**Зміст**

Вступ

1. Правове регулювання перевезення вантажів

2. Обов’язки сторін за договором перевезення вантажів

3. Межі відповідальності перевізника

4. Звільнення перевізника від відповідальності

Висновки

Список використаних джерел

Додатки

**Вступ**

Актуальність теми дослідження. Перехід України на ринкові форми господарювання зумовив гостру потребу у створенні сприятливої правової бази для розвитку національного підприємництва. При цьому правотворчий процес у даному напрямку не повинен обмежуватися систематизацією чи кодифікацією нормативно-правових актів. Великого значення набуває розробка єдиної наукової концепції, в рамках якої здійснювалося б удосконалення українського законодавства. В цих умовах важливого значення набуває проблема подальшого розвитку і вдосконалення правового регулювання суспільних відносин у сфері перевезення вантажів.

Спеціальне правове регулювання відносин перевезення вантажів, пасажирів і багажу залежить від виду транспорту, яким здійснюються таке перевезення. Так, згідно зі ст.. 2 Закону України від 10 листопада 1994 року №232/94-ВР «Про транспорт» відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються вказаним законом, кодексом (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України.

Транспортні договори поділяються на основні і допоміжні. Основні транспортні договори опосередковують головну сферу взаємовідносин між транспортними організаціями і замовниками: до них, власне, і належить класичний договір перевезення вантажів, пасажирів і багажу. Допоміжні договори сприяють організації процесу перевезення; до них, зокрема, належать договори на організацію перевезень, експлуатацію під'їзних колій, подачу і забирання вагонів, експедирування тощо. Ця класифікація має велике практичне значення, оскільки від правильного первісного розмежування цих договорів залежить вибір правових джерел, що до них застосовуються, момент набрання чинності цими договорами та інші чинники. Наприклад, якщо договір перевезення вантажів є реальним і вважається укладеним з моменту здачі вантажу транспортній організації, договір на організацію перевезення вже є консенсуальним, тобто, вважається укладеним з моменту досягнення його сторонами угоди з усіх істотних умов, оскільки він не є товарною угодою і не передбачає перевезення конкретних вантажів.

Таким чином, викладене вище зумовлює актуальність теми дослідження курсової роботи.

Об'єктом дослідження роботи є транспортне законодавство України, а також суспільні відносини у сфері транспорту.

Предмет дослідження – договір перевезення вантажів, а також особливості фрахтування.

Метою курсової роботи є дослідження договору перевезення вантажів.

Мета роботи передбачає вирішення таких завдань:

* дослідити поняття та загальні характеристики договору перевезення вантажу;
* здійснити порівняльний аналіз договору перевезення вантажів згідно Цивільного та Господарського кодексів України;
* визначити обов'язки сторін за договором та відповідальність за їх невиконання.

Відповідно до мети та завдань дослідження в роботі було використано загальнонаукові та спеціальні методи пізнання правових явищ. Зокрема, за допомогою формально-догматичного методу дослідження було зроблено виділення найважливіших юридичних конструкцій договору перевезення вантажів транспортом, дано його загально правову характеристику, тлумачення його змісту. Аналіз наукових позицій, поглядів, різних підходів вітчизняних та зарубіжних вчених здійснено за допомогою порівняльн6о-правового методу.

**1. Правове регулювання перевезення вантажів**

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва. Він покликаний задовольняти потреби населення та народногосподарського комплексу в перевезеннях.

Сутність економічних відносин, які виникають у процесі здійснення перевезення вантажів, полягає у тому, що вони є продовженням процесу виробництва. Транспорт, як самостійна галузь народного господарства України, не може існувати поза виробництвом, він виконує функцію переміщення результатів останнього - продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання. Сьогодні основу функціонування транспортного комплексу України становлять ринкові відносини, найважливішими елементами яких є демонополізація, цивілізована конкуренція, рівність структур усіх форм власності та розширення сфери застосування приватного капіталу.

Перевезення вантажів - один з видів господарської діяльності, яка здійснюється суб'єктами господарювання, спрямована на надання послуг вартісного характеру, що мають цінову визначеність. Цей вид діяльності може здійснюватися як з метою одержання прибутку, так і без такої мети (наприклад, морські та повітряні судна можуть використовуватися для перевезень у наукових, навчальних цілях або під час несення спеціальної державної служби тощо). У першому випадку перевезення вантажів є різновидом комерційної господарської діяльності, а в другому - різновидом некомерційної господарської діяльності [21, с. 22].

