

**ГЕНЕРАЛЬНА ПРОКУРАТУРА УКРАЇНИ  
НАЦІОНАЛЬНА АКАДЕМІЯ ПРОКУРАТУРИ УКРАЇНИ**

**ВОЛКОВА АЛІНА ВОЛОДИМИРІВНА**

УДК 347.441

**ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ  
АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

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

**АВТОРЕФЕРАТ**  
дисертації на здобуття наукового ступеня  
кандидата юридичних наук

Київ – 2015

*Дисертацією є рукопис.*

Робота виконана в Науково-дослідному інституті приватного права та підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака Національної академії правових наук України.

**Науковий керівник:** доктор юридичних наук, професор,  
академік Академії наук вищої школи України  
**ШИШКА Роман Богданович,**  
Юридичний інститут Національного авіаційного  
університету, завідувач кафедри кафедра  
господарського права і процесу.

**Офіційні опоненти:** доктор юридичних наук, професор,  
член-кореспондент Національної академії правових  
наук України, заслужений юрист України  
**ДЗЕРА Олександр Васильович,**  
Київський національний університет  
імені Тараса Шевченка, професор кафедри  
цивільного права;

кандидат юридичних наук, доцент  
**САМОЙЛЕНКО Георгій Валерійович,**  
Запорізький національний університет  
доцент кафедри цивільного права.

Захист відбудеться «24» лютого 2015 року о 13 на засіданні спеціалізованої вченої ради Д 26.730.02 у Національній академії прокуратури України за адресою: 04050, м. Київ, вул. Мельникова, 81б.

З дисертацією можна ознайомитися у Національній академії прокуратури України за адресою: 04050, м. Київ, вул. Мельникова, 81б.

Автореферат розісланий «23» січня 2015 року.

**Учений секретар  
спеціалізованої вченої ради**

**О. В. Києвець**

## ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА РОБОТИ

**Актуальність теми дослідження.** Ускладнення економічних зв'язків між суб'єктами господарювання, посилення кризових явищ в усіх сферах економіки є тими факторами, які не тільки утруднюють архітектоніку договірних відносин суб'єктів господарювання, а й призводять в окремих випадках до неможливості виконання взятих на себе договірних зобов'язань. Найбільш яскраво це можна спостерігати в системоутворюючих галузях економіки, і передусім транспортній.

Викладене зумовлює специфіку правового регулювання цієї сфери, адже в більшості випадків неможливо та недоцільно розмежовувати господарські та цивільно-правові аспекти правового регулювання відносин, пов'язаних із перевезенням. У більшості випадків такі відносини врегульовані цивільним законодавством, що регулює договірні відносини. Насамперед йдеться про договірне регулювання вантажних перевезень різними видами транспорту, передусім автомобільним, що при міжнародних перевезеннях ускладнюється іноземним елементом і, відповідно, необхідністю дотримання імперативних норм одразу декількох правопорядків.

Наведене не може не позначитись на правозастосовній сфері, адже господарські суди одночасно змушені застосовувати матеріальне господарське і цивільне законодавство, а також спеціальні законодавчі норми у сфері транспортних перевезень, окремі з яких безнадійно застаріли та не відповідають сьогоденню.

Система правового регулювання договірних перевезень вантажів, і перш за все автомобільним транспортом, ускладнюється тим, що значний вплив на неї справляє діяльність міжурядових і неурядових міжнародних та національних організацій, зокрема: Міжнародного союзу автомобільного транспорту, Асоціації міжнародних автомобільних перевізників України.

Надійність автомобільних перевезень, порівняно з іншими видами транспорту (морським, авіаційним), зумовлює не тільки популярність цього виду перевезень, а й підвищений до них інтерес правників різних поколінь з більшості держав світу, що відображено у спеціалізованих дослідженнях, зокрема в дисертаціях та монографіях, підготовлених вітчизняними вченими Л. Я. Свистун, частково Т. О. Колянковською, зарубіжними дослідниками А. М. Бянкіною, В. В. Вітрянським, Гуламірза Аліфогли Єлдашовим, В. П. Дуюн, Т. О. Івановою, особливо Т. П. Кизяковською, Ю. А. Лончаковою, Є. З. Прокоп'євою, О. Ф. Фаст, Р. Ш. Цинцадзе й іншими, а також у статтях і повідомленнях.

Від часу виходу праць вказаних вчених друком змінилися обставини, умови господарювання, виникла нагальна необхідність адаптації законодавства України до законодавства ЄС, хоча і не так у сфері автомобільного перевезення, як у суміжних сферах, які так чи інакше визначають особливості ведення бізнесу в сфері автомобільних перевезень.

Цілком очевидно, що окремі ключові позиції захищених на сьогодні дисертацій доцільно переглянути в контексті вказаних вище змін у пріоритетних сферах суспільних відносин. Що ж до наукових статей і повідомлень, то вони

комплексно не охоплюють регулювання автомобільних перевезень за проявами елементів його механізму.

Викладене обумовлює необхідність проведення аналізу чинного законодавства про автомобільне перевезення вантажів і його теоретичного узагальнення, вироблення науково виважених позицій щодо вирішення проблем вибору норм права й удосконалення договірного регулювання вказаних правовідносин. Усе це не тільки потребує постійного теоретичного узагальнення та аналізу договірної практики, а й породжує необхідність універсалізації договірних конструкцій, що вимагає проведення системного та комплексного дослідження окреслених питань.

