

Міністерство освіти і науки України
Тернопільський національний економічний університет
Юридичний факультет
Кафедра цивільного права і процесу

Острожинська Ірина Ігорівна

Договір перевезення автомобільним транспортом

Спеціальність: 8.03040101 – Правознавство
Магістерська програма – Правознавство

Магістерська робота

Виконала студентка групи ПРм-21
Острожинська І.І.

Науковий керівник:
к.ю.н., доцент, О.Б. Гнатів

Магістерську роботу допущено
До захисту:

«___» _____ 20___р.

Завідувач кафедри І.Р. Калаур

Тернопіль - 2017

Зміст

Вступ	
Розділ 1. Правове регулювання відносин перевезення автомобільним транспортом	
1.1. Джерела правового регулювання відносин перевезення автомобільними транспортом.....	
1.2. Цивільно-правовий договір як регулятор перевезень автомобільним транспортом.....	
Висновки до розділу 1	
Розділ 2. Правовий статус сторін та зміст договору перевезення автомобільним транспортом	
2.1. Правовий статус сторін договору перевезення автомобільним транспортом.....	
2.2. Істотні умови договору перевезення автомобільним транспортом.....	
Висновки до розділу 2	
Розділ 3. Динаміка договору перевезення автомобільним транспортом	
3.1. Укладання договору перевезення автомобільним транспортом.....	
3.2. Виконання договору перевезення автомобільним транспортом.....	
3.3.	
Висновки до розділу 3	
Висновки	
Список використаної літератури	

Розділ 1

Правого регулювання відносин перевезення автомобільним транспортом

1.1. Джерела правового регулювання відносин перевезення автомобільними транспортом

Категорія «правове регулювання» у походженні від латинського «regulo» означає «правило» і впорядкування, налагодження, приведення чогось у відповідність з чимось. У семантичному тлумаченні термін «регулювати», як визначив О.В. Малько [1, с. 27] із яким солідаризується більшість фахівців – це правове впорядкування за допомогою права. Його сутність полягає у впливі на учасників правовідносин та спрямуванні чи впорядкуванні їх дій у потрібному напрямі. Це відбувається під впливом права на елементи правовідносин: встановлення підстав їх виникнення, правового становища учасників, правового режиму об'єкта правовідносин.

На переконання В. М. Горшенєва, в узагальненій формі правове регулювання відображає соціальне призначення права як одного з важливих організуючих факторів в системі соціального управління суспільними процесами [2, с. 19]. В. Л. Яроцький, у найзагальнішому вигляді правове регулювання в приватноправовій сфері охарактеризував як регламентаційний вплив на особисті немайнові й майнові відносини цілісної системи правових засобів, що забезпечує упорядкованість фактичної поведінки їх учасників [3, с. 245].

Отже, правове регулювання правовідносин з перевезення, у тому числі й автомобільним транспортом, є набором юридичних засобів та способів державно-владного впливу на учасників цих правовідносин через елементи механізму правового регулювання, насамперед через елементи цих

правовідносин. Це передбачає виділення в ній об'єктивних і суб'єктивних елементів (зовнішнього прояву такої діяльності та її внутрішніх, суб'єктивних характеристик), а також її об'єкта – фізичних або соціальних цінностей, на які спрямована діяльність, та суб'єкта – того, хто здійснює цю діяльність [4, с. 140].

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

Сьогодні ведеться пошук шляхів підвищення ефективності регулювання суспільних відносин приватним правом загалом та окремих його інститутів на основі ідей універсалізації, а в Україні – напряму його адаптації до положень законодавства ЄС. Безперечно, що Законом України «Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» [5] передбачено приведення національного законодавства до вимог законодавства ЄС. У своєму спрямуванні вони збігаються оскільки міжнародні акти у сфері приватного права, його окремих підгалузей та інститутів та акти ЄС забезпечують універсалізм правового регулювання. Йдеться про механізм соціальної дії права, його місце в системі соціальних регуляторів, зміст, характер та напрями такого регулювання.

Безумовно, що правове регулювання автомобільних перевезень повинне бути уніфіковане. Це забезпечує зручність у правозастосуванні за напрямами: уніфікації понятійного апарату, вимог до засобів перевезення, оформлення вантажів, проходження митних процедур, урахування позицій сторін перевезень та національних інтересів, наразі щодо збереження транспортної інфраструктури. При тому, що однією з засад цивільного

законодавства є свобода договору (п. 3 ст. 3 ЦК України), сторони цих перевезень не завжди вільні у виборі можливостей застосування права, оскільки тут є певні імперативи та обмеження (наприклад в'їзду у Київ та інші міста України вдень, тоннажності автомобіля), правила навантаження та кріплення вантажів, зокрема штучних, які перевищують рівень бортів кузова тощо.

Важливим міжнародним документом у сфері правого регулювання перевезення автомобільним транспортом є Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом [6], що укладена в Женеві 19 травня 1956 року. Цю Конвенцію підписав в свій час Радянський Союз але пізніше 1 серпня 2006 Україна приєдналася офіційно до цієї угоди з певними застереженнями. У відповідності до ст. 1 ця Конвенція застосовується до договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом, якщо місце відправлення або місце призначення вантажу знаходиться у двох різних країнах. Ця Конвенція має в цілому імперативний характер. Сторони можуть обирати правові норми, що регулюють їх поведінку у таких випадках деякі умови договору можуть визначатись за законом місця складання договору ст. 5 виконання договору може регулюватися в окремих випадках за законом місця знаходження вантажу. (ст. ст. 16, 20); призупинення та перерва строку позовної давності визначається за законом суду.

Близько 10 країн підписали 30.09.1957 р. Європейську Угоду про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів [7], що набрала чинності 29.01.1968 р. На сьогодні практично всі країни Європи визнали дію Конвенції, зокрема Україна приєдналася з 2000 р. Основну увагу цей міжнародний правовий документ приділив двом питанням: поняттю та різновидам небезпечних вантажів технічним вимогам до транспортних засобів, що використовуються для перевезень такого роду вантажу. Ці питання містяться в спеціальних двох додатках, що є невід'ємною частиною Конвенції. Загальні питання договору перевезення можна вирішувати посилаючись на

Конвенцію 1956 року. Важливо зауважити, що кожна Договірна Сторона зберігає за собою право щодо регламентації або заборони ввезення на свою територію небезпечних вантажів. Договірні Сторони зберігають за собою право домовлятися шляхом укладення особливих двосторонніх або багатосторонніх угод про те, що деякі небезпечні вантажі за деяких умов можуть допускатися до міжнародних перевезень через їхню територію або навпаки заборонятися до перевезень. Конвенція надає державам самостійно вирішувати питання про можливість або заборону перевезень небезпечних вантажів своєю територією, встановлювати окремі умови таких перевезень.

Крім вантажних конвенційному врегулюванню піддали пасажирські перевезення. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу [8] була відкрита для підписання з 1.03.1973 року. Україна приєдналася до неї 15.12.2004 року. Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення пасажирів і їхнього багажу транспортними засобами, коли в договорі зазначено, що перевезення здійснюється територією принаймні двох держав. Детально визначається хто є перевізником, пасажиром, а також ставляться загальні вимоги до автотранспортних засобів.

Окреме місце займає Європейська Угода про міжнародні автомагістралі [9] від 15.11.1975 року. (Україна приєдналася до неї 09.11.1982 року Відповідно до цього договору країни розробили план автодорожньої мережі, що називається мережею «Е», а детальний опис її дано у додатку за №1 до Угоди. Всі дороги пронумеровані за напрямками захід-схід та північ-південь, вказані як основні так і проміжні дороги, а також існуючі відгалуження та сполучні дороги. Додаток за №2 визначає умови, яким повинні відповідати міжнародні автомагістралі. У залежності від категорії міжнародних доріг розроблені технічні стандарти, що використовуються під час прокладання та експлуатації доріг.

Сьогодні в Україні діють і ряд інших конвенцій, якими стандартизовано техніко-технологічний аспект перевезень автомобільним

транспорт. Зокрема йдеться про Конвенцію про дорожній рух та Протокол про дорожні знаки і сигнали у редакції від 8 листопада 1968 р. [10], яка чинна в Україні з 21 травня 1977 р. та Конвенції про дорожні знаки і сигнали [11], яка чинна в Україні з 6 квітня 1978 р. Конвенцією про дорожній рух від 8 вересня 1968 р. [11]. Україна також приєдналася 15.06.2011 р. до Конвенції про право, що застосовується до дорожньо-транспортних пригод [12], яка прийнята в Гаазі 4.05.1971 року. Цією міжнародною угодою передбачається визначення права, що застосовується до цивільної недоговорної відповідальності, яка виникає внаслідок дорожньо-транспортних пригод, а також випадки, коли Конвенція не застосовується. Стаття 3 називає основною колізійною прив'язкою право країни, де відбулася дорожньо-транспортна пригода. Цілий ряд виключень із загального правила дають можливість обирати інші колізійні прив'язки: право країни місця реєстрації транспортного засобу; право країни постійного місця проживання водія; особистий закон потерпілого тощо. Ще одним міжнародним документом, який сприяв розвитку й поліпшенню міжнародних автомобільних перевезень пасажирів та вантажів, підвищенню безпеки дорожнього руху, уніфікації правил прийняття на роботу в галузі міжнародного автомобільного транспорту, а також заходів для забезпечення дотримання таких правил є Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) від 1 липня 1970 р., укладена в Женеві (зі змінами, внесеними Поправкою 1, яка набула чинності 3 серпня 1973 р., та Поправкою 2 від 24 квітня 1992 р.) [13].

Зростання автомобільних перевезень вантажів і пасажирів обумовило необхідність активного укладення угод між багатьма країнами. Практично всі країни уклали такі угоди з сусідніми країнами. Сьогодні Україна уклала такі угоди майже із 30 державами. У них містяться положення про регулярні і нерегулярні перевезення вантажів і пасажирів автотранспортними засобами, визначається порядок розрахунків і платежів за міжнародні транспортні та пов'язані з ними послуги, визначаються перевізники тощо.

Онову національного регулювання відносин із перевезення складають положення Глави 64 ЦК України [14] та Главою 32 ГК України [15], спеціальні закони «Про транспорт» [16] та особливо «Про автомобільний транспорт» [17], «Про перевезення небезпечних вантажів» [18] та підзаконними актами.

У главі 64 ЦК України, яка містить лише 21 статтю, на відміну від ЦК УРСР 1963 р., законодавцем змодельовано визначення цілого ряду договорів, що регулюють відносини з перевезення. Крім традиційного договору перевезення вантажу (ст. 909) та договору перевезення пасажирів і багажу (ст. 910) в даній главі ЦК містяться норми, що регулюють договір чартеру (фрахтування) (ст. 912); перевезення у прямому змішаному сполученні (ст. 913); довгостроковий договір (ст. 914) (на автомобільному транспорті він називається річний (п. 4 ст. 307 ГК України); перевезення транспортом загального користування (ст. 915).

Необхідно зауважити, що в порівнянні з ЦК УРСР у ЦК України немає спеціальних правових норм, присвячених зокрема автомобільним перевезенням. Цей кодифікований акт містить лише основні, принципові положення, що регулюють досліджувану у роботі сферу договірних відносин. Вказані положення є правилами, що застосовуються до відносин перевезення різними видами транспорту. У більшості випадків відносини перевезення конкретним видом транспорту регулюються транспортними статутами та відповідними кодексами.

Такий методологічний підхід до моделювання правової регламентації відносин перевезення у ЦК України є виправданим з позиції уніфікації нормативного регулювання цього сегменту суспільних відносин. Враховуючи специфіку відносин щодо перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти різними видами транспорту, у тому числі і автомобільним, навряд чи доцільно та можливо було би врегулювати у ЦК України таке розмаїття відносини. Більше того, спеціальне законодавство у порівнянні із кодексом є значно динамічнішим, оскільки з розвитком відносин у сфері

автомобільних перевезень та з урахуванням питань, які можуть виникати на практиці, воно доволі часто зазнає змін і доповнень, що не властиво для кодифікованих актів.

Про виправданість такого законодавчого підходу до побудови нормативної бази відносин перевезення автомобільним транспортом неодноразово говорили дослідники цієї тематики. Так, для прикладу, Садіков О. М. зазначав, що наявність у сфері транспорту системи законодавчих актів про окремі його види обумовлена значними транспортно-технологічними та правовими особливостями в організації перевезень на окремих видах транспорту, а також великим обсягом нормативного регулювання в даній області. Це робить недоцільним об'єднання правової регламентації транспортних операцій в межах одного закону [19, с. 369-370]. Н. С. Ковалевська також зазначала, що правове регулювання відносин з перевезення в найбільш загальній формі закріплено в Цивільному кодексі. Однак специфіка діяльності транспортних організацій залежно від виду транспорту суттєво впливає на умови перевезення. Саме тому особливості правової регламентації транспортних договорів на різних видах транспорту закріплені в спеціальному транспортному законодавстві [19, с. 305].

ГК України також регулює перевезення вантажів: відповідні норми зазначаються в Главі 32 «Правове регулювання перевезення вантажів», яка містить 10 статей.

10 листопада 1994 року Верховною Радою України був прийнятий Закон України «Про транспорт», який визначив правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту в Україні. Відповідно до ст. 21 цього Закону автомобільний транспорт входить в єдину транспортну систему України. Склад автомобільного транспорту в Україні визначено у ст. 30 цього законодавчого акту. До нього входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні

підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

Відповідно до ст. 6 цього Закону перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення поряд з іншими видами транспорту здійснюється автомобільними підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами. Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту.

