.uncitral.org/pdf/english/clout/CISG-digest-2012-e.pdf>