Сформульовані в дисертації теоретичні положення та висновки ґрунтуються на результатах досліджень вітчизняних та зарубіжних вчених-правознавців, зокрема: *теоретиків права* С. С. Алексєєва, В. М. Горшенєва, В. С. Нерсєсянца, М. П. Рабіновича, О. Ф. Скакун; *цивільного права* С. М. Бервєно, Т. В. Боднар, М. І. Брагінського, С. М. Братуся, В. В. Вітрянського, М. К. Галянтича, А. Б. Гриняка, О. В. Дзєри, О. С. Іоффе, І. С. Кєнзафарової, Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця, Р. А. Майданика, М. С. Малєїна, Г. К. Мєтвєєва, О. О. Мєрежко, С. О. Погрібногo, Г. В. Самойленка, М. М. Сібільова, Р. О. Стефанчука, Є. О. Суханова, І. В. Спасибo-Фатєєвої, Є. О. Харитонова, Ф. Г. Шєршенєвича, Р. Б. Шишки, В. Л. Яроцького; *господарського права* О. А. Бєлянєвич, О. М. Вінник, В. М. Кравчука, І. Ю. Красько, В. С. Мілаш, В. С. Щєрбини.

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

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

- розкрити особливості становлення (генези) правового регулювання перевезень автомобільним транспортом;
- визначити систему міжнародно-правового регулювання перевезення автомобільним транспортом;
- встановити поняття та визначити структуру механізму цивільно-правового регулювання перевезень вантажу автомобільним транспортом;
- теоретично обґрунтувати роль договору у системі джерел правового регулювання відносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом;
- визначити правовий статус сторін договору перевезення вантажів автомобільним транспортом;

– розкрити зміст договору перевезення вантажів автомобільним транспортом;

– виявити особливості укладення та виконання договору перевезення вантажів автомобільним транспортом;

– визначити відповідальність сторін за порушення зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом.

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

**Предметом дослідження** є договір перевезення вантажів автомобільним транспортом.

**Методи дослідження.** У процесі дисертаційного дослідження використано такі наукові методи: діалектичний – сприяв дослідженню формування та розвитку врегулювання перевезення вантажів у нормах цивільного права (підрозділи 1.1, 1.2); історичний – використовувався при дослідженні еволюції приватноправового й іншого регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом (підрозділ 1.2); порівняльний – дав змогу виявити підходи до правового регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом (підрозділ 1.3); системно-структурного аналізу – застосовувався для з'ясування підстав виникнення правовідносин із таких перевезень і механізму їх регулювання (підрозділи 2.1, 2.2); моделювання – використовувався при з'ясуванні особливостей правового становища сторін договору перевезень вантажів і структури законодавства (підрозділ 2.2) та змісту цих договорів (підрозділ 2.3), а також для розробки і перевірки пропозицій щодо його вдосконалення; аналізу та синтезу – застосовувався при дослідженні законодавчих положень і наукових концепцій перевезень загалом (підрозділ 1.1) та норм приватного права (підрозділ 1.2), укладення договору та конструкцій цивільно-правової відповідальності (підрозділи 3.1, 3.3).

**Наукова новизна одержаних результатів** полягає в тому, що вперше проведено комплексне дослідження теоретичних і практичних питань, пов'язаних із перевезенням вантажів автомобільним транспортом, запропоновано нові теоретичні положення й розроблено рекомендації стосовно вдосконалення законодавчого його врегулювання. На підставі одержаних у процесі дисертаційного дослідження результатів, що містять елементи наукової новизни:

*Вперше:*

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

– встановлено, що акти законодавства у сфері приватного права, які регулюють перевезення вантажів автомобільним транспортом, – диспозитивні і сприяють збільшенню питомої ваги індивідуального (договірного) регулювання. Таким чином, механізм правового регулювання правовідносин у сфері перевезення вантажів автомобільним транспортом можна розглядати як систему правових

засобів, способів і форм з упорядкування правовідносин та забезпечення регулятивного впливу на його елементи;

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

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

*удосконалено:*

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

– стадії укладання договору перевезення вантажу автомобільним транспортом, де виділено інформаційну та технічну складові при укладенні договору: 1) інформаційна – забезпечує умови договору, які формує замовник, оскільки з огляду на засади розумності перевізник не може цього зробити. Така складова і є перфекцією та вимогами до оферти: вантаж, вантажний засіб, місця вантаження й розвантаження, строк перевезення; адресується професійному перевізнику й вказуються реквізити; 2) технічна чи техніко-юридична складова охоплює й уточнення цих умов у типовому договорі та визначення ціни договору і порядку розрахунків;

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

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

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

відповідальність за порушення зобов'язань за договором перевезення як державний примус;

*набуло подальшого розвитку:*

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

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

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

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

**Практичне значення одержаних результатів.** Сформульовані в дисертаційній роботі положення та практичні рекомендації можуть бути використані: в майбутніх науково-теоретичних дослідженнях договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом; для вдосконалення цивільного законодавства України та практики розгляду судами справ, пов'язаних із перевезенням вантажів автомобільним транспортом; у процесі навчання студентів вищих навчальних закладів, для підвищення кваліфікації практичних працівників, при підготовці підручників, навчальних посібників і методичних рекомендацій із курсу «Цивільне право України», «Зобов'язальне право», «Правове регулювання відносин у сфері транспорту», «Транспортне право».