Магістральне значення в правовому регулюванні діяльності автомобільного транспорту взагалі, так і договірних відносин перевезення автомобільним транспортом, зокрема, має Закон України «Про автомобільний транспорт» в редакції Закону від 23.02.2006 р., яким визначено засади організації та експлуатації автомобільного транспорту. Цей Закон регулює відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, пасажирями, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами – суб'єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень.

У відповідності до абз. 2 ст. 1 цього законодавчого акту автомобільний транспорт – галузь транспорту, яка забезпечує задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях пасажирів та вантажів автомобільними транспортними засобами. У законі виокремлено три види автомобільних транспортних засобів: транспортні засоби загального призначення; транспортні засоби спеціалізованого призначення; транспортні засоби спеціального призначення. Перші із – це транспортні засоби, які не

обладнані спеціальним устаткуванням і призначені для перевезення пасажирів або вантажів (автобус, легковий автомобіль, вантажний автомобіль, причіп, напівпричіп з бортовою платформою відкритого або закритого типу). Транспортні засоби спеціалізованого призначення призначені для перевезення певних категорій пасажирів чи вантажів (автобуси для перевезення дітей, інвалідів, пасажирів певних професій, самоскид, цистерна, сідельний тягач, фургон, спеціалізований санітарний автомобіль екстреної медичної допомоги, автомобіль інкасації, ритуальний автомобіль тощо) та мають спеціальне обладнання (таксі, броньовані, обладнані спеціальними світловими і звуковими сигнальними пристроями тощо).

Транспортні засоби – призначені для виконання спеціальних робочих функцій (для аварійного ремонту, автокран, пожежні, автобетономішалки, вишка, розвідувальні чи бурові на автомобілі, для транспортування сміття та інших відходів, технічна допомога, автомобілі прибиральні, автомобіль-майстерня, радіологічна майстерня, автомобіль для пересувних телевізійних і звукових станцій тощо) називаються транспортними засобами спеціального призначення

З огляду на те, що надання послуг з перевезення здійснюється автомобільними транспортними засобами перевізників, що відносяться до автомобільного транспорту загального призначення, для нашого дослідження має значення договірні конструкції, які опосередковують саме ці договірні відносини. Більше того, за своїм юридичним змістом автомобільне перевезення власного вантажу власником автотранспорту не підпадає під ознаки договору перевезення конкретного вантажу, оскільки в даному випадку вантажовідправник та перевізник співпадають. У зв'язку з цим відносини між власником автотранспорту та вантажоодержувачем також не можуть розглядатися як перевізні [21, с. 97].

Що стосується перевезення вантажів то до внутрішніх перевезень вантажів відносяться перевезення вантажів між пунктами відправлення та

призначення, розташованими в Україні, та комплекс допоміжних операцій, пов'язаних з цими перевезеннями, а також технологічні перевезення вантажів, що здійснюються в межах одного виробничого об'єкта без виїзду на автомобільні дороги загального користування. Правовому регулюванню цього виду перевезень присвячена Глава 8 Закону. Щодо послуг пасажирського автомобільного транспорту то вони поділяються на послуги з перевезення пасажирів автобусами, на таксі та легковими автомобілями на замовлення. За видами режимів організації перевезень послуги з перевезення пасажирів автобусами можуть надаватися: регулярні, регулярні спеціальні, нерегулярні. Правове регулювання надання цього виду послуг перевезення здійснюється положеннями Глави 7 Закону.

Важливе значення для правової регламентації перевезень автомобільним транспортом мають також Закони України «Про перевезення небезпечних вантажів» [18] від 6.04.2000 р., «Про транзит вантажів» [22] від 20.10.1999 р., «Про ліцензування видів господарської діяльності» [23] від 2.03.2015 р, та інші.

У систему правового регулювання перевезень автомобільним транспортом входить майже призабутий, морально застарілий, але чинний досі «Статут автомобільного транспорту УРСР» [24], що побудований на ідеї планових перевезень, також містить низку положень, які застосовуються для регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом. Втім, зрозуміло, положення нормативного акту 35-ти річної давнини, що був прийнятий і діяв за часів планової економіки та адміністративно-командної системи, в більшості випадків не відповідають реаліям сучасності. Нажаль, до цього часу не закінчено роботу над проектом нового статуту автомобільного транспорту.

Істотне значення у питанні правового регулювання договору перевезення вантажів автомобільним транспортом мають Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні [25], затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. Правила

перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні визначають права, обов'язки і відповідальність власників автомобільного транспорту – перевізників та вантажовідправників і вантажоодержувачів. Ці Правила не регламентують перевезення небезпечних, великовагових, великогабаритних вантажів, пошти та перевезення вантажів у міжнародному сполученні, оскільки такі перевезення мають свої особливості, що стосуються виконання комплексу вимог при вантажно-розвантажувальних роботах, власне процесу перевезення та його документального оформлення, а також узгодження таких правил із відповідними компетентними установами.

Міські, приміські, міжміські і міжнародні перевезення пасажирів, багажу, ручної поклажі та посилок, а також перевезення організованих груп дітей і туристів, а також обслуговування громадян на автостанціях, автовокзалах визначені у Правилах надання послуг пасажирського автомобільного транспорту [26], затверджених постановою КМ України від 18 лютого 1997 р №176 (у редакції від 29 січня 2003 р № 141), яке є обов'язковим для виконання пасажирськими перевізниками та автостанціями (автовокзалами) всіх форм власності, замовниками транспортних перевезень, водіями та пасажирями. На їх основі розроблено Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом [27], затверджений Наказом Міністерство інфраструктури України від 15.07.2013 № 480, де визначені механізм організації підготовки до відкриття автобусних маршрутів загального користування (крім міжнародних) та обстеження пасажиропотоків з метою вивчення попиту населення на пасажирські перевезення на міських, приміських, міжміських автобусних маршрутах загального користування.

У підсумку необхідно зауважити, що нормативне регулювання перевезення автомобільним транспортом має складну і водночас розгалужену систему. Конститутивними у цій системі є положення Цивільного та Господарського кодексів України, які визначають загальні засади надання транспортних послуг.

Відносини сторін за досліджуваним договором можуть регулюватися звичаєм, наприклад, звичаєм ділового обороту, як правилами поведінки, які не передбачені актами законодавства, але широко застосовуються в певній сфері відносин (ст. 7 ЦК). Г. Ф. Шершеневич звичаєве право назвав юридичними нормами, які склалися силою побутових відносин, незалежно від верховної влади й набули у свідомості суспільства обов'язкового значення. Для того, щоб звичаєве право було визнане джерелом права, він визначив умови: а) звичай повинен бути заснований на усвідомленні його необхідності, як правила поведінки, на переконанні, що слід чинити саме так, а не інакше, в інтересах співжиття; б) неодноразовість його застосування [28, с. 46 – 50]. Водночас сфера їх застосування звужується, хоча стрімкий розвиток економіки та новітніх технологій призвів до того, що законодавець за ними не встигає. Це залишає можливість застосування звичаїв як джерел правового регулювання відносин. До того варто зазначити, що в Принципах міжнародних комерційних договорів (УНІДРУА) [29] співвідношення звичаю та договору визначається на користь останнього. При укладанні підприємцями договорів можуть застосовуватися Міжнародні правила інтерпретації комерційних термінів (ІНКОТЕРМС) [30]. Вони стосуються й регулювання перевезень вантажів, а не тільки договору купівлі-продажу товарів. Відповідно до ст. 1.8 Принципів міжнародних комерційних договорів «Звичай та практика» сторони пов'язані будь-яким звичаєм, стосовно якого вони домовились та практикою, яку вони встановили у своїх відносинах.

Договірне регулювання відносин із перевезення вантажів здійснюється з урахуванням судової практики та її спрямування, зокрема визнання судового прецеденту як джерела права. Як зазначає М. К. Галянтич, роз'яснення Пленуму ВСУ мають правову силу, є обов'язковими для виконання всіма учасниками судочинства і є джерелом житлового права [31, с. 54]. Водночас О. В. Дзера вважає такі роз'яснення лише як форми тлумачення чинного законодавства, що застосовується судами [32, с. 39 – 40]. Наразі ми

притримуємося першої позиції з огляду можливої перспективи розгляду спору в суді, в тому числі й Стокгольмському арбітражному суді.

Підсумовуючи вищевикладене, можна стверджувати, що правове регулювання відносин сторін за договором перевезення автомобільним транспортом забезпечується всіма джерелами права, але провідне місце серед них належить конкретним договорам, зокрема договору на перевезення автомобільним транспортом.

2.2. Цивільно-правовий договір як регулятор перевезень автомобільним транспортом

Як мононормативний акт особливе місце в механізмі правового регулювання перевезень вантажів посідає договір перевезення автомобільним транспортом. При уточненні його місця в урегулюванні цих правовідносин слід звернутися до загальних положень про договір як джерело права.

Договір є важливим регулятором правовідносин. Так А. С. Довгерт його вважає основним регулятором цивільних відносин [33, с. 12 – 13]. Можна також погодитись із С. В. Резніченко у тому, що законодавець у ЦК України вперше закріпив цивільно-правовий договір як джерело цивільного права, що дозволило врегульовувати не лише відносини, які не врегульовані актами цивільного законодавства, а й відступати від цих положень і врегульовувати відносини на власний розсуд (ч. 2 ст. 6 ЦК) [34, с. 35]. Очевидно з огляду на полісемічність терміну «договір» М. М. Сібільов запропонував розширене доктринальне визначення договору у сфері приватного права: «Договір у сфері приватного права – це єдине волевиявлення (домовленість) двох або більше юридично рівних сторін, що збігається, зафіксоване у випадках, передбачених ним або законом, у письмовому документі з подальшою його легалізацією, що виражає їх спільну вільну волю на досягнення певних цивільно-правових (приватних) результатів

майнового чи немайнового характеру, настання яких відбувається в межах зобов'язання з позитивним змістом, що виникає між ними і не зачіпає прав і законних інтересів третіх осіб, у разі здійснення боржником певних дій, які відповідають праву вимоги кредитора» [35, с. 93].

Із формального боку договір, як документ, фіксує домовленість двох чи кількох осіб і встановлює їх права та обов'язки щодо здійснення взаємопов'язаної діяльності (договірне зобов'язання), то йдеться про різні прояви єдиного цілісного об'єкта як, очевидно, досить складного й багатостороннього, яким є договір [36, с. 45].

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

О. А. Беляневич розглядає поняття «договір» як збірне (узагальнююче), до якого належать різні договірні типи (купівлі-продажу, поставки, перевезення, оренди, підяду на капітальне будівництво та ін.), що мають схожі принципи нормативної регламентації. Господарським договором є

засноване на угоді сторін і зафіксоване у встановленій законом формі зобов'язальне правовідношення між суб'єктами господарювання, змістом якого є взаємні права і обов'язки сторін у галузі господарської діяльності [37, с. 59]. Аксиоматично, що різновидом зобов'язань є договір та його різновиди.

В. В. Луць зауважив, що договір не обмежується тільки тим, що він впливає на динаміку цивільних правовідносин (породжує, змінює або припиняє їх), а й відповідно до вимог законодавства, звичаїв ділового обороту, вимог розумності й справедливості визначає зміст конкретних прав та обов'язків учасників договірної зобов'язання. У цьому розумінні договір є засобом регулювання поведінки сторін у цивільних правовідносинах [38, с. 15]. С. М. Бервено визначив його як правомірний правочин взаємоузгодженої волі двох і більше сторін, спрямованої на виникнення, зміну або припинення цивільних прав та обов'язків у формі зобов'язального правовідношення та на врегулювання відносин між цими сторонами шляхом закріплення цих прав та обов'язків у визначеній законом формі [39, с. 13]. Проте, у цьому визначенні не враховано співвідношення загального й спеціального внаслідок чого допущено тавтологію та проігнорував презумпцію правомірності правочину і можливість легалізації неправомірного правочину.

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

Мета та предмет договору конкретизується через види (інститути) та підвиди (субінститути) договірної права. У ЦК України договір перевезення

віднесено до послуг (глава 63), а договір перевезення вантажів (у ст.-ст. 909, 916, 917, 918, 919, 921), договір перевезення пасажирів та багажу (у ст.-ст. 910, 911, 916, 920, 922,) врегульовано усереднено без урахування впливу особливостей того чи іншого виду транспорту на його укладення та виконання. Зокрема, ст. 909 «Договір перевезення вантажу» у її ч. 1 визначено за договором перевезення вантажу 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.

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

1) не узгоджене із юридичною лексикою ЦК України та досі не приведене у її відповідність, що вимагає ст. 4 ЦК України;

2) поєднує різні прояви категорії договір;

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

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

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

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

Відповідно до п. 2 ч. 4 ст. 4 ЦК України, якщо постанова КМ України суперечить положенням ЦК України або іншому закону, застосовуються положення цього кодексу або закону. Наведене надає підставу вважати що: конструкція договору перевезення вантажу в ст. 909 ЦК України є такою, якою необхідно керуватися й доповнена змістом, який передбачений спеціальним законом, а визначення його в Правилах має бути зміненим.

Щодо договору перевезення пасажирів та багажу автомобільним транспортом, то його визначення у ЦК України та Правилах у змістовному навантаженні збігаються. Так, відповідно до ст. 910 ЦК України одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу, – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язаний сплатити встановлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу – також за його провезення. У п. 18 Правил вказана договірна конструкція визначена як договір, за перевізник зобов'язується безпечно перевезти пасажирів до пункту призначення, а в разі здавання ним багажу –

доставити до пункту призначення багаж та видати його пасажиру або уповноваженій ним особі, а пасажир зобов'язується внести установлену плату за проїзд, а в разі здавання багажу – плату за його перевезення. Основна відмінність між цими двома дефініціями у тому, що у другому зроблено акцент на безпечному перевезенні пасажирів.