Сферу господарських відносин, які виникають у процесі перевезення вантажів, становлять господарсько-виробничі (виникають при укладенні та виконанні договору перевезення вантажу), організаційно-господарські (наприклад, планування, ліцензування діяльності підприємств транспорту щодо здійснення перевезень вантажів) та внутрішньогосподарські (наприклад, відносини, що виникають між авіакомпанією та її представництвом або філією в іншому населеному пункті) відносини.

Основним засобом регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення вантажів, є ліцензування такої діяльності.

Правові основи ліцензування перевезення вантажів визначено статтями 12, 14 ГК та Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» [4].

Умови та порядок ліцензування окремих видів вантажних перевезень регулюються:

- Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) [4];

- Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом [4];

- Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом [4];

- Ліцензійними умовами провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом [4];

- Ліцензійними умовами провадження розроблення, випробування, виробництва, експлуатації ракет-носіїв, космічних апаратів та їх складових частин, наземної космічної інфраструктури та її складових частин, обладнання, що входить до складу космічного сегмента супутникових систем [4];

- іншими нормативно-правовими актами.

Суб'єктами відносин перевезення вантажів визнаються учасники господарських відносин, які організовують вантажні перевезення або здійснюють їх безпосередньо. Відповідно до цього визначають прямих (сторони договору перевезення вантажу) і непрямих (експедитори, аеропорти, залізничні станції, автовокзали, морські порти тощо) учасників процесу перевезення вантажів.

До суб'єктів господарювання, що безпосередньо здійснюють перевезення вантажів, належать сторони договору перевезення вантажу: перевізник, вантажовідправник та вантажоодержувач. Вони є прямими учасниками процесу перевезення вантажу, які реалізують свою господарську компетенцію у цій сфері.

Перевізник є таким учасником процесу перевезення вантажів, функціональне призначення якого полягає у наданні транспортної послуги - переміщення продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання.

Правовий статус перевізника характеризує те, що він є суб'єктом господарювання, який на виконання умов договору перевезення вантажу зобов'язується доставити ввірений йому вантажовідправником вантаж до пункту призначення в установлений законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі - вантажоодержувачу. Перевізник є стороною договору перевезення вантажу і зазначається як такий у відповідних транспортних документах.

Зазначимо особливості правового статусу повітряного, залізничного та морського перевізника.

Повітряним перевізникомзгідно із статтею 59 Повітряного кодексу України [9] визнається будь-яка юридична чи фізична особа, яка виконує повітряні перевезення, має права експлуатанта авіаційної техніки. У свою чергу, під експлуатантом слід розуміти особу, організацію або підприємство, що експлуатує повітряні судна або пропонує свої послуги у цій галузі. Статус експлуатанта підтверджується наявністю у нього сертифіката, який дозволяє виконувати повітряні перевезення у відповідності з вимогами нормативних документів цивільної авіації. Умови та порядок проведення сертифікації експлуатантів встановлено Правилами сертифікації експлуатантів, затвердженими наказом Мінтрансу України від 29 травня 1998 р. Для отримання доступу на конкретний ринок авіаційних перевезень експлуатанту, крім сертифіката експлуатанта, необхідно мати ліцензію на здійснення повітряних вантажних перевезень та отримати дозвіл у Державному департаменті авіаційного транспорту України згідно з Положенням про порядок видачі дозволів, що регулюють доступ експлуатантів на ринок авіаційних перевезень та робіт, затвердженим наказом Державного департаменту авіаційного транспорту України.

Визначення категорії «експлуатант повітряного судна» є похідним від категорій «власник повітряного судна» та «судновласник», що розкривають правовий статус особи, яка володіє повітряним судном на законних підставах. Власником повітряного судна можна визначити суб'єкт господарювання, який на свій розсуд, одноосібно або спільно з іншими суб'єктами володіє, користується і розпоряджається належним йому повітряним судном; відповідно, судновласником - суб'єкт господарювання, який експлуатує повітряне судно від свого імені незалежно від того, є він власником цього повітряного судна чи використовує його на інших законних підставах.