**Апробація результатів дисертації.** Обговорення дисертаційного дослідження здійснено на засіданні кафедри цивільного права Запорізького національного університету. Основні положення та висновки дисертаційної роботи апробовані на науково-практичних міжнародних і всеукраїнських конференціях: «Сьомі осінні юридичні читання» (м. Хмельницький, 28-29 листопада 2008 р.); «Запорізькі правові читання» (м. Запоріжжя, 17-18 травня 2013 р.); «Людина, суспільство, держава:

правовий вимір у сучасному світі» (м. Київ, 27 лютого 2014 р.); «Право і держава сучасної України: проблеми розвитку та взаємодії» (м. Запоріжжя, 18-19 квітня 2014 р.); «Верховенство права у процесі державотворення та захисту прав людини в Україні» (м. Запоріжжя, 30-31 травня 2008 р.); «Правова освіта та правова наука в Україні в умовах сучасних трансформаційних процесів» (м. Запоріжжя, 16-17 листопада 2013 р.); «Аеро-2013. Повітряне і космічне право» (м. Київ, 22 листопада 2013 р.); на регіональних конференціях «Проблеми державотворення і захисту прав людини в Україні» (м. Львів, 4-5 лютого 2009 р. та 8-9 лютого 2010 р.).

**Публікації.** Результати дисертаційного дослідження викладено у семи статтях, опублікованих у виданнях, що входять до переліку наукових фахових видань, дві з яких – у виданнях зарубіжних країн, а також у семи тезах-повідомленнях на науково-практичних конференціях.

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

## ОСНОВНИЙ ЗМІСТ РОБОТИ

У **Вступі** обґрунтовано вибір та актуальність теми дисертації, визначаються її мета і завдання, об'єкт, предмет та методологія дослідження, висвітлюється наукова новизна, теоретичне і практичне значення одержаних результатів, наводяться відомості про апробацію результатів дисертаційної роботи, її структуру й обсяг.

**Розділ 1. «Становлення правового регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом»** складається із трьох підрозділів.

У підрозділі 1.1 «Гене́за правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом» йдеться про те, що будь-яке правове явище, у тому числі й субінститут перевезень вантажів, виникло внаслідок потреби в переміщенні товарів, змінювалось у зв'язку з появою нових видів транспорту та засобів перевезення, тривалого пошуку способів і засобів урегулювання взаємовідносин між його учасниками із врахуванням їхніх детермінантів та природи.

У підрозділі проведено кореляційний аналіз понять «логістика» та «перевезення» як однієї з теорій управління виробництвом, що започаткована на практичній діяльності і включає заготівлю, виробництво та розподіл товарів і їхнє перевезення. Одне з тлумачень терміна «логістика» як управління переміщенням і матеріально-технічним постачанням військ приписується візантійському імператорові Леву VI (866–912 рр. н.е.) і набуло розвитку у фундаментальних працях військового теоретика ХІХ століття А. А. Жоміні (1779–1869 рр.).

Виділено організаційний і техніко-економічний аспекти розвитку цих відносин та механізм їх регулювання. Автор вважає, що транспортні перевезення розвиваються як порівняно самостійний напрям правового регулювання цивільним правом та в договірному регулюванні підтипу договорів з надання транспортних послуг. Доведено, що найбільш придатний для регулювання цивільно-правовий

підхід, який абстрагується від дозвільних процедур, технічної складової, контролю і організаційної складової діяльності перевізника як суб'єкта господарювання.

У підрозділі 1.2 «Правове регулювання автомобільних перевезень вантажів: міжнародно-правовий аспект» автор виходить із позитивістського підходу до регулювання як основи єдності законодавства у сфері перевезення вантажів, зокрема із врахуванням транспортної інфраструктури, гармонізації транспортних процесів, конкуренції між перевізниками. Прийняття та виконання норм, стандартів, міжнародних угод у цій сфері, в тому числі й Конвенції про договір міжнародного перевезення вантажів 1956 р., і швидке поширення передового досвіду договірного регулювання забезпечено: створенням уніфікованих і узгоджених систем інформації, включаючи електронний обмін даними (EDI) і електронну обробку даних (EDR). Виділено міжнародний і національний рівні регулювання відносин з перевезення вантажів та зазначено про тенденцію до їх зближення.

Незважаючи на декларативність окремих їхніх положень, вони мають бути належним чином: а) імплементовані в національне законодавство; б) деталізовані в механізмі їхнього забезпечення; в) трансформовані через національні традиції нормотворчості; а також г) враховувати застереження та відходи від загального правила на час набуття передбачених критеріїв кількісного та якісного спрямування.