Аналізуючи договір як підставу виникнення відносин перевезення автомобільним транспортом, необхідно сказати, що на практиці застосовуються типові та примірні (взірцеві) договори яких чимало. Наприклад Типовий договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом у місцевому та міжміському сполученні [40] та поширюються інші типові договори, зокрема Договір перевезення вантажу [41]. Перевізники їх вдосконалюють і проводять у них власні інтереси через непропорційність співвідношення гарантій забезпечення виконання прав та обов'язків, особливо наслідків порушення останніх. Такі договори визначають необхідну або бажану модель поведінки їх сторін, спрощують їх укладання за моделлю договору про приєднання.

Можна солідаризуватися з С. М. Бервено, що при застосуванні типових договорів їх положення не повинні суперечити ЦК України та іншим законам України. Типовий договір, затверджений із порушенням цих вимог, має вважатися таким, що суперечить законам України, а відтак не підлягає застосуванню й може бути скасованим відповідно до ст. 21 ЦК України [42, с. 81-82]. Типові договори визначаються як своєрідний нормативно-правовий акт, який регулює договірні відносини і заповнює їх недостатнє врегулювання актами вищої юридичної сили [43, с. 621], чи як нормативний акт, в якому правила поведінки виражені у формі умов відповідного цивільно-правового договору. Ми схилиємося до того, що такий договір – результат узагальнення практики, врівноваження правового становища його сторін, і в силу принципу свободи договору має рекомендаційний характер.

Це підтверджується ст. 630 ЦК України, якою регламентовано, що договором може бути встановлено, що його окремі умови визначаються

відповідно до типових умов договорів певного виду, оприлюднених у встановленому порядку. Якщо такого посилання на типові умови в договорі не буде міститися, то такі умови можуть застосовуватися лише як звичаї ділового обороту, якщо вони відповідають вимогам ст. 7 ЦК України.

Типові договори можуть бути регулятором договірних відносин з урахуванням положень інших актів законодавства. Звідси послуга перевезення автомобільним транспортом може регулюватися на основі типових умов, якщо він прийнятий сторонами як чинний для них індивідуальний правозастосовний акт. Як зазначається, типові договори можуть включати умови, які імперативно встановлюють права та обов'язки сторін (у тому числі відтворюють положення закону, на підставі якого вони прийняті), умови, що деталізуються сторонами або визначаються ними на їх розсуд [42, с. 185].

У контексті нашого дослідження зауважимо, що у договірному праві ЄС, яке особливо вплинуло й продовжує впливати на регулювання перевезень автомобільним транспортом, виділені різновиди типових контрактів: 1) типовий контракт-зразок – рекомендаційний зразок на основі якого й укладається контракт; 2) типовий контракт-оферта (акцепт) – висловлення пропозиції однією стороною чи обома разом обов'язкових умов майбутнього договору у вигляді оферти чи акцепту; 3) типовий контракт-формуляр – вироблений практикою набір оптимальних умов певного договору на основі уніфікації договірних умов в певній сфері діяльності (типові форми чартерів, публікації оголошень, розміщення телевізійної реклами тощо); 4) загальні умови – окремі визначені однією із сторін чи спільно параметри договору, які поширюються на декілька договорів; 5) контракт приєднання – типова форма договору, у якій обумовлені всі умови майбутнього договору в певній стандартній формі, що може бути прийнята іншою стороною шляхом приєднання до неї без можливості внесення змін та доповнень. Вони продовжують активно впливати на договірну практику країн ЄС та через запозичення суб'єктами господарювання і СНД.

Простежується тенденція до розширення застосування типових договорів, що слугує єдності правозастосування, зокрема договірної практики, а через неї і судової практики. Типізація договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом забезпечується не тільки їх рекомендаційним значенням, а й зручністю, роллю АсМАП України, тісною взаємодією в її рамках вітчизняних перевізників, а через неї із зарубіжними перевізниками. Немала заслуга юристів практиків, які вдосконалюють ці форми, запозичують прогресивне чи зручне для них. Тож, типові та примірні договори на перевезення вантажів автомобільним транспортом є рекомендаційними, визначають бажану для законодавця чи сильної в договорі сторони модель поведінки сторін, надає через засаду й принцип свободи договору можливість відступити від них, але з умовою, якщо це не суперечить імперативним вимогам чинного законодавства, засадам розумності та справедливості. Можна погодитися з А.Б. Гриняком, «... що типові і примірні договори як джерела правового регулювання ... – це особливі види нормативного регулювання взаємовідносин ..., в яких імперативно встановлюються права та обов'язки сторін та умови, які підлягають деталізації сторонами або можуть бути визначені в договорі ... на їх розсуд» [45, с. 221].

Для з'ясування характеристики договору перевезення автомобільним транспортом, необхідно взяти до уваги його легальне чи доктринальне визначення встановити його приналежність до однієї із двох наступних груп 1) двосторонній чи односторонній; 2) консенсуальний чи реальний; 3) оплатний чи безоплатний; 4) фидуціарний чи алеаторний тощо.

У ХХІ столітті в цивілістиці набули поширення багатоступеневі класифікації договорів із поетапним використанням юридичних (консенсуальність та двосторонність) або економічних (оплатність, ризиковість) ознак.

Л. К. Веретельник виділила дві класифікаційні групи договорів: характеристичні та функціональні. На її погляд, перші характеризують конкретний договір як вид зобов'язання й основні риси договору та його

оцінку за найбільш загальними правовими критеріями, визначають правове становище сторін та процедуру їх укладення. У свою чергу, ці договори вона поділила на дві групи: 1) характеризує його як зобов'язання (односторонні, двосторонні та багатосторонні договори); 2) друга – як договір із позиції загальних властивостей та правових конструкцій [46, с. 6].

Нами цей підхід може бути застосований щодо характеристики досліджуваного договору. Тим більше, що він є виправданим і вказує на договірний зв'язок як двосторонній і приналежність сторонам взаємних суб'єктивних цивільних прав та юридичних обов'язків. Водночас, висловлена позиція, що цей договір є трьохстороннім і навіть договором на користь третьої особи. Так А. М. Бянкіна стверджує: « не дивлячись на існуючі відмінності у поглядах про правове положення вантажоотримувача, кваліфікувати договір перевозки вантажів автомобільним транспортом необхідно як договір на користь третьої особи. Автор притримується такої позиції і в тому випадку, коли вантажовідправник і одержуваче однією особою, оскільки цей суб'єкт при укладанні і виконанні договору виконує дії, що притаманні вантажовідправнику і одержувачу, а не одній і тій же стороні договору» [47, с. 5]. Така позиція є спірною, особливо в останньому випадку – не відповідає zasadі розумності. Нагадаємо, що згідно з ч. 1 ст. 636 ЦК України за договором на користь третьої особи боржник зобов'язаний виконати свій обов'язок на користь третьої особи, яка встановлена або не встановлена в договорі. Оскільки вантажоодержувач заміщає в договорі перевезення вантажу його відправника, то говорити про нього як про третю особу досить складно, навіть тоді коли йдеться про переадресацію вантажу. До того, відповідно до ст. 334 ЦК з моменту вручення майна перевізнику в одержувача виникає право власності, яке є непорушним.

Досліджуваний договір є комунітарним де відправник (пасажир) повинен не тільки передати вантаж (багаж) перевізнику, але й сплатити обумовлену суму (частину чи всю), а перевізник його перевезти (у випадку договору перевезення вантажу або багажу, перевізник зобов'язаний також

його передати його особі, яка має право на одержання). Такі договори є синалагматичними – одна сторона є зобов'язаною, якщо інша виконає перед нею своє зобов'язання, або одна зі сторін отримує право вимоги стосовно іншої, якщо виконає своє зобов'язання. Так перевізник не може виконати зобов'язання із перевезення вантажу доти, доки вантажовідправник його не надасть разом із супровідними документами. Вантажовідправник для розвантаження вантажу повинен бути завчасно попереджений про час прибуття вантажу.

Досліджуваний договір є оплатним та передбачає грошову винагороду перевізнику, що є суб'єктом господарювання. Класично цей договір є оплатним і плата за перевезення складається із прямих та накладних витрат виконавця, винагороди, стимулювання тощо. Наразі не допускається бартеризація: зокрема оплата транспортних послуг товарами чи іншими послугами.

У літературі він вважається реальним на тій підставі, що його виконання можливе лише з моменту передання вантажу (посадки пасажира у автобус). Водночас є достатні підстави вважати, що договір перевезення вантажу автомобільним транспортом є консенсуальним: заснований на домовленості сторін, яка передує його виконанню, виконується певний строк, а не одночасно з укладенням чи у короткий строк. Надання вантажу є лише умовою виконання такого договору, і ніяким чином не свідчить що тим припиняються права та обов'язки його сторін, як у договорі дарування. Напроти, вони не припиняються ні з врученням вантажу вантажоотримувачу, про що свідчить судова практика за позовами про притягнення порушників до відповідальності за порушення умов перевезення внаслідок чого вантаж зіпсовано та в більшій мірі несплати за договором.

Договір перевезення автомобільним транспортом є договором про приєднання, тобто таким, умови якого встановлені однією зі сторін у формулярах або інших стандартних формах, який може бути укладений лише шляхом приєднання другої сторони до запропонованого договору (ч. 1 ст. 634

ЦК України). Принаймні в Правилах є два додатки з примірними зразками договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом.

Ми солідаризуємося з С. О. Бродовським у тому, що «... договір приєднання необхідно розглядати як форму укладання договору, а не як вид договору» [48, с. 4]. Типові їх форми та умови розробляє перевізник під впливом практики, а потім стандартні контракти пропонує акцептанту-відправнику. Той лише вказує вид та параметри вантажу й місце його доставки, а ціна як тариф визначена перевізником.

Договір на перевезення вантажу є змішаним і охоплює відносини з його зберігання, обробки вантажу та підготовки його до транспортування. Він має елементи інших договорів. У цій частині до нього застосовуються правила про договори, елементи яких він охоплює. Вони є проміжною стадією для виникнення нових договорів, які перш ніж отримати законодавче визнання як самостійного договірного виду, проходять стадію змішаного чи комплексного договорів. І. Ю. Красько вважав змішані договори інструментом інтеграції та способом уникнення подріблення правового регулювання відносин через укладення декількох договорів [49, с. 30]. Проте змішаний договір не є самостійним типом договору чи його видом, а лише характеризується за множинністю його предметів.

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

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

Висновки до розділу 1

Система сучасного нормативне регулювання автомобільних перевезень в Україні характеризується чіткою структурованістю, що зумовлено потребами уніфікації та особливостями перевезень цим видом транспорту. Умовно, цю систему утворюють три групи нормативно-правових актів. Першу із них складають, ратифіковані Україною, міжнародні правові акти, які у відповідності до ст. 9 Конституції України є частиною національного законодавства.

До другою групи увійшли законодавчі акти України, які містять основоположні норми стосовно перевезень автомобільним транспортом загалом: Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, ЗУ «Про транспорт», ЗУ «Про автомобільний транспорт» та ін.

Третя група охоплює національне законодавство, що врегульовує більш звужену сферу автомобільних перевезень, а саме: вантажоперевезення, перевезення пасажирів, багажу, пошти. Для прикладу: Закон України від ЗУ «Про транзит вантажів», ЗУ «Про перевезення небезпечних вантажів» та ін.

2. Курс України на Євроінтеграцію, вихід вітчизняних підприємців на світові ринки та значне збільшення потоку міжнародних пасажирських перевезень обумовлюють необхідність приведення у відповідність національного законодавства в сфері надання послуг автомобільним транспортом до світових правил та стандартів. 17.05.2016 р. у Верховній Раді України зареєстрований Проект Закону про внесення змін до деяких законодавчих актів України у сфері автомобільного транспорту з метою приведення їх у відповідність з актами Європейського Союзу. Цим документом пропонується імплементувати 14 актів законодавства Європейського Союзу, які сприятимуть підвищенню рівня безпеки на автотранспорті, доступу на ринки перевезень, створенню сприятливих умов праці для водіїв, зниженню рівня аварійності на дорогах, підвищенню рівня професійної компетенції перевізників та водіїв транспортних засобів та

їхньої відповідальності за дотримання законодавства у сфері автомобільного транспорту.

3. Індивідуальним регулятором автомобільних перевезень є договір про перевезення автомобільним транспортом. Аналізуючи легальне визначення договору перевезення вантажу цим видом транспорту, встановлено некоректність його моделювання у Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. Зокрема: неузгодженість із юридичною лексикою ЦК України та не приведення у її відповідність, що вимагає ст. 4 ЦК України; це визначення поєднує різні прояви категорії договору; неточно вказано правове становище перевізника; незрозуміле закінчення цього легального визначення, особливо фраза «відповідальність сторін щодо їх додержання» чи невдалий переклад, бо відповідальність настає за порушення обов'язків.

4. У перевезеннях автомобільним транспортом простежується тенденція до розширення застосування типових договорів, що слугує єдності правозастосування, зокрема договірної практики, а через неї і судової практики. Типові та примірні договори на перевезення вантажів автомобільним транспортом є рекомендаційними, визначають бажану для законодавця чи сильної в договорі сторони модель поведінки сторін, надає через засаду й принцип свободи договору можливість відступити від них, але з умовою, якщо це не суперечить імперативним вимогам чинного законодавства, засадам розумності та справедливості.