Отже, повітряним вантажним перевізником є такий суб'єкт господарювання - власник або судновласник повітряного судна, який здійснює експлуатацію останнього для вантажних перевезень на підставі ліцензії, сертифіката експлуатанта та дозволу, що регулює доступ на ринок авіаційних перевезень.

На залізничному транспорті залізничним вантажним перевізникомє залізниця. Згідно зі статтею 1 Закону України «Про залізничний транспорт» залізниця - це статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу котрого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі. Сьогодні в Україні функціонують шість залізниць: Південно-Західна, Придніпровська, Донецька, Львівська, Одеська, Південна.

Залізничний вантажний перевізник повинен мати ліцензію на здійснення вантажних перевезень та сертифікат відповідності згідно з ДСТУ-2296 або свідоцтво про визнання закордонного сертифіката. Сертифікаційна діяльність на залізничному транспорті - обов'язкова частина процедури обгрунтування можливості здійснення суб'єктами господарювання перевезення вантажів і здійснюється у порядку, передбаченому Положенням про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України, затвердженим наказом Мінтрансу України від 1 червня 1998 р. [13].

Згідно із статтею 8 Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. [12], перевезення вантажів проводиться у вагонах парку залізниць або орендованих у залізниць, а також у власних вагонах, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам - суб'єктам підприємницької діяльності, у тому числі розташованим за межами України. Передача в оренду вагонів проводиться для здійснення перевезень у межах України в порядку, встановленому Інструкцією про порядок передачі в оренду вантажних вагонів, затвердженою наказом Мінтрансу України від 28 квітня 1997 р. № 151 [17].

Отже, залізничний вантажний перевізник - це такий суб'єкт господарювання, який є власником залізничного транспортного засобу або використовує його на законних підставах для перевезення вантажів згідно з ліцензією і сертифікатом, що підтверджують його господарську компетенцію у цій сфері.

Роль перевізника на морському та внутрішньому водному транспортівиконує судновласник або власник судна. Згідно із статтею 20 КТМ судновласником визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені незалежно від того, є вона власником судна чи використовує його на інших законних підставах; власником судна є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює щодо закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності. Це стосується також власників річкових суден, правовий статус яких врегульовано Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР, затвердженим постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. [11].

Слід зауважити, що у практиці торговельного мореплавства у більшості випадків перевезення здійснює не власник морського судна, а особа, яка експлуатує його на підставі договору фрахтування. Перевізник, таким чином, є фрахтувальником за договором фрахтування, з одного боку, і перевізником за договором перевезення - з іншого. У цьому випадку ми водночас маємо справу з правовідносинами, що виникають внаслідок фрахтування морського судна, і з правовідносинами, що виникають внаслідок перевезення вантажу. Можливо, це є підґрунтям того, щоб кожний з термінів («перевізник» і «фрахтівник») застосовувався лише стосовно договору відповідного виду.

Перевізниками вантажів морським та внутрішнім транспортом за часів СРСР були державні пароплавства. Сьогодні перевізниками можуть бути не лише пароплавства, а й інші суб'єкти господарювання, які отримали ліцензію на здійснення перевезень у передбаченому законодавством України порядку.

Отже, вантажним перевізником на морському та внутрішньому водному транспорті є такий суб'єкт господарювання, судновласник або власник морського судна/судна внутрішнього плавання, який здійснює експлуатацію даного судна для вантажних перевезень морськими чи внутрішніми водними шляхами на підставі ліцензії.

Правове становище перевізника може характеризувати його особливий статус - статус національного перевізника. Набуття вказаного статусу підприємствами морського і річкового транспорту передбачено Порядком проведення конкурсу щодо надання судноплавним компаніям статусу національного перевізника, затвердженим наказом Мінтрансу України від 4 вересня 2001 р. Сьогодні статус національного перевізника отримали Відкрите акціонерне товариство «Українське Дунайське пароплавство» (наказ Мінтрансу України від 29 жовтня 2001 р. № 729) та судноплавна компанія «Укрферрі» (наказ Мінтрансу України від 26 квітня 2002 р. № 284). Умови проведення конкурсу на право отримання зазначеного статусу повітряного перевізника встановлено Положенням про проведення конкурсу на право отримання статусу національного повітряного перевізника, затвердженим наказом Мінтрансу України від 20 березня 1997 р. [14]

Правовий статус вантажовідправника характеризується такими ознаками: по-перше, він вступає у договір перевезення вантажу від свого імені; по-друге, предметом зобов'язань вантажовідправника є надання вантажу разом з перевізними документами перевізнику; по-третє, вантажовідправник повинен бути зазначений як такий у перевізних документах.