У підрозділі 1.3 «Стан дослідження проблематики правового регулювання перевезення вантажів автомобільним транспортом» з'ясовано напрями і зміст пропозицій попередніх дослідників. Встановлено, що дослідження проблематики активізувались із прийняттям Закону України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон), який містить спірні положення. Дисертант солідаризується в оцінці недостатнього стану регулювання перевезень вантажів і потребі його подальшого вдосконалення. Уточнено положення про: основні та допоміжні стадії виконання зобов'язань із перевезення вантажів автомобільним транспортом; узгодження умов договору (замовлення, заявка, форма-оферта, договір перевезення), його дистанційне укладення через мережу Інтернет; встановлення надання вантажу до перевезення, а транспортних засобів для перевезення, особливо із змінними кузовами чи іншими засобами перевезення, та порядку прийняття вантажу; транспортування вантажу до місця призначення; видачу/прийняття вантажу його отримувачу чи уповноваженій ним особі (основні стадії); визначення властивостей і тону ваги чи інших фізичних характеристик (довжина, висота) вантажу; вантажно-розвантажувальні роботи; супровід вантажу; його переадресацію; утримання вантажу та порядок і підстави застосування видів забезпечення виконання сторонами зобов'язань; складення актів; застосування акцесорних примусових заходів і врегулювання розбіжностей сторін, а за необхідності – порядок притягнення до відповідальності за невиконання чи неналежне виконання основного та допоміжного транспортного зобов'язання.

**Розділ 2. «Механізм цивільно-правового регулювання автомобільних перевезень вантажу»** складається із чотирьох підрозділів.

У підрозділі 2.1 «Поняття та структура механізму цивільно-правового регулювання перевезень вантажу автомобільним транспортом» на основі відомих доктринальних конструкцій механізму договірного регулювання встановлено його елементи. Зазначено, що їхнє врегулювання має бути уніфіковано за такими

напрямами, як: уніфікація понятійного апарату, вимог до засобів перевезення, оформлення вантажів і їх видів, вимог до перевізників, змісту договору, визначення прав та обов'язків сторін, переліку стимулів, обмежень, видів і наслідків порушення зобов'язань. Зазначене забезпечить виважене врегулювання вказаних правовідносин у системі позитивістського впливу на їх учасників та можливість свободи досліджуваного договору.

З'ясовано, що механізм цивільно-правового регулювання відносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом охоплює два рівні: позитивістський і договірний (піднормативний). Кожен із них має свої підходи та центри тяжіння: перший відображає державницький чи міждержавницький (у міжнародних угодах) підхід, а другий – індивідуальний чи приватний взаємоузгоджений інтерес сторін договору. Договірне регулювання відносин із перевезення вантажу є детальнішим, ніж у позитивному праві щодо уточнення його елементів. Воно надає сторонам цих відносин свободу формування інших елементів та їх дій, бути нормотворцями для себе та для суду в разі виникнення спору.

У підрозділі 2.2 *«Договір як форма правового регулювання відносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом»* автор виходить з того, що договору як мононормативному акту відведено особливе місце в механізмі правового регулювання правовідносин. Водночас, якщо він містить відсильні положення, то неповнота договірної регулювання заповнюється прийнятими спеціальними актами законодавства. Для протидії нав'язуванню кабальних умов договору та посилення охорони прав слабкої сторони частини 3 ст. 6 ЦК України запропоновано доповнити пунктом 3, у якому встановити застереження у такій редакції: «Сторони договору не можуть звужувати права та обов'язки сторін за договором порівняно з тими, що встановлені актами законодавства».

Піддано критиці визначення договору перевезення вантажу в ч. 1 ст. 909 ЦК України як тавтологічне у частині уточнення його сторін, а в Правилах перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні (далі – Правила) – як некоректне, таке, що суперечить юридичній лексиці ЦК України, поєднує різні прояви категорії «договір», некорельоване з ч. 1 ст. 251 ЦК України, суперечить засаді розумності, неточно вказує на правове становище перевізника та роль вантажовідправника у формуванні його умов, як незрозумілий вислів «відповідальність сторін щодо їх додержання». Запропоновано авторську дефініцію договору перевезення вантажу: «За договором перевезення вантажів перевізник зобов'язується за плату перевезти вантаж від вантажовідправника до вантажоодержувача на встановлених вантажовідправником виду, обсягу, строку та інших умовах перевезення у зазначене місце». Цей договір є двостороннім, оплатним, консенсуальним, алеаторним, комплексним та здебільшого договором про приєднання; може бути змішаним і як його різновид мультимодальним.

Встановлено, що уніфікація договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом забезпечується не тільки рекомендаціями та роллю АсМАП України у відстоюванні інтересів перевізників, тісною їх взаємодією, а й впливом запозиченого зарубіжного досвіду.

У підрозділі 2.3 *«Сторони договору перевезення вантажу автомобільним транспортом»* вказано на помилковість віднесення сторін договору до його умов у

Законі і Правилах та підміну терміна «сторони» договору на «суб'єкти договірної правовідносини».

Автор солідаризується з С. С. Алексєєвим, що встановлення понять забезпечує: їх тлумачення, єдність правового розуміння та правового регулювання. Зауважено, що на різних стадіях правове становище сторін досліджуваного договору трансформується: власник вантажу (до передачі перевізнику – вантажовідправник, а з передачі – вантажоодержувач); offerent-акцептант при укладенні цього договору, а з моменту його укладення – сторона договору; у разі виявлення порушень – претензійник; при зверненні з позовом до суду – позивач/відповідач.