Розділ 2

Правовий статус сторін та зміст договору перевезення автомобільним транспортом

2.3. Правовий статус сторін договору перевезення автомобільним транспортом

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

Досить часто замість терміну «сторони» договору вживається термін «суб'єкти договірних правовідношення» [50, с. 198], що є досить спірним: по-перше, якщо є загальне правове становище та спеціальне, то використовується саме останнє; по-друге, термін «суб'єкти» є теоретичним, а не прикладним; по-третє, у ст. 2 ЦК України, як основному акті цивільного законодавства, застосовано термін «учасники цивільних правовідносин»; по-четверте, термін «суб'єкти» у ЦК України застосовано лише стосовно права власності та права інтелектуальної власності; по-п'яте, поняття «договір» є уточненням загального поняття «зобов'язання», а у зобов'язаннях їх учасниками за ст. 509 ЦК України – є сторони; по-шосте, відповідно ч. 2 ст. 202 ЦК України кожен договір є двостороннім чи багатостороннім правочином, а учасниками правочину законом визнано сторони.

Тут слушним є методологічний підхід про норми-дефініції, які сприяють єдності праворозуміння й правозастосування, а також правничої

науки. Законодавець у легальному визначенні правового явища визначає підхід до його тлумачення; зазвичай у ньому акумулює найсуттєвіші його ознаки: типологію, мету, сутність, характеристику, персоніфікує учасників правовідносин та вказує на їх основні суб'єктивні права й юридичні обов'язки; відображає пануючу доктрину і напрям розвитку інституту права й тим надає підставу для зближення поглядів правників.

Правове становище сторін договору перевезення вантажу автомобільним транспортом трансформується: власник вантажу (товару), оферент-акцептант при укладенні договору його перевезення, сторона договору з моменту його укладення, можливо охоронник якщо супровід та охорону вантажу здійснює він сам, претензійник – у разі виявлення порушень, позивач/відповідач при зверненні з позовом до суду;

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

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

Очевидно, що правове становище може змінюватися в залежності від організаційно-правової форми, наприклад для ТОВ чи для ТДВ, та форми власності на якій вони засновані. Варто погодитися з тим, що «... саморегулювання договірних відносин як врегулювання зазначених відносин на власний розсуд безпосередньо їх учасниками (сторонами) в укладеному між ними договорі, норми (правила) якого можуть відступати від нормативних приписів, закріплених у відповідних актах цивільного законодавства та

розрахованих на врегулювання саме таких відносин» [51, с. 4]. Тож, правове становище сторін договору визначається самими учасниками правовідносин із урахуванням висхідних положень в актах цивільного законодавства. Окрім того, це відображає позитивістський підхід до визначення правового становища сторін.

Загальними умовами участі в цивільних правовідносинах є наявність право- та дієздатності, а для участі фізичних осіб у підприємницьких правовідносинах спеціально розроблено конструкцію підприємницької правоздатності. Вона за загальним правилом, виникає згідно з ст. 42 Конституції України та ст. 53 ЦК України з досягненням повноліття. Наявність підприємницької правоздатності та бізнесдієздатності як – здатності бути учасником підприємницьких правовідносин і набувати права і обов'язки підприємця [52, с. 209] є підставою для участі в них перевізників.

Окрім того, відповідно до ст. 203 ЦК, яка встановлює загальні вимоги, додержання яких є необхідним для чинності правочину. Зокрема особа, що вчиняє правочин, повинна мати необхідний обсяг цивільної дієздатності. Право на укладання договорів є елементом цивільної дієздатності чи договороздатності [53, с. 5] осіб та інших учасників цивільних правовідносин (держави, АРК, територіальних громад тощо). Для деяких із них, зокрема для перевізників окремих видів вантажів, це пов'язується із наявністю ліцензій, квот та сертифікацією.

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

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

Сторонами за досліджуваним договором переважно є юридичні особи, для яких, як зазначає О. І. Зозуляк, договір є основною правовою формою реалізації їх цивільної правосуб'єктності [54, с. 74]. Відповідно до ст. 91 ЦК України юридична особа може мати ті ж цивільні права та обов'язки (цивільну правоздатність), як і фізична особа, крім тих, які за своєю природою можуть належати лише людині. Як зазначає В. І. Борисова юридична особа здатна мати загальну (універсальну) правоздатність [55, с. 28], проте не завжди: у встановлених законом випадках юридична особа може здійснювати лише певні види діяльності, перелік яких визначається законом, лише після одержання нею спеціального дозволу (ліцензії). В. М. Кравчук вважає, що джерелом правоздатності організацій є правоздатність її засновників, тому обсяг правоздатності організації не може бути більшим, ніж обсяг правоздатності її засновників, через що порівняння правоздатності фізичних та юридичних осіб є безпідставним, оскільки особливістю правоздатності юридичних осіб є те, що вона обмежена цілями їхньої діяльності, які визначаються при утворенні юридичної особи [56, с. 19]. Ми вважаємо,

юридична особа засновується саме тому, що чинне законодавство передбачає, що певні види діяльності може здійснювати лише юридична особа. Тож можна солідаризуватися, що фізичні особи-засновники створюють юридичні особи приватного права для того, щоб розширити свої можливості для здійснення тих видів діяльності, які не може вчинити самостійно фізична особа. В. С. Мілаш висловила, що договірна правосуб'єктність юридичних осіб – суб'єктів господарювання, на відміну від громадян, може мати як загальний, так і спеціальний характер, який залежить не від різновиду юридичної особи, а від того, на боці якої сторони виступає юридична особа [57, с. 260 – 261].

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

Тож перевізником зазвичай є орган транспорту (автомобільне підприємство як організація), якому транспортними статутами та кодексами надано право укладати договори перевезення безпосередньо самому або через свої підрозділи або самозайнятого перевізника. Як доречно вказує О.М. Вінник, «... вантажним перевізником на автомобільному транспорті є суб'єкт господарювання (автотранспортне підприємство, індивідуальний підприємець), який на підставі отриманих ліцензій здійснює експлуатацію власних та/або орендованих транспортних засобів (автомобілів) з метою перевезення вантажів» [58, с. 576]. Але Статут і Правила ігнорують індивідуального підприємця як сторону договору.

Відповідно до п. 24 ст. 7 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності» ліцензуванню підлягає перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним та повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів та вантажів автомобільним транспортом

Зауважимо, що ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт» за назвою «Особливості ліцензування на автомобільному транспорті» визначає, що ліцензування на автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і небезпечних вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів. Ліцензія видається на господарську діяльність із надання послуг з перевезення пасажирів і небезпечних вантажів на такі види робіт: надання послуг з внутрішніх перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами; надання послуг з міжнародних перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами. Ліцензія на надання послуг із міжнародних перевезень пасажирів чи небезпечних вантажів надає право автомобільному перевізнику надавати послуги з внутрішніх перевезень пасажирів чи вантажів. Сертифікація транспорту не змінює кардинальним чином ситуацію. Тож, ми вважаємо, є виправданою відмова від надто ліберального дозвільного режиму господарської діяльності й повернення до збільшення кількості ліцензованих видів діяльності, хоча б на період економічної кризи та стабілізації платіжного балансу держави, в тому числі за рахунок ліцензування вантажних перевезень, навіть якщо плата буде помірною.

Наведене надає можливість сформулювати основні вимоги до юридичних осіб як сторін договору перевезення автомобільним транспортом: а) наявність договороздатності юридичних осіб як можливості вступати у ці договірні відносини згідно з їхнім загально-правовим становищем як учасників цивільних правовідносин; б) здатність юридичних осіб бути сторонами досліджуваного договору, що визначено їхнім видом та обсягом

дієздатності; в) можливості здійснення цієї дієздатності за певних умов звичайного та форс-мажорного походження.

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

Зокрема у ст. 903 гл. 64 ЦК України акцент зроблено на перевізника, відправника та одержувача. У Правилах окрім першого, вони названі вже по іншому. Тож тут вбачається термінологічна невідповідність, яку слід усунути у раніше визначених випадках, привести ці Правила у відповідність до ЦК України. У ньому правове становище сторін договору перевезення вантажів зводиться до: підкреслення конститутивних зобов'язань сторін у ст. 903 ЦК; деталізації прав і обов'язків сторін, що має орієнтуюче значення при їх виконанні; визначенні правових наслідків у виді акцесорних зобов'язань, які виникатимуть при порушенні умов договору.

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

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

У п. 1 «Терміни та поняття» зазначених Правил наведені *терміни та поняття* вживаються в значенні стосовно учасників відносин із перевезення вантажів, зокрема:

- вантажовідправник – будь-яка фізична або юридична особа, яка подає перевізнику вантаж для перевезення;
- вантажоодержувач – будь-яка фізична або юридична особа, яка здійснює приймання вантажів, оформлення товарно-транспортних документів та розвантаження транспортних засобів у встановленому порядку;
- замовник – вантажовідправник або вантажоодержувач, який уклав з перевізником договір про перевезення вантажів;
- перевізник – особа, яка надає послуги з перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування.

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

Правовому становищу перевізника присвячена Глава 6 Закону України «Про автомобільний транспорт». Із правовим становищем перевізника тісно

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

Очевидним є неспівпадання в термінології заявлених учасників правовідносин із тим, що встановлено ст. 930 ЦК України. Звертає на себе увагу та обставина, що за версією Правил стороною досліджуваного договору може бути тільки особа, тобто учасники правовідносин, що вказані у ч. 1 ст. 2 ЦК України і проігноровано право держави та органів місцевого самоврядування бути учасниками таких правовідносин. Проте така позиція законодавця є помилкова, оскільки як вказано: у ч. 1 ст. 167 ЦК України – Держава діє в цивільних відносинах на рівних правах з іншими учасниками цих відносин; ч. 1 ст. 168 ЦК – Автономна Республіка Крим діє у цивільних відносинах на рівних правах з іншими учасниками цих відносин; ч. 1 ст. 169 ЦК – територіальні громади діють у цивільних відносинах на рівних правах з іншими учасниками цих відносин. Відповідно, вбачаємо за потребу відмовитися у зазначених Правилах від терміну «особа».

Необхідно зауважити, що публічно-правові утворення є самостійним суб'єктом цивільного права як скарбниця, а її органи є представниками скарбниці, що було обґрунтовано ще С.М. Братусем і це покладено в основу статтями 167, 168 та 169 ЦК України. Публічні утворення можуть створювати юридичні особи публічного права (державні підприємства, комунальні підприємства, навчальні заклади), а також юридичні особи приватного права (підприємницькі товариства тощо), брати участь у їх діяльності на загальних підставах, якщо інше не встановлено законом (частини 2 та 3 ст. 167, статті 168, 169 ЦК). У цих випадках участь у правовідносинах беруть самі юридичні

особи, а їх засновники лише контролюють їх. Для цих учасників правовідносин є особливі договірні форми: договори за державними замовленнями (ст. 183 ГК України); договори купівлі-продажу державного майна в процесі приватизації (Закон України «Про приватизацію державного майна»); угоди про розподіл продукції (Закон України «Про угоди про розподіл продукції»); концесійні договори та ін. Очевидно, що у зазначених Правилах безпідставно ці учасники правовідносин позбавлені правомочностей у сфері перевезень вантажів. Тому в цій частині п. 1 Правил потребує суттєвих змін та посилення диспозитивності у забезпеченні можливості перевезень тими учасниками цивільних правовідносин, які не є особами.

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

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

Окрім того, автомобільний перевізник повинен: виконувати вимоги цього Закону та інших законодавчих і нормативно-правових актів України у сфері перевезення пасажирів та/або вантажів; утримувати транспортні засоби в належному технічному й санітарному стані та забезпечувати їх зберігання відповідно до вимог ст. 21 цього Закону; забезпечувати контроль технічного й санітарного стану транспортних засобів перед виїздом на маршрут; забезпечувати проведення медичного контролю стану здоров'я водіїв;

організувати проведення періодичного навчання водіїв методам надання невідкладної домедичної допомоги потерпілим від дорожньо-транспортних пригод; забезпечувати умови праці та відпочинку водіїв згідно з вимогами законодавства; забезпечувати проведення стажування та інструктажу водіїв у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту; забезпечувати безпеку дорожнього руху; забезпечувати водіїв відповідною документацією на перевезення пасажирів.

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

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

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

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

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

вини замовника.

Водночас автомобільний перевізник зобов'язаний:

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

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

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

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

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

Перевізнику для перевезення специфічних (побутових, харчових, швидкопсувних тощо) вантажів необхідно надавати спеціалізований та

відповідно обладнаний рухомий склад згідно з вимогами санітарних правил і нормативів. Йому заборонено використовувати рухомий склад, що призначений для перевезення харчових продуктів, для перевезення інших вантажів. Відповідно рухомий склад, що перевозить харчові продукти, повинен мати санітарний паспорт автомобіля та спеціальне маркування («хліб», «молоко», «риба» тощо), а водій (експедитор), що зайнятий перевезенням харчових продуктів, повинен мати санітарну книжку з результатами медичного огляду.

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

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

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

У Правилах також уточнено місце та порядок здачі вантажів. Так, відповідно до п. 13.1. перевізник віддає вантаж у пункті призначення вантажоодержувачу згідно з товарно-транспортною накладною. З урахуванням наведеного це досить жорстке правило, яке потребує

пом'якшення. Його слід доповнити *підпунктом у редакції*: «Якщо погодні умови та стан доріг не дозволяють здати вантажі в пункті призначення, то сторони можуть передбачити застереження про це у самому договорі, чи додатково змінити строки перевезення або/та місце доставки вантажу».