Юридичним фактом, з яким пов'язано виникнення правовідносин між вантажовідправником і перевізником, є передача вантажу останньому. Вантажовідправниками можуть бути суб'єкти господарювання, яким вантаж належить на праві власності або інших законних підставах.

Вантажовідправник є стороною договору перевезення вантажу, функціональне призначення якого полягає у тому, що він зобов'язаний ввірити перевізнику вантаж для його перевезення.

Таким чином, вантажовідправником є такий суб'єкт господарювання, який вступає у договір перевезення вантажу від свого імені, зобов'язується надати перевізнику для перевезення вантаж разом з перевізними документами, в яких він значиться як такий.

Правовий статус відправника за договором морського перевезення вантажу поєднується з таким учасником перевезення, як фрахтувальник. Відповідно до частини 2 статті 133 КТМ фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, які уклали між собою договір фрахтування судна (чартер). Однак поняття договору фрахтування судна міститься у статті 203 КТМ, яка визначає сторонами договору судновласника і фрахтувальника, а не фрахтівника і фрахтувальника. Слід визнати, що правовий статус відправника за договором морського перевезення вантажу відмінний від правового статусу фрахтувальника, оскільки предметом зобов'язань відправника є подання вантажу для перевезення, а фрахтувальника - використання судна для перевезень або інших цілей торговельного мореплавства.

Поряд з перевізником та вантажовідправником, суб'єктом відносин з перевезення вантажу є вантажоодержувач - особа, уповноважена на одержання вантажу.

Господарський кодекс України визначає основи правового регулювання господарської діяльності щодо перевезення вантажів усіма видами транспорту, що становлять Єдину транспортну систему України.

Термін «транспорт» має широке тлумачення: так визначається окрема галузь народного господарства, вид господарської діяльності - переміщення вантажів та засоби перевезення.

Закон України «Про транспорт» визначає склад залізничного, автомобільного, річкового, авіаційного, морського транспорту та інших видів транспорту (транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні й постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури і спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями різних форм власності).

Щодо процесу перевезення вантажів йдеться про транспортні засоби, за допомогою яких здійснюється перевезення (рухомий склад залізничного транспорту, морські судна, річкові судна, рухомий склад автомобільного транспорту, повітряні судна) та про належність цих засобів до того чи іншого виду транспорту - залізничного, морського, автомобільного тощо. Тому поняття «транспорт» ширше за поняття «транспортний засіб»:

- під транспортом слід розуміти сукупність механічних засобів, за допомогою яких здійснюються перевезення, а також увесь виробничо-технологічний комплекс, за допомогою якого надаються послуги з перевезення та інші транспортні послуги споживачам;

- під транспортним засобом - пристрій, призначений для перевезення людей і (або) вантажу, а також встановленого на ньому спеціального обладнання чи механізмів (п. 1.10 Правил дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001р. [15]).

Транспортне експедирування є видом господарської діяльності, спрямованої на організацію процесу перевезення вантажів. Основні умови здійснення транспортно-експедиційного обслуговування зовнішньо торговельних і транзитних вантажів визначено Правилами здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 р. [16].

Транспортно-експедиційне обслуговування вантажів здійснюється експедиторами, які діють в інтересах та за дорученням вантажовідправників і вантажоодержувачів. Експедитор є таким суб'єктом господарювання, функціональне призначення якого полягає в організації та сприянні здійсненню процесу перевезення вантажів. Експедитором може бути як суб'єкт господарювання, що спеціалізується на транспортно-експедиційних послугах (транспортно-експедиторська організація), так і перевізник, порт, пристань, які мають відповідну інфраструктуру. Експедитор є непрямим учасником процесу перевезення вантажу.

Транспортне експедирування, як вид господарської діяльності, не може розглядатися окремо від перевезення. Це - комплекс заходів, які супроводжують процес перевезення вантажів на всіх його стадіях (сортування вантажів під час їх прийняття до перевезення, перевалка вантажів у процесі їх перевезення, облік надходження вантажів під час їх видачі тощо). І саме вказане дає підстави розглядати її допоміжним щодо перевезення видом діяльності. Тому кожна послуга, що надається експедитором клієнту, по суті, є транспортною послугою.