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

Вказано, що достатньо часто натомість терміна «сторони» договору вживається термін «суб'єкти договірної правовідносини», що досить спірно: по-перше, якщо є загальне правове становище та спеціальне, то використовується саме останнє; по-друге, термін «суб'єкти» є теоретичним, а не прикладним; по-третє, у ст. 2 ЦК України як основному акті цивільного законодавства застосовано термін «учасники цивільних правовідносин»; по-четверте, термін «суб'єкти» у ЦК України застосовано лише стосовно права власності та права інтелектуальної власності, але, на думку дисертанта, не досить вдало; по-п'яте, поняття «договір» є уточненням загального поняття «зобов'язання», а в зобов'язаннях їх учасниками згідно зі ст. 509 ЦК України є сторони; по-шосте, відповідно до ч. 2 ст. 202 ЦК України кожен договір є двостороннім чи багатостороннім правочином, а учасниками правочину законом визнано сторони.

У підрозділі 2.4 «Зміст договору перевезення вантажів автомобільним транспортом» вказано на недоліки ч. 2 ст. 50 Закону щодо визначення істотних умов досліджуваного договору: віднесення туди сторін та слова «термін», який необхідно замінити терміном «строк». При визначенні змісту досліджуваного договору дисертант орієнтується на вимоги ст.ст. 628 та 638 ЦК України, а також глави 5 Принципів УНІДРУА, в яких умови договору визначено через зобов'язання його сторін. Зазначається, що в спеціальному законі вбачається: відхід від традиційного підходу до умов договору в ст. 638 ЦК України, відтворення положень спеціального закону та Правил. У результаті виявляється симбіоз змісту договору та правового становища сторін. Уточнено, що умови договору зумовлюють права й обов'язки його сторін.

Автор вважає, що основним для уточнення послуги з перевезення обрано сам вантаж і його технічні та правові характеристики, що впливає на вибір перевізного засобу, маршрут, швидкість, ціну тощо, а також розширює коло джерел його правового регулювання. Доведено, що істотні умови договору здатні детермінувати інші. Відстоюється думка про те, що передоплата, зокрема готівкою, відповідно до

договору забезпечує дорожні витрати перевізника, наприклад на придбання пального тощо.

Встановлено, що умови досліджуваного договору є відправними для правового становища його сторін та оцінки виконання їхніх обов'язків.

**Розділ 3 «Укладення, виконання договору на перевезення вантажу автомобільним транспортом і наслідки порушення зобов'язань його сторін»** складається із трьох підрозділів.

У підрозділі 3.1 «Укладення договору на перевезення вантажів автомобільним транспортом» автор виходить із того, що укладання договорів, з одного боку, є матеріально-правовим явищем, закріпленим у главі 53 ЦК України і главі 20 ГК України, а з другого – процесуальним (як послідовність і юридична процедура досягнення домовленості між оферентом та акцептантом).

У результаті аналізу судової практики представлено позицію, що укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами) та ст. 48 Закону). Автор солідаризується з критикою застосування терміна «сторона» в главі 53 ЦК України, що регулює відносини з укладення договору: на момент укладення договору є лише оферент та акцептант, які стають сторонами договору лише після набуття ним сили. Якщо сторони ігнорують вимоги щодо форми письмового договору, вони ризикують настанням наслідків недотримання передбаченої законом письмової форми правочину (ст. 218 ЦК України).

Виділено інформаційну та технічну складові укладення договору: перша забезпечує його умови й інформує про них замовника, насамперед про ціну; друга – охоплює занесення умов договору у типовий договір та, відповідно, визначення ціни договору і порядку розрахунків.

У підрозділі 3.2 «Виконання зобов'язань на перевезення вантажу автомобільним транспортом» презюмується, що виконання договору забезпечує досягнення його мети – перевезення вантажу у визначені замовником пункт/місце і строк. При виконанні цього договору наявні такі складові: 1) техніко-технологічна – дотримання правил завантаження, перевезення, розвантаження вантажу, правил дорожнього руху як звичайні умови; 2) юридичні – переміщення вантажу та видача його отримувачу в установленому місці та у визначений строк. Дії з виконання охоплюють: 1) дії з надання вантажу для перевезення і його належного оформлення відповідними документами, оплати вартості перевезення (ціни), якщо не встановлено інше; 2) надання транспортного засобу та/або для його завантаження як зустрічне надання; 3) переміщення вантажу у визначене замовником місце; 4) повідомлення отримувача про прибуття вантажу; 5) видача/приймання вантажу з оформленням актами приймання та їх підписання; 6) а в разі виникнення розбіжностей – їх врегулювання.

На виконання зобов'язань сторін за договором на перевезення вантажу автомобільним транспортом повинні бути виконані, відповідно: 1) умови договору (формальний критерій); 2) вимоги актів законодавства як складових досліджуваного договору, зокрема Закону та Правил; 3) правила ділового обороту, а за їх відсутності вимоги, що, звичайно, ставляться. Першість у цій тріаді, на переконання дисертанта,

належить умовам договору, через які його сторони переводять свій економічний інтерес у стан нормативного регулювання та забезпечення досягнення мети: для вантажовідправника і вантажоодержувача – переміщення його у просторі; для перевізника – отримання прибутку від своєї діяльності.

У підрозділі 3.3 «Відповідальність сторін за порушення зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом» автор виходить із того, що в результаті порушень умов договору виникає додатковий акцесорний обов'язок порушника, який може бути виконаний за загальними правилами виконання зобов'язань, в разі подання позову – стати підставою для притягнення до відповідальності за порушення обов'язку.