Також встановлено, що здача вантажів вантажоодержувачу в пункті призначення по масі в кількості місць провадиться у порядку і способом, за якими вантажі були прийняті від вантажовідправника (зважуванням на вагах, обмірюванням, підрахунком місць та ін.). Така редакція п. 13.2. Правил є юридично некоректною: є спеціальні форми – Інструкції Р 5 та Р 6, які варто було б вказати; згадати, що це є частина виконання іншого договору, наприклад поставки товару. Не враховані інші процедури прийомки, зокрема встановлення вологості зерна, перевірку його на зараження тощо.

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

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

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

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

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

Замовник за договором про перевезення вантажу зобов'язаний: забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу. Якщо зважати що замовником визначено і відправника і одержувача вантажу, то очевидно потреба розмежувати обов'язки: перший повинен дійсно оформити та передати перевізнику комплект документів, які відповідно до ст. 48 цього закону автомобільні перевізники, водії повинні мати й пред'являти особам, які уповноважені здійснювати контроль на автомобільному транспорті та у сфері безпеки дорожнього руху, документи, на підставі яких виконують вантажні перевезення. Відповідно до п. 10.6 Правил після укладення договору

або разового договору перевізник вправі відмовитись від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні товарно-транспортні документи або без попереднього узгодження з перевізником змінені реквізити цих документів.

Основними документами на перевезення вантажів відповідно до п. 11.1 Правил є: товарно-транспортні накладні та дорожні листи вантажного автомобіля. Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні - сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо), що визначається правилами перевезень зазначених вантажів. Дорожній лист вантажного автомобіля є документом, без якого перевезення вантажів не допускається. Оформлення перевезень вантажів товарно-транспортними накладними здійснюється незалежно від умов оплати за роботу автомобіля. У товарно-транспортній накладній зазначається прізвище, ім'я, по батькові представника замовника та документ, згідно з яким він уповноважений супроводжувати вантаж.

2.4. Істотні умови договору перевезення автомобільним транспортом

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

Тут звертають на себе увагу доволі типові в спеціальних законах та особливо підзаконних актах недоречності: 1) віднесення сторін договору до його умов, що суперечить правилам, які встановлені статтями 628 та 638 ЦК України є некоректним та потребує свого вирішення – або у ГК України внести зміни, що малоймовірно, або абз. 1 ч. 2 ст. 50 цього закону вилучити,

що на наш погляд є виправданим. Втім, ніде не вказано, що реквізити сторін також стосуються умов договору. Вкотре звертаємо увагу на некоректність використання поняття «термін», який у даному випадку слід замінити поняттям «строк» за формальними вимогами закону та його легального визначення й того, що моментально доставити вантаж до місця призначення ще нікому не вдавалось.

При аналізі досліджень цивільно-правових договорів, незмінною їхньою частиною є уточнення змісту, що переслідує теоретичні та практичні цілі: теоретичне значення полягає в можливості поглиблення уявлень про елементи змісту, розробці на основі загальних положень вчення про договір та договори окремого типу нових положень, які зможуть слугувати емпіричною базою для подальших досліджень договору взагалі та досліджуваного договору зокрема; практичне значення, зокрема при укладенні договору, узгодження його умов, планування його виконання та оцінки такого виконання, тобто при складанні акта про прийняття-передачу вантажу; встановленні порушень узятих його сторонами зобов'язань і визначенні їх наслідків.

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

Ми солідаризуємося із В.В. Луцем, що «... зміст договору – це ті умови, на яких укладена відповідна угода сторін» [38 , с. 79], хоча б тому, що вони – основний предмет узгодження при укладенні договору перевезення вантажів, стосовно них у подальшому, як вірно вказав В.В. Вітрянський, визначаються права й обов'язки сторін [59 , с. 403] та можна проводити оцінку виконання й визначати, що саме й як порушено. Саме з огляду на останнє, і на зайнятий нами позитивістський підхід до врегулювання об'єкта дослідження, ми притримуємося положень чинного законодавства.

На переконання С. О. Тенькова, предмет, ціна та строк дії договору є базовими істотними умовами договору. Перелік істотних умов не є вичерпним, а набір таких умов залежить від виду господарського або цивільно-правового договору [60, с. 150]. У договірному праві вважають, що до істотних умов договору необхідно відносити ті умови, які є необхідними та достатніми для того, щоб договір можна було укласти й тим самим здатним породити права й обов'язки його сторін [61, с. 295-296]. За Е. М. Багачем визначення кола всіх істотних умов пов'язане з оціночним фактом (тобто фактом, наявність чи відсутність якого залежить від оцінки та її результату). Для того, щоб договір можна було вважати укладеним, сторонам потрібно для досягнення згоди щодо «необхідної умови» надати цій умові певного матеріального змісту та дійти згоди щодо нього [62, с. 26]. Він визначив істотні умови договору як умови, необхідні й достатні для того, щоб договір вважався укладеним і тим самим міг породити права та обов'язки, які можуть бути вчинені та виконані, а зобов'язання припинені шляхом належного виконання.

Зокрема, у ст. 628 ЦК України встановлено, що зміст договору становлять умови (пункти), визначені на розсуд сторін і погоджені ними, та умови, які є обов'язковими відповідно до актів цивільного законодавства. Статтею 638 ЦК України вказані істотні умови договору, зокрема про предмет договору, умови, як істотні та необхідні для договорів даного виду, а також всі ті умови, щодо яких за заявою хоча б однієї зі сторін має бути досягнуто згоди. Відсутність у договорі хоча б однієї істотної умови є підставою для визнання його неукладеним. При цьому не має значення ступінь виконання сторонами зобов'язань та наявність вини сторін. На це вказує п. 17 Роз'яснення Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, пов'язаних з визнанням угод недійсними» [63].

У Главі 5 Принципів УНІДРУА до змісту договору віднесено: прямі зобов'язання та зобов'язання, які розуміються (ст. 5.1 і ст. 5.2), співробітництво між сторонами (ст. 5.3.), обов'язок досягнути певного

результату та проявляти для того максимальні зусилля (ст. 5.4.), визначення змісту взятого зобов'язання (ст. 5.5.), визначення якості виконання (ст. 5.6.), визначення ціни (ст. 5.7.) та строку договору (ст. 5.8.). Тут не вказано чітко умову про предмет договору, а його слід виводити з мети договору як досягнення певного результату.

Визнані фахівці з договірного права М.І. Брагінський та В. В. Вітрянський вважають, що жодних інших умов договору, крім істотних, не може бути. Проте, одні умови стають істотними в силу обов'язкового для сторін імперативу щодо їх погодження, другі – внаслідок висловлення стороною диспозитивної можливості, треті – внаслідок самого характеру відповідної договірної моделі, четверті – завдяки наполяганням однією зі сторін включення їх у договір [61, с. 302]. З ними солідаризувався і М.М. Сібільов [64, с. 96 - 97] та інші дослідники.

Водночас, В.В. Вітрянський при розкритті змісту договору перевезення конкретного вантажу до умов цього договору відніс «...действия перевозчика по доставке груза в пункт назначения и выдачи его получателю, а также действия грузополучателя по уплате за перевозку груза установленной платы» і у подальшому послідовно їх розкриває: доставка вантажу в пункт призначення, дотримання строків доставки, забезпечення збереження вантажів, видача вантажу отримувачу, плата за перевезення вантажу [59, с. 403-443]. Такий підхід відтворено у майже дослівній редакції в Україні стосовно змісту договору перевезення вантажів автомобільним транспортом [65, с. 552]. Очевидно, що тут вбачається: з одного боку, певний відхід від традиційного розгляду умов договору через призму вимог ст. 638 ЦК України, а з другого – відтворення положень спеціального закону та Правил. В результаті вбачається симбіоз змісту договору та правового становища сторін.

Основним для перевезення чи уточнення послуги із перевезення є сам вантаж та його технічні та правові характеристики. Це впливає на вибір перевізного засобу, маршрут, швидкість, ціну, тощо. Тому не випадково в чинному законодавстві вони деталізуються. Зокрема п. 2 Правил встановлені

загальні відомості про вантажі й вантажі, які подаються для перевезення, класифікуються за ознаками: вид продукції різних виробників, фізичний стан, наявність тари, спосіб вантаження й розвантаження, специфічні властивості, маса та габарити.

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

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

Тож очевидно, що умови договору є рівнозначними: одні з них здатні детермінувати інші. Зокрема вид та властивості вантажів визначають дороги якими його можна везти, швидкість та місце й спосіб доставки. Тому в законодавстві насамперед вказується на предмет договору (ст. 638 ЦК, ч. 3 ст. 180 ГК), який впливає на інші умови. До того, фахівці єдині в тому, що насамперед істотною умовою договору є його предмет [50, с. 175]. Умови про

предмет договору пов'язані з його характеристиками, встановленими законом імперативними вимогами (стандарти, умови та технічні зразки). Це стосується й перевезення як різновиду транспортної послуги.

Крім предмету, до істотних умов договору відносять ще й ціну та строк дії договору, проте вони здебільшого залежать від предмета договору та його характеристик: фізичних, правових, інших. Із огляду на зазначене, важко погодитися з С.О. Теньковим, що предмет, ціна та строк дії договору є базовими істотними умовами договору, перелік істотних умов не є вичерпним, а набір таких умов залежить від виду господарського або цивільно-правового договору [60, с. 150]. Базова умова передбачає її вплив на інші. З огляду на це ми будували предмет, виходячи із ціни та інших умов, що не підтверджується практикою. Одна, справа коли ми орієнтуємось на ціну, місце знаходження й якість предмета при його виборі (прицінюємося), інша – коли формуються умови договору за принципом: «по товару й ціна».

До істотних умов договору відносять ті умови, які є необхідними та достатніми для того, щоб договір можна було укласти й тим породити права й обов'язки його сторін [61, с. 295 – 296]. Водночас, як зазначає Е.М. Багач, визначення переліку всіх істотних умов пов'язане з оціночним фактом (тобто фактом, наявність чи відсутність якого залежить від оцінки та її результату). Для того, щоб договір можна було вважати укладеним, сторонам потрібно для досягнення згоди щодо «необхідної умови» надати цій умові певного матеріального змісту та дійти згоди щодо нього [62, с. 26]. Запропоновано визначити істотні умови договору такі, які є необхідні й достатні для того, щоб договір вважався укладеним і тим самим міг породити права та обов'язки, які можуть бути вчинені та виконані, а зобов'язання припинені шляхом належного виконання. Тут же пропонується класифікувати істотні умови на необхідні для констатації факту укладення цивільно-правового договору й необхідні для належного виконання зобов'язань [62, с. 28].

У юридичній літературі запропоновано істотні умови поділити на об'єктивні, які названі в законі й за якими сторони мають неодмінно досягти

згоди, та суб'єктивні, які включені у договір за наполяганням однієї із сторін [66, с. 5]. Вважається, що традиційно слід досягнути домовленості стосовно принаймні трьох умов: предмет договору, ціна договору та строк договору [67, с. 204]. Проте, всі умови, які включені сторонами у договір є істотними, безумовно підлягають виконанню, але не в однаковій мірі впливають на суб'єктивні права та обов'язки сторін.

Серед умов договору насамперед виділяється його вантаж. Власне задля того й укладається договір. Вантаж проявляє значення ще до моменту укладення договору в момент та після його виконання. Він конкретизує зміст послуги перевізника із перевезення вантажу та обов'язки сторін договору. Стосовно досліджуваного договору транспортна послуга, як це передбачено Правилами, пов'язується із видом вантажу, а вид вантажу зумовлює правила перевезення та обов'язки і права сторін щодо такого перевезення. Вантаж – речі, товари, що перевозяться або призначені для перевезення (рідше для перенесення). У Правилах визначено види вантажу і деталізовані правила їх перевезення, що за обсягом складо за нашими підрахунками 68 відсотків їх змісту.

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

кришталь, посуд тощо, що потребує особливих умов надання послуги з їх упакування та перевезення.

У разі спору щодо якості наданих послуг, виходять із встановлених вимог, зокрема правил перевезення, а за відсутності вимог – розумності, справедливості та добросовісності. Добросовісність передбачає певну систему уявлень у суспільстві про поведінку його членів, зокрема у сфері цивільного обороту при набутті, зміні та припиненні прав та обов'язків [68, с.7]. Мета добросовісності полягає у встановленні балансу між законом і справедливістю, оскільки інколи положення закону чи договірна умова можуть привести до несправедливого результату. Добросовісність оцінюється через призму моральних устоїв суспільства та уявлень про добро і зло. У ст. 1-203 Єдинозразкового торгового кодексу США [69] встановлено, що на кожен контракт чи зобов'язання покладається обов'язок добросовісності при їх виконанні й примусовому здійсненні, а ст. 1-201 встановила добросовісність як чесність у всьому, що стосується поведінки чи угоди.

У параграфі 242 Німецького цивільного уложення зазначено, що боржник зобов'язаний здійснити виконання добросовісно, відповідно до вимог звичаїв, а п. 3 ст. 1134 Французького цивільного кодексу, ст. 1375 Цивільного кодексу Італії – що договори повинні виконуватися добросовісно. Ці положення закріплені й в ст. 1.7 Принципів міжнародних комерційних договорів та у ст. 1.106 Принципів європейського контрактного права відповідно до яких кожна із сторін повинна діяти згідно з добросовісністю і чесністю ділової практики.

Втім, доводиться констатувати, що у ст. 526 ЦК України не вказується про добросовісність при виконанні зобов'язання. Цю прогалину частково заповнює ст. 627 ЦК, яка визначає свободу договору, потребу притримуватися при тому вимог ЦК, інших актів цивільного законодавства, звичаїв ділового обороту, вимог розумності та справедливості. Знову чомусь призабута добросовісність, яка закріплена у п. 6 ст. 3 ЦК України. Тому було

справедливим її згадати у вказаній статті й доповнити: викласти її після слова «вимог» у редакції «розумності, справедливості та добросовісності».