Відносини учасників транспортно-експедиторської діяльності встановлюються на основі договорів. Учасники цієї діяльності вільні у виборі предмета договору, визначенні зобов'язань, інших умов взаємовідносин, що не суперечать чинному законодавству.

Сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини у сфері організації і здійснення вантажних перевезень, становить законодавство про вантажні перевезення, що за предметом правового регулювання належить до такого інституту господарського законодавства, як транспортне законодавство.

Відповідно до критерію систематизації законодавства про вантажні перевезення за предметом правового регулювання можна визначити загальне і спеціальне законодавство про вантажні перевезення.

До складу загального законодавства входять нормативно-правові акти, які регулюють діяльність усіх суб'єктів господарювання, у тому числі таких, які здійснюють перевезення вантажів (наприклад Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Закон України «Про транспорт» тощо).

До складу спеціального законодавства входять нормативно-правові акти, які не суперечать загальним і водночас уточнюють, доповнюють або конкретизують їх щодо вантажних перевезень (наприклад Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, Статут залізниць України тощо). За своєю правовою сутністю це комплексно-кодифіковані нормативні акти.

Особливі умови перевезення небезпечних вантажів врегульовано Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» [6], який визначає правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом. У Законі визначено основні напрями державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів, права та обов'язки сторін договору щодо перевезення таких вантажів.

З метою забезпечення безпеки морських перевезень вантажів наказом Мінтрансу України від 14 грудня 1998 р. № 497 затверджено Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення. Згідно з цим Положенням інформацію про вантаж становлять документи, які містять відомості, необхідні для забезпечення належного розміщення та безпечного перевезення вантажів (генеральних, навалочних, небезпечних тощо), або підтверджують його транспортні характеристики чи свідчать про вжиті заходи щодо підготовки до транспортування. На повітряному транспорті спеціальні правила перевезення небезпечних вантажів регулюються Інструкцією про повітряні перевезення спеціальних та небезпечних вантажів, затвердженою наказом Мінтрансу України від 25 жовтня 1999 р. № 509.

Закон України «Про транзит вантажів» [7] визначає засади організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України.

Законодавство України, що регулює відносини учасників процесу перевезення пасажирів та їх багажу, становлять норми Цивільного кодексу України, а також інші нормативно-правові акти залежно від виду транспорту, яким має бути здійснено таке перевезення.

Залізничні перевезення пасажирів регламентовано Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затвердженими наказом Мінтрансу України від 28 липня 1998 р. № 297; постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252 «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом», постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 1995 р. № 903 «Про Правила поведінки громадян на залізничному транспорті» та іншими нормативно-правовими актами.

На морському транспорті пасажирські перевезення виконуються відповідно до статей 184- 194 КТМ, Правил перевезення пасажирів, ручної поклажі і багажу та надання послуг на судах і у портах Міністерства морського флоту СРСР, затверджених Міністерством морського флоту СРСР 1 червня 1987 р. (РД 31.16.02-87), та інших нормативно-правових актів. На внутрішньому водному транспорті пасажирські перевезення врегульовані Статутом внутрішнього водного транспорту Союзу РСР, затвердженим постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. № 1801. Повітряні перевезення пасажирів регулюються Повітряним кодексом України; Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, затвердженими наказом Мінтрансу України від 25 липня 2003 р. № 568; Правилами виконання чартерних рейсів, затвердженими наказом Мінтрансу України від 18 травня 2001 р. № 297; іншими нормативно-правовими актами. Перевезення пасажирів автомобільним транспортом регламентовано Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176, та іншими нормативно-правовими актами.

**2. Обов’язки сторін за договором перевезення вантажів**

За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений йому 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. Договір перевезення вантажу укладається у письмовій формі. Укладання договору підтверджується складанням транспортної накладної (коносамента або іншого документа, передбаченого транспортними статутами та кодексами).

Належне виконання договору перевізником обумовлене дотриманням ним низки обов'язків, що випливають безпосередньо зі статуту (кодексу) і необхідних умов для нормального початку та завершення перевізного процесу. Це, зокрема, реалізується на різних стадіях виконання договору: при його укладенні; у процесі перевезення вантажу; збереження і видачі в пункті призначення[20, с. 392].