Наголошується на неоднозначному значенні відповідальності в актах законодавства: 1) відповідальне ставлення замовника до виконання зобов'язань як оціночна категорія; 2) зобов'язання примусом у визначені законом порядок і спосіб як додаткове обтяження порушника. Звертається увага на декларативність чинного законодавства стосовно визначення санкцій за порушення зобов'язань. Зазначається, що у ст. 60 Закону йдеться лише про штрафну відповідальність автомобільних перевізників і упущено симетричну їй відповідальність замовників, що слід усунути.

Автор вважає, що конструкція переростання акцесорного зобов'язання, яке виникає внаслідок порушення умов договору, у цивільно-правову відповідальність через рішення суду про застосування примусу вносить ясність у розмежування застосування санкцій. Це дає підстави відмежувати наслідки акцесорного зобов'язання за порушення зобов'язань за договором перевезення вантажу та актів спеціального законодавства від примусу до його виконання судом нормами матеріального і процесуального права відповідно до Закону України «Про державну виконавчу службу».

Піддано критиці положення Статуту автомобільного транспорту УРСР та запропоновано його визнати таким, що втратив чинність. Уточнено, що в разі невиконання зобов'язань за договором перевезення вантажів внаслідок дій третіх осіб, винних у ДТП, крадіжки вантажу, масових акцій протесту та перекриття доріг, свавілля учасників дорожнього руху із управлінськими повноваженнями тощо, вина перевізника як підстава для притягнення його до відповідальності відсутня (ст. 614 ЦК України). На нього покладається обов'язок доведення своєї невинуватості, а також того, що він вжив усіх залежних від нього заходів для належного виконання зобов'язання.

## ВИСНОВКИ

На основі репрезентованого в рукописі дисертації дослідження здійснено теоретичне узагальнення й нове вирішення низки наукових завдань, що полягають у комплексному осмисленні механізму та джерел правового регулювання договірних відносин у сфері перевезення вантажів автомобільним транспортом і формування на цій основі наведених нижче теоретичних висновків та практичних пропозицій щодо вдосконалення цивільного законодавства України.

1. Відправним положенням досягнення мети регулювання перевезення вантажів визначено виважені економічно та юридично закріплені зрозумілі правила,

що передбачають регулювання внутрішніх організаційних, передумовних відносин, дотримання технічних імперативів. Це забезпечує цивільно-правовий підхід до їх регулювання, абстрагування від інших складових і залишає місце свободі договору. Наразі регулювання вантажних перевезень уніфікується в результаті дії чинників постійного, темпорального та територіального походження, що забезпечує його універсалізацію.

Необхідно виробити єдині підходи до врегулювання цих правовідносин, зокрема через адаптацію в національному законодавстві технічних регламентів ЄС у цій сфері.

2. В умовах дуалізму приватного права констатовано двоцентрову систему регулювання відносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом: в основі першої – ЦК України, в основі другої – ГК України. Доведено, що положення актів законодавства дублюються; наявні в них помилки переходять із одного акта в інший; наявні лексично некоректні визначення. Обґрунтовано: а) необхідність уніфікації законодавства про перевезення на основі модельного закону; б) розмежування напрямів (технологічного та правового) їх регулювання; в) визнання такими, що втратили чинність, низки актів законодавства, які не відповідають потребам економічного обороту.

3. Уточнено, що механізм правового регулювання відносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом: а) забезпечує ідеальну модель врегулювання цих відносин чинним законодавством; б) включає договір як підставу виникнення правовідносин і їх диспозитивного регулювання мононормами права; в) забезпечує реалізацію норм права й здійснення цивільних прав та виконання юридичних обов'язків сторін перевезення.

4. Доведено, що визначення договору перевезення вантажів у Статуті автомобільного транспорту УРСР з юридично-технічного боку суперечливе: 1) є тавтологічним у частині визначення сторін; 2) не приведене у відповідність до положень ЦК України; 3) поєднує різні прояви категорії «договір»; 4) не забезпечує роль договору як програмно-цільової моделі діяльності його сторін; 5) некоректно використано дефініцію «термін» згідно зі ст. 251 ЦК України, оскільки термінове перевезення вантажу в сенсі ст. 50 Закону суперечить засаді розумності; 6) неточно вказано правове становище перевізника відповідно до ч. 1 ст. 33 Закону України «Про автомобільний транспорт»; 7) проігноровано правило про професійність діяльності перевізника.

5. Доведено, що типові форми договорів на перевезення вантажів автомобільним транспортом, передбачені Правилами, варто сприймати як особливі види нормативного впливу. Договір має укладатися обов'язково з урахуванням типових умов, якщо така обов'язковість передбачена нормативно-правовим актом. Якщо такі умови не затверджені уповноваженими державними органами, а виходять від учасників цивільних правовідносин, то їх оприлюднення є лише інформацією про умови можливого договору (запрошення до оферти).

6. Визначення змісту договору перевезення вантажу автомобільним транспортом у спеціальних актах сформовано з ігноруванням їх визначення у ст.ст. 628 і 638 ЦК України, що слід виправити. Уточнено, що предмет

досліджуваного договору (транспортна послуга) конкретизується видом вантажу і його транспортабельними властивостями.