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

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

Щодо першого, то йдеться про об'єктивні (співвідношення попиту та пропозиції, курс базової валюти, норми відрахувань) й суб'єктивні (домовленість сторін як певний компроміс між максимально бажаною для підрядника і можливою для замовника) критерії формування ціни. Здебільшого тут встановлені розцінки на окремі види перевезень чим керуються при розробці проекту договору та його укладенні. Як встановлено ст. 104 САТ, на автомобільному транспорті до внесення перевізної плати автотранспортні підприємства не приймають вантажі до перевезення. Фактично йдеться про передумову виконання договору перевезення вантажів і про те, від чого залежить реальність такого договору: передачі вантажу до перевезення чи справляння перевізної плати. Ми схилиємося до другої позиції, хоча б тому, що екіпажу чи водію передаються певні кошти на дорожні витрати, зокрема на придбання пального, сплату встановлених.

Йдеться про передоплату. Якщо вона сплачена, то в такому разі недопустимо змінювати ціну договору: оплата перевізником отримана й зарахована на його рахунок, він може розпоряджатися коштами й усі ризики

повинен узяти на себе. Якщо отримана оплата використана за іншою метою, то це охоплюється правом власності на гроші. Принаймні, ніде в договорах ми не зустрічали умови про цільове витрачання плати за таким договором. Засада розумності передбачає їх витрачання на забезпечення виконання договору, але перевізник вправі розпорядитися ними самостійно.

Ціна встановлюється при укладенні договору але в процесі його виконання може корегуватися. Досягнення домовленості про ціну полягає в тому, що, як вважає С. М. Бервено, її недосягнення має призводити до визнання такого договору неукладеним [42, с.178]. Принцип свободи формування ціни договору не може бути абсолютним, а залежить від закономірностей формування ціни продукту, вимог щодо оплати праці, сплати обов'язкових платежів, правил добросовісної конкуренції, рівня співпраці між сторонами і програмами лояльності клієнтів, зокрема політики знижок. Як визначено у п. 1 ч. 1 ст. 632 ЦК України у встановлених законом випадках застосовуються ціни (тарифи, ставки тощо), які встановлюються або регулюються уповноваженими органами державної влади або органами місцевого самоврядування. Водночас згідно з ч. 2 цієї статті зміна ціни після укладення договору допускається лише у випадках і на умовах, встановлених договором або законом. Зазвичай, ціна в договорі формується з прямих та накладних витрат. Встановлення плати перевізниками на їх послуги обумовлено конкурентною боротьбою за вантаж і його перевезення.

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

Із ціною пов'язана умова про розрахунки. Наведена вище вимога ст. 104 САТ свідчить про імператив: до внесення перевізної плати автотранспортні підприємства не приймають вантажі до перевезення. Водночас п. 14.1. Правил

передбачає, що форма і порядок розрахунків, а також випадки зміни розміру оплати за перевезення вантажів і надання інших послуг, пов'язаних з цим, визначаються перевізником з вантажовідправником або вантажоодержувачем-замовником при укладенні ними договору на перевезення вантажів (п. 3.1 Договору). Звідси вбачається можливість диспозитивного підходу до встановлення порядку розрахунків. Щодо форми розрахунків, то тут слід виходити з ч. 2 ст. 1087 ЦК України розрахунки між юридичними особами, а також розрахунки за участю фізичних осіб, пов'язані зі здійсненням ними підприємницької діяльності, проводяться в безготівковій формі. Розрахунки між цими особами можуть провадитися також готівкою, якщо інше не встановлено законом. Граничні суми розрахунків готівкою для фізичних та юридичних осіб, а також для фізичних осіб-підприємців відповідно до цієї статті встановлюються Національним банком України. Так, п. 2.1 «Положення про ведення касових операцій у національній валюті в Україні» [70] передбачає пріоритет розрахунків у безготівковій формі для підприємств (підприємців), які відкрили поточні рахунки в банках і зберігають на цих рахунках свої кошти на договірних умовах.

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

суму проводяться винятково в безготівковій формі. Кількість підприємств (підприємців), з якими здійснюються розрахунки, протягом дня не обмежується.

Водночас з асоціацією України в ЄС передбачено приведення регулювання банківського ринку протягом чотирьох-шести років до його вимог, зокрема: ефективного і прозоре регулювання ринків банківських і інших фінансових послуг, недопущення дискримінації іноземних підприємств, забезпечення рівного доступу учасників ринку до клірингових і платіжних систем, зближення українського законодавства із європейськими *acquis communautaire* (кодекс законів и правил ЄС) в сфері фінансових послуг. У перспективі йдеться про відмову від готівкових платежів як один із напрямків протидії корупції та незаконному обороту грошей. Проте наразі ні технологічно через систему забезпечення паливно-мастильними матеріалами і у правовому сенсі це неможливо.

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

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

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

Згідно з п. 14.4. остаточний розрахунок за перевезення вантажів провадиться замовником на підставі рахунку перевізника, який має бути виписаний не пізніше трьох днів після виконання перевезень із доданням товарно-транспортних накладних. Рахунок за виконані перевезення виписується на підставі належним чином оформлених товарно-транспортних накладних.

Очевидні розбіжності між п. 104 САТ та наведеними положеннями Правил, які необхідно усунути: на наш погляд прибрати імперативізм першого.

Безумовно, до умов договору відноситься й строк. Відповідно до ч. 1 ст. 631 ЦК та ч. 7 ст. 180 ГК протягом строку договору його сторони можуть здійснити свої права і повинні виконати свої обов'язки [50, с. 177]. Здебільшого строк визначається дальністю перевезень, розрахунковою швидкістю та видом вантажу. Очевидно, що небезпечні вантажі перевозяться довше: нижча швидкість перевезення, другорядні дороги, які не забезпечують дотримання навіть дозволеної малої швидкості. Те саме стосується рідких вантажів у цистернах.

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

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

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

Розділ 3

Динаміка договору перевезення автомобільним транспортом

3.1. Укладення договору перевезення автомобільним транспортом

Укладання договорів, з одного боку, є матеріально-правовим явищем, що закріплено у гл. 53 ЦК України і гл. 20 ГК України, а з другого, – процесуальним як послідовність і юридична процедура досягнення домовленості між оферентом та акцептантом.

Укладення договору, як вважає О. І. Зозуляк, засновується на договороздатності як здатності укладати та виконувати договори, що відповідають правовій природі та виду правоздатності, а також здатності нести відповідальність за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань [71, с. 3]. Така наукова позиція поділяється багатьма дослідниками, які вважають договороздатність різновидом правочиноздатності.

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

«Оскільки договір є спільним юридичним актом двох чи декількох осіб, вказує В. В. Луць, - погодження ними умов договору відбувається принаймні у дві стадії: шляхом пропозиції однієї сторони укласти договір, яка має назву оферти, і прийняття пропозиції другою стороною, або акцепту» [38, с. 65]. Звертається увага, що на момент укладення договору немає сторін договору, а є лише оферент та акцептант, які стають сторонами договору лише після набуття ним сили: 1) з моменту досягнення домовленості; 2) надання домовленості встановленої законом форми (статті 208 – 209 ЦК); 3) державної

реєстрації договору (ч. 1 ст. 210 ЦК). У другому випадку сторони можуть відійти від вимог щодо форми договору, але вони ризикують настанням наслідків недотримання передбаченої законом форми правочину (ст. 218 ЦК України) та наступним тягарем доказування факту укладення договору й дій щодо його виконання.

Укладання договору – зустрічні договірно-процедурні дії двох або більше суб'єктів щодо вироблення умов договору, які відповідають їх реальним намірам та економічним інтересам, а також юридичне оформлення договору (надання цим умовам певної форми) як правового акту [72, с. 156]. Професор О.А. Беяневич визначила порядок укладання договору як нормативно закріплені взаємні дії сторін, які спрямовані на встановлення господарсько-договірних відносин та визначення змісту договірного зобов'язання, де спосіб укладання договору – нормативно врегульована організація здійснення суб'єктами господарювання таких дій [37, с. 87] і виділила два способи укладення господарських договорів: неконкурентний (традиційний) та конкурентний способи (торги) [37, с. 87, 126]. Перший давно відомий та широко розповсюджений і зводиться до того, що при встановленні договірних відносин заздалегідь визначено: хто і кому направляє оферту. Конкурентний спосіб укладення договорів (торги) передбачає необхідність вибору одного контрагента, і хоча оферта направлена кільком особам, договір буде укладено з «одним із них» [37, с. 89].

С.О. Бородовський дослідив порядок укладення договору і вважає його визначеною правовими нормами юридико-логічну послідовність стадій установлення цивільних прав та обов'язків, здійснених на основі погоджених дій осіб, звернених назустріч одна одній та виражених у різноманітних способах узгодження змісту договору [48, с. 3], а способами укладання договору – нормативно врегульовану організацію здійснення суб'єктами дій, через які досягається вільне та взаємне узгодження волі сторін договору [48, с. 8]. Така послідовність вироблена практикою й закріплена законом.

Професор С.М. Бервено виділив способи укладення договору за специфікою узгодження змісту договору, зокрема загальний, спеціальний і судовий порядок укладення договору. Загальний порядок укладення договору визначено в ЦК, спеціальний – має свої особливості й залежить від способів укладення договору, а судовий – є окремою стадією, що регулюється спільно матеріальними й процесуальними нормами законодавства, з тією особливістю, що волевиявлення сторін затверджується судовим рішенням та вступає в дію з моменту набрання чинності самого рішення суду [73, с. 10]. Водночас, судовий порядок можливий лише якщо замовником є держава та державні підприємства. Це пов'язано з тим, що суб'єкти господарювання можуть змовлятися і перешкоджати відправленню вантажів за державними замовленнями і навіть підключати для цього громадськість.

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

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

Укладення договору пов'язується з порядком та способом укладення договору, де порядок – нормативно визначені взаємні дії сторін, що спрямовані на встановлення договірних відносин та визначення їх змісту [37, с. 87], а спосіб – нормативно врегульована організація досягнення домовленості учасниками переговорів. Він визначений стандартними формами договорів (формулярним правом) та зокрема типовими формами МТП та Європейської економічної комісії, де виділяються різновиди типових контрактів: 1) типовий контракт-зразок – рекомендаційний зразок на основі якого й укладається контракт; 2) типовий контракт-оферта (акцепт) - висловлення пропозиції однією стороною чи обома разом обов'язкових умов майбутнього договору у вигляді оферти чи акцепту; 3) типовий контракт-формуляр – вироблений практикою набір оптимальних умов певного договору на основі уніфікації договірних умов у певній сфері діяльності (типові форми чартерів, публікації оголошень, розміщення телевізійної реклами тощо); 4) загальні умови – окремі визначені однією зі сторін чи спільно параметри договору, які поширюються на декілька договорів; 5) контракт приєднання – типова форма договору, у якій обумовлені всі умови майбутнього договору в певній стандартній формі, що може бути прийнята іншою стороною шляхом приєднання до неї без можливості внесення в неї змін та доповнень [74, с. 204 – 207]. Наразі суб'єкти господарювання розробляють такі контракти й при укладенні договору споживач не має змоги їх змінити чи запропонувати щось інше.

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

Договір вважається укладеним, якщо сторони в належній формі досягли згоди з усіх істотних умов договору (п. 1 ч. 1 ст. 638 ЦК України). Він укладається шляхом пропозиції однієї сторони укласти договір (оферти) та прийняття пропозицій (акцепту) другою стороною (ч. 2 ст. 638 ЦК України). Тут також звертаємо увагу на некоректність використання терміну «сторона»:

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

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

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

Договір про перевезення вантажів може укладатися перевізником з посередницьким підприємством, яке користується (*виділено нами, як некоректне: правами навряд чи можна користуватися*) правами та несе

обов'язки і відповідальність, що передбачені для вантажовідправників та вантажоодержувачів.

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

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

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

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

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

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

За погодженням із перевізником замовник може передати заявку на перевезення вантажів телефонограмою, телетайпом, телеграфом, телексом, іншим фіксованим шляхом. У цьому випадку в такій заявці мають бути

необхідні відомості, які характеризують найменування та кількість вантажу, адреси завантаження та розвантаження, відстані перевезення та вид упаковки.

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

Подібна ситуація трапилась з укладення договору за спрощеною формою у Справі № 10/144/10 за позовом ТОВ «Нечипорук Транспорт Сервіс», до відповідача ТОВ «Торгівельний будинок «Коксохім» про стягнення з відповідача заборгованості у сумі 10 000 грн. основного боргу за виконане перевезення, збитків, завданих інфляцією у сумі 379,44 грн., 3% річних у сумі 74,79 грн. та пені у сумі 548, 49 грн. за Договором № 09-05-00-1 від 03 червня 2009 р [75].

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

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

втрату можливості укласти договір із третьою особою. Це правило є виправданим і заслуговує відтворення у ЦК України як основному акті приватного права та, відповідно у ГК України щодо господарських договорів.

Особливості укладання договору перевезення автомобільним транспортом пасажирів визначені у ст. 42 ЗУ «Про автомобільний транспорт» відповідно до якої договір про організацію перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування міському, приміському та міжміському, що не виходять за межі території області (внутрішньообласні маршрути), укладається між органами виконавчої влади (органами місцевого самоврядування) та автомобільним перевізником. Такий договір вважається укладеним з моменту його підписання сторонами.

Водночас, договір безпосереднього перевезення пасажирів автобусом на маршруті загального користування укладається між автомобільним перевізником та пасажиром шляхом вчинення конклюдентних дій, якими є придбання пасажиром квитка на право проїзду. Саме з моменту придбання квитка такий договір вважається укладеним. Для осіб, які користуються правом пільгового проїзду цей договір вважається укладеним з моменту посадки їх в автобус.

Договір про нерегулярні пасажирські перевезення автобусом укладається у письмовій формі між замовником транспортних послуг та автомобільним перевізником і вважається укладеним з моменту його підписання. У письмовій формі укладається також договір про обслуговування легковим автомобілем на замовлення між автомобільним перевізником і замовником і вважається укладеним з моменту його підписання. Втім закон не забороняє укладати такий договір в усній формі, визначаючи моментом укладання цього договору домовленість сторін. Договір перевезення пасажирів на таксі набирає чинності з моменту посадки пасажирів і діє до моменту його висадки в пункті призначення. Водночас, законодавець визначає обставини, за яких договірні відносини перевезення пасажирів автомобільним транспортом можуть бути припинені за ініціативою автомобільного

перевізника чи водія автомобільного транспортного засобу. якщо пасажир: а) перебуває у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння; б) порушує громадський порядок; в) пред'являє заборонений до перевезення багаж або багаж, який за габаритами не відповідає встановленим нормам; г) порушує інші вимоги правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

3.2. Виконання зобов'язань за договором перевезення автомобільним транспортом

Зобов'язання відповідно до ст. 526 ЦК України має виконуватися належним чином, згідно з умовами договору та вимогами ЦК України, інших актів цивільного законодавства. За відсутності таких умов та вимог – відповідно до звичаїв ділового обороту або інших вимог, що звичайно встановлюються. Належним виконанням є таке: 1) яке вчинено відповідно до умов (змісту) договору; 2) можливих уточнень таких умов сторонами договору; 3) використання звичаїв ділового обороту, а за їх відсутності – інших вимог, що звичайно встановлюються.

Виконанням договору є система фактичних та/або юридичних дій його сторін, що спрямовані на здійснення передбачених договором чи законом їх суб'єктивних прав і обов'язків для досягнення економічної та юридичної мети зобов'язання. Такі дії мають свої складові (техніко-технологічну і юридичну) та послідовність, як відображення стадій договору і вкладається у певний алгоритм. У випадку перевезення – це потреби в переміщенні вантажу, пасажирів, багажу – співпадають із інтересами перевізника надавати транспортні послуги та отримувати від того прибуток. Правовою формою узгодження інтересів є правочин у формі договору та його умови (результат) – дії (виконання обов'язків) – результат (задоволення потреби), досягнення мети. Для прикладу, дії з виконання договору перевезення вантажу

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

Сучасне розуміння виконання трактується у трьох аспектах: як правовий інститут, як процес і як підстава припинення зобов'язань [76, с. 286 – 288]. У першому значенні йдеться про систему цивільно-правових норм, які регулюють суспільні відносини при виконанні зобов'язань і характеризуються їх розпорошеністю та можливістю їх доповнювати за рахунок звичаїв ділового обороту [77, с. 208]. Як вказує проф. Т.В. Боднар: «Виконання зобов'язань може розглядатися у трьох аспектах: як правовий інститут, як процес і як підстава для припинення зобов'язання» [50, с. 207]. У першому випадку це правовий інститут як система, це сукупність цивільно-правових норм, які регулюють відповідні правовідносини на певних рівнях: загальний (ст. 14), спеціальний – глави 48, 49 ЦК України, окремий, який визначений відповідними главами ЦК та спеціальних актів законодавства й виписані в конкретному договорі. Не дарма дослідниками звертається увага на розпорошеність норм про виконання законодавства й складнощі їх застосування на практиці [50, с. 208]. У другому йдеться про процес, який не може бути безкінечним і невизначеним у просторі та часі, а повинен забезпечувати досягнення мети виконання договору. Відповідно досягнення мети вступу у договірні відносини їх припиняє, за виключенням тих випадків, коли нові обставини, прояв і встановлення прихованих недоліків, слугуватиме поновленню правовідносин і правового зв'язку між його сторонами.

Виконання зобов'язання характеризується низкою ознак: основна – досягнення мети укладення договору; похідні – послідовність фактичних та юридичних дій сторін зобов'язання, спрямованість на досягнення економічної

або юридичної мети зобов'язання – задоволення чи здійснення суб'єктивних прав кредиторів і виконання обов'язків боржниками.

Тож при виконанні зобов'язань сторін за договором на перевезення вантажу автомобільним транспортом повинні бути виконані відповідно: 1) умови договору (формальний критерій); 2) вимоги актів законодавства, як складових досліджуваного договору, зокрема Правил; 3) правила ділового обороту, а за їх відсутності вимоги, що звичайно ставляться що і передбачено ст. 516 ЦК України. Першість у цій тріаді, на наше переконання, належить умовам договору через які сторони такого договору переводять свій економічний інтерес у стан нормативного регулювання та забезпечення досягнення мети перевезення вантажу: для вантажовідправника і вантажоодержувача – переміщення його у просторі та задоволення потреби у ньому; для перевізника – отримання прибутку від своєї діяльності.

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

Щодо виконання зобов'язань за цим договором то у Правилах перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні виконання зобов'язань його сторонами сформульовано у вигляді окремих правил. Зокрема, у п. 5 Правил встановлені правила упакування вантажів як процесу розміщення продукції в упаковці (тарі), що повинні відповідати державним стандартам. Так, упаковка повинна: за видом відповідати особливостям вантажу; забезпечувати повне збереження вантажу під час його транспортування з урахуванням вантажно-розвантажувальних робіт; відповідати кліматичним умовам; відповідати вимогам митного режиму; може виконувати рекламні цілі. При її виборі потрібно враховувати спосіб, відстань і тривалість транспортування, можливість перевантаження вантажу в дорозі, температурний режим і вологість під час транспортування, пору року (погодні умови), сумісність з іншими вантажами тощо. Характер упаковки повинен відповідати виду вантажу, вантажності автомобіля, профілю і стану дороги та

іншим умовам. При цьому упаковки для перевезення вантажів, які вимагають охолодження чи інтенсивної вентиляції повітря, мають бути зі щілинами, а для перевезення заморожених вантажів вона має бути суцільною, або герметичною.

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

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

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

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

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

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

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

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

Досить цікавими і як нам видається мало розкритими є правила маркування вантажів. Зокрема, згідно з п. 7.1. Правил при відправці вантажів у тарі чи упаковці і штучних вантажів дрібними партіями замовник зобов'язаний завчасно нанести маркування кожного вантажного місця відповідно до державного стандарту. У маркуванні зазначаються: а) знак одержувача – повне чи часткове найменування одержувача чи позначення, яке використовується одержувачем (при перевезенні дрібних партій); б) номер

заявки (замовлення) на перевезення вантажів; в) місце призначення – зазначається пункт (при міжміських перевезеннях); г) маса вантажної одиниці – позначається цифрами маса бруто і нетто в кілограмах.

Дані, що наведені в супровідних документах, мають повністю відповідати маркуванню. Відповідальність за відсутність спеціального маркування та її наслідки покладається на замовника. Воно проводиться: а) безпосереднім нанесенням знаків на вантажному місці; б) за допомогою ярликів. Наносити маркування можна фарбуванням по шаблону, штампуванням, клеймуванням чи спеціальними маркувальними машинами. Воно провадиться умовними позначками (знаками), що передані написом, літерами, цифрами чи малюнками (символами), із застосуванням контрастної фарби. Колір фарби повинен різнитись від кольору тари чи вантажу. Маркування місць вантажу має бути чітким, зрозумілим та надійним. Маркування виконується світлостійкою та водостійкою фарбою, яка добре тримається на будь-якій поверхні (не стирається й не відшаровується).

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

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

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

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

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

При перевезенні однорідних вантажів на адресу одного одержувача допускається нанесення маркування не на всіх вантажних місцях, але не менше ніж на чотирьох. У цих випадках замарковані місця укладаються: а) у фургонах – біля дверей маркуванням назовні; б) на відкритому рухомому складі – у верхньому ярусі навантаження по два місця біля кожного поздовжнього борта кузова маркуванням назовні. Не провадиться маркування при перевезенні вантажів навалом, насипом і наливом.

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

При перевезеннях вантажів контроль за своєчасне прибуття транспорту протягом дня, регулювання його розстановки, подачі під завантаження, використанням транспорту, що звільнився, у зворотному напрямку, обліком завантаження, часом прибуття та відправлення рухомого складу виконується перевізником або замовником залежно від прийнятої ними схеми перевезень. Перед завантаженням автомобілів, причепів, напівпричепів з кузовом типу «фургон», автоцистерн, контейнерів замовник повинен перевірити придатність

рухомого складу та контейнерів для перевезення вантажу у комерційному сенсі. При виявленні пошкодження, яке може вплинути на цілісність або якість вантажу при перевезенні, замовник повинен відмовитися від вантаження в такий рухомий склад або контейнери, про що складається акт установленої форми (додаток 4).

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

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

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

вантажу може виконуватись замовником лише за погодженням з перевізником.

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

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

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

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

дорожнього руху України. Відповідно відправник на вимогу водія зобов'язаний усунути виявлені недоліки в укладанні вантажу.

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

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

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

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

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

На пломбах повинні бути контрольні знаки замовника. Їх слід навішувати таким чином, щоб виключалася можливість доступу до вантажу без їх знімання або порушення цілісно. Пломби навішуються: а) у фургонах – на всіх

дверях по одній пломбі; б) у контейнерах – на дверях по одній пломбі; в) у цистернах – на кришці люка та зливного отвору по одній пломбі, за винятком, коли правилами перевезень окремих видів наливних вантажів передбачений особливий порядок пломбування; г) у вантажного місця – від однієї до чотирьох пломб в місцях, де стикаються обкантовувальні полоси або інші пакувальні матеріали.

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

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

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

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

Місце фактичної здачі-приймання вантажу точно зазначається в договорі з наступним уточненням у заявці. Після укладення договору або разового

договору перевізник вправі відмовитись від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні товарно-транспортні документи або без попереднього узгодження з перевізником змінені реквізити цих документів.

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

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

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

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

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

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

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

Задача вантажів вантажоодержувачу у пункті/пунктах призначення по масі й кількості місць здійснюється в порядку й способом, за якими вантажі були прийняті від вантажовідправника (зважуванням на вагах, обмірюванням, підрахунком місць та ін.). Вантажі, які прибули у непошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) та з непошкодженими пломбами вантажовідправника, видаються вантажоодержувачу без перевірки маси, стану вантажів і кількості вантажних місць. У пунктах призначення одержувач вправі приймаючи вантажі перевірити їх масу, кількість місць і стан у випадках: а) прибуття вантажів у пошкоджених кузовах автомобілів (причепях, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) або з пошкодженими пломбами вантажовідправника; б) прибуття швидкопсувних вантажів з порушенням *терміну* (виділено нами –

А.В.) доставки або з порушенням встановленого температурного режиму при перевезенні.

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

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

Після вивантаження вантажу автомобілі й контейнери мають бути очищені одержувачем від залишків вантажу, а після перевезення тварин, птиці, сирих продуктів тваринного походження і швидкопсувних вантажів одержувач повинен вимити рухомий склад і в разі потреби – провести його *дезінфекцію* (виділено нами – А.В.). Після вивантаження інших вантажів промивка та дезінфекція рухомого складу провадиться вантажоодержувачем відповідно до вимог державних санітарних правил. За взаємною угодою (договором) із замовником перевізник може взяти на себе очищення

забрудненої вантажної платформи (кузова) автомобіля з відповідною оплатою послуг. Таке правило є більш виваженим і відповідає zasadі розумності: перевізник здійснює професійну діяльність і має для очистки певні потужності чи комплекси, які не повинен мати одержувач.

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

Пунктом 14 Правил урегульовані розрахунки за перевезення. Так їх форма і порядок, а також випадки зміни розміру оплати за перевезення вантажів і надання інших послуг, пов'язаних з цим, визначаються перевізником з відправником або одержувачем-замовником при укладенні ними договору на перевезення вантажів. При дотриманні замовником своїх договірних зобов'язань щодо розрахунків за перевезення вантажів і надання у зв'язку з цим інших послуг, перевізник може надати йому знижку в оплаті. Розмір цієї знижки визначається за домовленістю сторін.

Як уже встановлено вище, зазвичай йдеться про передоплату перевезень. Тож якщо перевізник не виконав перевезення відповідно до заявки (замовлення), то одержана передоплата має бути повернена замовнику не пізніше триденного терміну в робочі дні кредитної установи, більш точніше –

банку. При тому, на наш погляд, п. 13.3 Правил *слід доповнити вказівкою* «з дотриманням правил про грошові зобов'язання», зокрема курс валюти, три відсотки річних, інфляцію. Відповідно, якщо оплата замовником проведена повністю, то у подальшому перевізник у разі зміни складових ціни перевезення не вправі вимагати її збільшення, якщо інше не встановлене сторонами додатковим договором.

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

Безумовно, що будь-які відхилення у виконанні сторонами умов договору підлягають документуванню за правилами складання актів (п. 15 Правил). Так, у разі псування або пошкодження вантажу, а також у разі розбіжностей між перевізником і відправником (одержувачем) обставини, які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актом за формою, що наведена в додатку 4 до Правил. Перевізник, відправник і одержувач засвідчують в акті такі обставини: а) невідповідність між найменуванням, масою й кількістю місць вантажу в натурі й тими даними, які зазначені в товарно-транспортній накладній; б) порушення або відсутність пломб на кузові автомобіля або контейнері; в) простій автомобіля у пунктах завантаження і розвантаження понад встановлені норми часу; г) інші обставини (пошкодження упаковки, вантажу), які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності сторін.