7. Доведено некоректність використання у главі 53 ЦК України терміна «сторона» на стадії укладення договору: 1) на момент укладення договору є offerent та acceptant; 2) договір вважається укладеним із моменту досягнення домовленості в установленій законом формі; 3) з цього моменту offerent і acceptant стають сторонами договору і між ними виникають правовідносини; 4) термін «сторона» свідчить про наявність суб'єктивних прав та юридичних обов'язків за договором.

8. Встановлено, що Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні у редакції, розміщеній на сайті Верховної Ради України, є прикладом механічного чи вкрай поганого перекладу його російськомовного аналогу, не сприяє поширенню правової культури і має бути приведений у відповідність до норм української мови.

9. Виділено інформаційну та технічну складові при укладенні договору: 1) інформаційна складова надає можливість визначити доцільність укладання договору з певним перевізником; вона є перфекцією та вимогами до offerenti: вантаж, вантажний засіб, місця завантаження й розвантаження, строк перевезення, розцінки; 2) техніко-юридична складова узгоджується в тексті договору і конкретизує права та обов'язки сторін.

10. Виконання договору перевезення вантажів автомобільним транспортом охоплює: 1) дії з надання вантажу для перевезення і його належного оформлення відповідними документами, в тому числі оплати вартості перевезення (ціни); 2) надання транспортного засобу та/або для його завантаження як зустрічне надання; 3) переміщення вантажу у визначене замовником місце; 4) повідомлення отримувача про прибуття вантажу; 5) видача/приймання вантажу з оформленням актів приймання/передачі та їх підписання; 6) у разі виникнення розбіжностей – їх врегулювання.

11. Доведено, що санітарний паспорт необхідний для екіпажу, якщо технологія перевезення харчових продуктів передбачає безпосередній вплив водія на вантаж і можливість його зараження; в інших випадках він зайвий.

12. Визначено, що відповідальність перевізника за порушення договору перевезення характеризується певними особливостями в актах законодавства: 1) встановлено вичерпний перелік порушень договору, за які настає відповідальність перевізника; 2) конкретизовано розміри штрафів за окремі порушення договору перевезення, які застосовуються до перевізника; 3) спростовано встановлення обмеженої відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу (багажу) як такої, що суперечить презумпції повноти відшкодування збитку; 4) уточнено підстави для звільнення перевізника від відповідальності.

13. Запропоновано внести зміни до ст.ст. 6, 649, 909 ЦК України, ст. 52 Закону України «Про автомобільний транспорт», Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, визнати таким, що втратив чинність, Статут автомобільного транспорту УРСР.

## **СПИСОК ПРАЦЬ, ОПУБЛІКОВАНИХ ЗА ТЕМОЮ ДИСЕРТАЦІЇ:**

1. Волкова А. В. Правова природа договору міжнародного комбінованого перевезення вантажів / А. В. Волкова // Вісник Запорізького національного університету. – 2013. – №1. – С. 52–56.

2. Волкова А. В. Генеза міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом / А. В. Волкова // Вісник Запорізького національного університету. – 2013. – № 3. – С. 90–96.

3. Волкова А. В. Правове регулювання міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом в умовах дуалізму приватного права / А. В. Волкова // Науковий вісник Ужгородського національного університету. – 2013. – Вип. 23. – Ч. 1. – Т. 1. – С. 175–178. – (Серія «Право»).

4. Волкова А. В. Механізм правового регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом / А. В. Волкова // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2014. – № 1(30). – С. 96–100.

5. Волкова А. В. Відповідальність сторін за порушення їх зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом / А. В. Волкова // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. – 2014. – № 2(31). – С. 104–108.

6. Волкова А. В. Акцессорное обязательство и гражданско-правовая ответственность за нарушение договора перевозки грузов автомобильным транспортом / А. В. Волкова. // Наука. Общество. Государство. Электронный научный журнал Пензенского государственного университета. – 2014. – № 4 (8): [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://esj.pnzgu.ru/>

7. Volkova A. Agreement as a form of legal regulation of freighting by road transport / A. Volkova // Scientific Letters of Academic Society of Michal Baludansky. Volume 2, No. 6/2014 – P. 98–100.

8. Волкова А. В. Чинники перевезень вантажів транспортом / А. В. Волкова // АЕРО – 2013. Повітряне і космічне право: матеріали Всеукраїнської конференції молодих учених і студентів (м. Київ, Національний авіаційний університет, 22 листопада 2013 р.). – К.: Ком'ютерпрес, 2013. – С. 566–568.

9. Волкова А. В. Правове регулювання автомобільних перевезень / А. В. Волкова // Актуальні питання договірної регулювання приватних правовідносин: зб. тез наук.-практ. круглого столу (21 лютого 2014 р.) / за ред. д.ю.н., проф. Р. Б. Шишки, к.ю.н. І. І. Шемелинця. – Ірпінь: НУДПС, 2014. – С. 20–21.

10. Волкова А. В. Правове становище автомобільних перевізників / А. В. Волкова. / Людина, суспільство, держава: правовий вимір у сучасному світі: матеріали IV Міжнародної науково-практичної конференції (м. Київ, Національний авіаційний університет, 27 лютого 2014 р.). – С. 552–554.