Записи в акті засвідчуються підписами представників відправника (одержувача) і водія. Односторонні записи в акті як відправника/одержувача, так і водія вважаються недійсними. Жодна зі сторін не має права відмовитись від підписання акта. У разі незгоди зі змістом акта кожна із сторін має право

викласти в ньому свою думку в рядку «Особливі відмітки» і засвідчити її підписом. При відмові від складання акта або від внесення записів у товарно-транспортну накладну у випадках недостачі, псування або пошкодження вантажу акт складається за участю представника незацікавленої сторони. Для засвідчення складання акта на вільному місці зворотного боку товарно-транспортної накладної записується дата складання й про що складений акт (наприклад: «Про недостачу місць», «Про порушення пломби» та ін.).

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

Список використаної літератури

1. Малько А. В. Стимулы и ограничения в праве / А. В. Малько. – М.: Юрист, 2003. – 250 с.
2. Горшенев В. М. Способы и организационные формы правового регулирования в социалистическом обществе / Виктор Михайлович Горшенев. – М.: Юрид. лит., 1982. – 193 с.
3. Яроцький В. Л. Цінні папери в механізмі правового регулювання майнових відносин (основи інструментальної концепції): моногр. / В. Л. Яроцький. – Х.: Право. – 2006. – 544 с.
4. Кудрявцев В. Н. Закон. Поступок. Ответственность / В. Н. Кудрявцев. – М.: Наука, 1986. – 448 с.
5. Про Загальнодержавну програму адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу: Закон України від 8 березня 2004 року № 1629-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 29. – Ст.367).
6. Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/995_234
7. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_217
8. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/995_845
9. Європейська Угода про міжнародні автомагістралі. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/995_046
10. Конвенція про дорожній рух від 8 вересня 1968 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/go/995_041
11. Конвенція про дорожні знаки і сигнали (Відень, 8 листопада 1968 р.) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_372

12. Конвенції про право, що застосовується до дорожньо-транспортних пригод. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/973_003

13. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) Україна приєдналася до Угоди 7 вересня 2005 р. (Закон України «Про приєднання України до ЄУТР» № 2819-IV). [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_016

14. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/go/435-15

15. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?

16. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст.446.

17. Про автомобільний транспорт: Закон України в редакції Закону № 3492-IV від 23.02.2006 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2006. – № 32. – Ст.273.

18. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6.04.2000 р. № 1644-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.

19. Гражданское право России: Курс лекций – Ч. 2: Обязательственное право / Отв. ред. О.Н. Садилов. – М.: БЕК, 1997. – 687 с.

20. Коммерческое право: Учебник / Под ред. В.Ф. Попондопуло, В.Ф. Яковлевой. – СПб.: Изд-во СПбГУ, 1997. – 286 с.

21. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право. Книга третья: Договоры о выполнении работ и оказании услуг. – М.: Статут, 2002. – 1055 с.

22. Про транзит вантажів: Закон України 20.10.1999 р. № 1172-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – № 51. – Ст.446

23. Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України від 2.03.2015 р. № 222-VIII // Відомості Верховної Ради. – 2015. – № 23. – Ст.158.

24. Статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова Ради Міністрів УРСР від 25.01.1978 р. № 52. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-69-п

25. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України № 363 від 14.10.97 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98>

26. Про внесення змін до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Постанова Кабінет Міністрів України від 29 січня 2003 р. № 141 // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/141-2003-%D0%BF>

27. Про затвердження Порядку організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом: Наказ Міністерство інфраструктури України від 15.07.2013 № 480: [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1282-13>

28. Шершеневич Г. Ф. Курс гражданского права / Г. Ф. Шершеневич. – Тула: Автограф, 2001. – 620 с.

29. Принципи міжнародних комерційних договорів (УНІДРУА) [Електронний ресурс]. – Режим доступу: mydisser.com/ru/catalog/view/6/364/3864.html

30. Правила ІНКОТЕРМС // Урядовий кур'єр. – 3 квітня 2002 р. – № 63.

31. Галянтич М. К. Житлове право України: навч. посібник : курс лекцій / М. К. Галянтич. – К.: Юрінком Інтер, 2007. – 498 с.

32. Цивільне право України / За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – Кн. 1. – 976 с.

33. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар / За ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. – К.: Істина, 2004. – С. 12 – 13.

34. Резніченко С. В. Нормативно-правовий та цивільно-правовий договори: порівняльний аналіз / С. В. Резніченко. // Суспільство. Держава. Право. – Вип. 5. Цивільне право– Одеса, 2005. – С. 35 – 39.

35. Сібільов М. М. Ознаки та поняття договору в сфері приватного права / М. М. Сібільов. // Вісник Академії правових наук України. – № 4 (31). – 2002. – С. 92 – 98.

36. Пугинский Б. И. Гражданско-правовой договор // Вестник Москов. ун-та (Сер. 11. Право) / Б. И. Пугинский. – 2002. – № 2. – С. 43 - 49.

37. Беяневич О.А. Господарський договір та способи його укладення: Навч. посіб. / Олена Анатоліївна Беяневич.– К.: Наукова думка, 2002. – 280 с.

38. Луць В.В. Контракти в підприємницькій діяльності : навч. Посіб. – 2-е вид. перероб. і допов. / Володимир Васильович Луць. –К.:Юрінком Інтер, 2008. – 576 с.

39. Бервено С. М. Проблеми договірної права України: монографія / Сергій Миколайович Бервено. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 392 с.

40. Типовий договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом у міському та міжміському сполученні [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://go.mail.ru/search?mailru=1&q=>

41. Договір перевезення вантажу [Електронний ресурс] – Режим доступу: // www.lnu.edu.ua/faculty/pravo/cp3/T_10.doc

42. Бервено С. М. Проблеми договірної права України: монографія / Сергій Миколайович Бервено. – К.: Юрінком Інтер, 2006. – 392 с.

43. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар. Видання четверте, перероблене та доповнене. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2008. – С. 621.

44. Беяневич О. А. Господарське договірне право України (теоретичні аспекти): монографія / Олена Анатоліївна Беяневич. – Юрінком Інтер, 2006. – 592 с.

45. Гриняк А.Б. Договірні зобов'язання з виконання робіт у цивільному праві України: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня докт. юрид. наук: Спеціальність 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Андрій Богданович Гриняк. — К., 2013. — 34 с.

46. Веретельник Л.К. Класифікація договорів : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право; сімейне право;

цивільний процес; міжнародне приватне право» /Ламара Котеївна Веретельник. – Х.: 2006. – 20 с.

47. Бянкіна А. М. Правове регулювання договору перевезки вантажу автомобільним транспортом в приграничних територіях: автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук. Специальність 12.00.03 –«Громадянське право; підприємницьке право; сімейне право; міжнародне приватне право» / Анна Михайлівна Бянкіна. Владивосток. 2012. – 28 с.

48. Бородовський С. О. Укладення, зміна та розірвання договору у цивільному праві України: дис. на здоб. наук. ступеня канд. юрид. наук: 12.00.03 – «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право»./ Станіслав Олександрович Бородовський. – Івано-Франківськ, 2005. – 211 с.

49. Красько І.Е. Смешанный договор. Умови дійсності і недійсності / І.Е. Красько. // Підприємництво, господарство, право. – 1998. – № 5. – С. 30 – 32.

50. Договірне право України. Загальна частина : навч. посіб. /Т.В.Боднар, О.В.Дзера, Н.С.Кузнєцова, та ін За ред. О.В.Дзери. – К.: Юрінком Інтер, 2008. – 896 с.

51. Погрібний С. О. Механізм та принципи регулювання договірних відносин у цивільному праві України: автореф. дис. на здоб. наук. ступеня докт. юрид. наук: 12.00.03 – «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право»/ Сергій Олексійович Погрібний. – К., 2009. – 42 с.

52. Цивільне право в Україні: Курс лекцій: У 6 томах. Т.1. Вид. 2-е виправ.та доп. / Р.Б. Шишка (кер. авт. кол.), О. Л. Зайцев, Є. О. Мічурін та ін.; За ред. Р. Б. Шишки та В. А. Кройтора. – Х.: Еспада, 2008. – 680 с.

53. Кочин В.В. Непідприємницькі товариства як юридичні особи приватного права: автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Володимир Володимирович Кочин. – К.: 2012. – 20 с.

54. Зозуляк О. І. Договір як правова форма реалізації цивільної правосуб'єктності юридичних осіб: дис. на здоб. наук. ступеня канд. юрид. наук: 12.00.03 – «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право»/ НДІ приватного права і підприємництва НАПрН України. / Ольга Ігорівна Зозуляк. – К.: 2010. – 194 с.

55. Борисова В. Інститут юридичної особи у праві України /В. І. Борисова. // Право України– 2010. – № 12. – С. 25 – 31.

56. Кравчук В.М. Про правоздатність юридичних осіб: окремі питання // Право України / В. М. Кравчук – 1999. – № 11. – С. 17 – 21.

57. Мілаш В. С. До питання про правосуб'єктність сторін господарсько-договірних зобов'язань. / В.С. Мілаш. // Вісник господарського судочинства– 2004. – № 3. – С. 260 – 261.

58. Вінник О.М. Господарське право: навчальний посібник [для студ. вищ. навч. закл.] / [Оксана Марянівна Вінник].- [2-ге вид.,змін. та доп.]. – К.: Правова єдність, 2009. – 766 с.

59. Витрянский В.В. Договор перевозки. /Василий Васильевич Витрянский. – М.: «Статут», 2001. – 526 с.

60. Теньков С. Визначення істотних умов договору у судовій практиці: нові підходи / Сергій Теньков // Вісник господарського судочинства. – 2004. – № 4. – С. 150 – 154.

61. Брагинский М. И. Договорное право. Кн. первая: Общие положения. / М.И.Брагинский, В.В.Витрянский. – 2 изд. испр. – М.: Статут, 2000. – 841 с.

62. Багач Е. М. Оцінка істотності (необхідності та достатності) деяких умов цивільно-правового договору / Е. Багач // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 1. – С. 26 – 28.

63. Про деякі питання практики вирішення спорів, пов'язаних з визнанням угод недійсними: Роз'яснення Вищого господарського суду України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v_111800-99

64. Цивільне право України: Підручник: У 2 т. /За заг. ред. В.І.Борисової, І.В.Спасибо-Фатєєвої, В.Л.Яроцького. –К.: Юрінком Інтер. 2004. – Т. 2 – 786 с.

65. Договірне право України. Особлива частина : навч. посіб. / Т.В. Боднар, О.В. Дзера, Н.С. Кузнецова та ін.: за ред. О.В. Дзери. – К.: Юрінком Інтер, 2009. – 1200 с.

66. Зазуляк І. І. Істотні умови договору: теоретичний аспект. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право; сімейне право; цивільний процес; міжнародне приватне право» /Іван Іванович Зазуляк. –К.: 2009. – 17 с.

67. Комментарий к Гражданскому кодексу Республики Беларусь с приложением актов законодательства и судебной практики (постатейный): в 3 кн. Кн.2. Разд.Ш. Общая часть обязательственного права. Разд. IV. Отдельные виды обязательств (главы 30-50) / Отв. ред. и руков. авт. колл. д-р юрид. наук, проф., засл. юрист БССР В.Ф.Чигир. 2-е изд. – Минск. Амафея, 2007. – 1384 с.

68. Богданова Е.Е. Добросовестность и право на защиту в договорных отношениях : монография /Елена Евгениевна Богданова. –М.: ЮНИТИ –ДАНА: Закон и право. 2010. – 159 с.

69. Єдинозразковий торговий кодекс США // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: odelise.ru/docs/40854/index-5511-54.html

70. Положення про ведення касових операцій у національній валюті в Україні: Постанова Правління НБУ від 15.12.04 № 637 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: minrd.gov.ua/zakonodavstvo/podatkove-zakonodavstvo/normati

71. Зозуляк О.І. Договір як правова форма реалізації цивільної правосуб'єктності юридичних осіб: автореф. дис. на здоб. наук. ступеня канд. юрид. наук: 12.00.03 – «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право»./ Ольга Ігорівна Зозуляк. –К.: 2010. – 19 с.

72. Щербина В.С. Господарське право України: Навч. посіб. / В.С.Щербина. – [3-е вид., перероб. і доп.]. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 392 с.

73. Бервено С.М. Цивільно-правова характеристика укладення договору / С.М. Бервено // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – № 4. – С. 10 – 13.

74. Бахин С.В. Субправо (международные своды унифицированного контрактного права) /С.В. Бахин. – СПб.: Юридический центр Пресс, 2002. – 311 с.

75. Справа № 10/144/10 Архів Господарського суду Запорізької області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/10475650>

76. Сейттмустафа А. Понятие исполнения обязательства //Актуальные проблемы частного права: Материалы международной научно-практической конференции (в рамках ежегодных цивилистических чтений) – Алматы, 23-24 мая 2002 г. / Отв. ред. М.К. Сулейменов. – Алматы, КызГЮУ, 2003. – С. 285 - 288.

77. Зобов'язальне право: теорія і практика : навч. посібник для студ. юрид. вузів і фак. ун-тів / [Дзера О. В., Кузнецова Н. С., Луць В. В. та ін.]; за ред. О. В. Дзери. – К.: Юрінком Інтер, 1998. – 980 с.

78. Красавчиков О.А. Юридические факты в советском гражданском праве. // Октябрь Алексеевич Красавчиков. – М.: Госюриздат, 1958. – 183 с.