11. Волкова А. В. Відповідальність сторін за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом / А. В. Волкова // Запорізькі правові читання: матеріали щорічної міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 16 травня 2014 р.) / за заг. ред. Т. О. Коломоєць. – Запоріжжя: ЗНУ, 2014. – С. 121–124.

12. Волкова А. В. Правовий статус оператора міжнародних комбінованих перевезень вантажів / А. В. Волкова // Запорізькі правові читання: тези доповідей Щорічної міжнародної науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 17–18 травня 2013 р.) / за заг. ред. Т. О. Коломоєць. – Запоріжжя: ЗНУ, 2013. – С. 198–200.

13. Волкова А. В. Чинники становлення та розвитку міжнародних перевезень вантажів / А. В. Волкова // *Правова освіта та правова наука в Україні в умовах сучасних трансформаційних процесів: тези доповідей Всеукраїнської науково-практичної конференції (м. Запоріжжя, 16–17 листопада 2013 р.)* / за заг. ред. Т. О. Коломоєць. – Запоріжжя: ЗНУ, 2013. – С. 73–75.

## АНОТАЦІЇ

**Волкова А. В. Договір перевезення вантажів автомобільним транспортом.**  
– *На правах рукопису.*

Дисертація на здобуття наукового ступеня кандидата юридичних наук зі спеціальності 12.00.03 – цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право. – Національна академія прокуратури України, Київ, 2015.

Дисертація присвячена дослідженню договору перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні. Розглянуто становлення цього договору на основі концепції поєднання позитивного та мононормативного договірної регулювання.

У роботі встановлено недоліки чинного законодавства і надано пропозиції щодо їх усунення. Визначено систему нормативно-правових актів України, що їх регулюють, і виявлено їхні вразливі положення, стан дослідження проблематики; здійснено теоретико-правове дослідження елементів цього договору, його юридичну природу та розроблено доктринальне його поняття, уточнено зміст, порядок укладання та виконання; розроблено новий підхід до цивільно-правової відповідальності за порушення зобов'язань як переростання акцесорного зобов'язання, яке виникло внаслідок порушення зобов'язань, у цивільно-правову відповідальність, що визначається виключно судом і виконується Державною виконавчою службою України.

У роботі сформульовано: наукові висновки, пропозиції та рекомендації з удосконалення законодавства про договори перевезення вантажів автомобільним транспортом.

**Ключові слова:** акцесорне зобов'язання, договір перевезення, автомобільний транспорт, вантажовідправник, вантажоодержувач, замовник, перевізник, істотні умови договору, укладання та виконання договорів, цивільно-правова відповідальність сторін.

**Волкова А. В. Договор перевозки грузов автомобильным транспортом.**  
– *На правах рукописи.*

Диссертация на соискание научной степени кандидата юридических наук по специальности 12.00.03 – гражданское право и гражданский процесс; семейное право; международное частное право. – Национальная академия прокуратуры Украины, Киев, 2015.

Диссертация посвящена исследованию договора перевозки грузов автомобильным транспортом в Украине. Рассмотрено его становление на основе концепции сочетания позитивного и мононормативного договорного регулирования.

В работе установлены недостатки действующего законодательства и представлены предложения по их устранению. Определена система нормативно-правовых актов Украины, которые их регулируют, также установлены их уязвимые положения, состояние исследования проблематики; осуществлено теоретико-правовое исследование элементов этого договора, его юридической природы и разработано его доктринальное понятие, уточнено содержание, порядок заключения и исполнения; разработан новый подход к гражданско-правовой ответственности за нарушение обязательств как перерастание акцессорного обязательства, возникшего вследствие нарушения обязательств, в гражданско-правовую ответственность, которая определяется исключительно судом и выполняется Государственной исполнительной службой Украины.

В работе сформулированы: научные выводы, предложения и рекомендации по усовершенствованию законодательства о договорах перевозки грузов автомобильным транспортом.

**Ключевые слова:** акцессорное обязательство, договор перевозки, автомобильный транспорт, грузоотправитель, грузополучатель, заказчик, перевозчик, существенные условия договора, заключение и выполнение договоров, гражданско-правовая ответственность сторон.

**Volkova A.V. The contract of carriage of goods by road. – Manuscript copyright.**

Thesis for PhD in Law with a degree in 12.00.03 – Civil Law and Civil Procedure; Family Law; International Private Law. – National Prosecution Academy of Ukraine, Kyiv, 2015.

Thesis focuses on research of agreement on freighting by road transport in Ukraine. It is considered the formation of the agreement on the concept of positive and mononormative connection of agreement regulation.

It is found shortcomings of current legislation and offered suggestions for their improvement. It is defined the system of normative legal acts of Ukraine, which regulate and set their vulnerable position, state of research problems; performed theoretical and legal research elements of this agreement, its legal nature and developed its doctrinal concept are clarified content, execution and fulfillment; developed a new approach to civil liability for violation of obligations as the transformation of accessory liability arising from the violation of obligations in civil liability, which is determined exclusively by the court and executed by the State Penitentiary Service of Ukraine.

In the research paper formulated: scientific conclusions, proposals and recommendations on legislation improvement of agreements on freighting by road transport, conclusions.

**Keywords:** accessory obligations, transport agreement, road transport, shipper, consignee, customer, carrier, essential terms of the agreement, conclusion and execution of agreements, civil responsibility of parties.