На перевізника покладається обов'язок:

- своєчасно подати відправникові вантажу перевізні засоби, справні в технічному і комерційному стані, тобто придатні для перевезення конкретного вантажу (наприклад, контейнери й вагони, які очищені від залишків вантажу і сміття, а в необхідних випадках - промиті та продезінфіковані);

- своєчасно здійснити завантаження вантажу й опломбувати транспортний засіб (якщо за договором це покладено на перевізника);

- забезпечити цілісність і схоронність прийнятого до перевезення вантажу. Цей обов'язок виникає з моменту одержання перевізником вантажу до перевезення і до видачі його одержувачеві у пункті призначення. Забезпечення цілісності та схоронності вантажу включає також дотримання особливих правил перевезення щодо певних видів вантажів (наприклад, вантаж, який швидко псується при перевезенні, потребує дотримання відповідних температур);

- доставити вантаж до пункту призначення у строк, встановлений погодженням сторін, якщо транспортними статутами, кодексами та правилами, що видаються згідно з ними, не передбачено інше, а в разі відсутності таких строків - у розумний строк. Наприклад, на морському транспорті строки доставки вантажів можуть бути встановлені законом або договором, а в разі їх відсутності вантаж доставляється відповідно до строків, звичайно прийнятих у морській практиці (ст. 160 Кодексу торговельного мореплавства України);

- своєчасно повідомити одержувача про прибуття вантажу на його адресу. Так, залізниця повідомляє одержувача в день прибуття вантажу, проте не пізніше 12 годин наступного дня (ст. 58 Статуту залізниць);

- видати вантаж одержувачеві, зазначеному в транспортному документі. При видачі вантажу в пункті призначення перевізник повинен дотримуватись правил, чинних на певному виді транспорту. Так, відповідно до ст. 66 Статуту автомобільного транспорту, перевізник при здаванні вантажу одержувачеві зобов'язаний перевірити масу, кількість місць і стан вантажу в разі: видачі вантажу зі складу вантажної автостанції; прибуття вантажу в несправному кузові рухомого складу та ін.

З фактом укладення договору перевезення вантажу певні права та обов'язки виникають також у відправника вантажу. Деякі з них передбачені транспортними статутами (кодексами) і правилами перевезень вантажів та передують укладенню договору, зокрема:

- відправник повинен пред'явити вантаж до перевезення у належному стані, у справній тарі та упаковці, відповідно до державних стандартів і технічних умов, які забезпечують повну його схоронність. Відповідно до транспортних статутів (кодексів), усі необхідні для перевезення матеріали (стойки, прокладки тощо) заготовляє і подає відправник;

- відправник одночасно з пред'явленням вантажу подає перевізникові необхідну кількість примірників правильно заповнених транспортних документів, а також прикладає до них усі документи, необхідні для дотримання санітарних, митних, карантинних та інших правил. На посвідчення прийняття вантажу до перевезення відправникові надається вантажна квитанція;

- відправник повинен з метою ефективного використання транспортних засобів, за загальним правилом, своєчасно, повно і раціонально завантажувати їх. Водночас, на морському транспорті на вимогу відправника, якому для перевезення надано все судно (чартер), перевізник повинен відправити судно в плавання, навіть якщо не весь вантаж було завантажено. Перевізник у цьому разі зберігає право на повний фрахт, тобто плату за перевезення (ст. 155 Кодексу торговельного мореплавства України);

- відправник зобов'язаний сплатити за перевезення вантажу встановлену плату за тарифом[25, с. 173].

Обов'язки одержувача:

- своєчасно прийняти вантаж;

- здійснити остаточні розрахунки з перевізником і очистити транспортні засоби.

На деяких видах транспорту передбачається винагорода за дострокове навантаження або вивантаження транспортних засобів. Наприклад, за угодою сторін у договорі морського перевезення може бути передбачена винагорода за закінчення завантаження судна раніше, ніж це передбачено сталійним часом (час, що визначається згідно з Кодексом торговельного мореплавства України) (ст. 49 Кодексу торговельного мореплавства України).

**3. Межі відповідальності перевізника**

Стаття 920 ЦК має загальний характер та насамперед відсилає при встановленні факту порушення зобов'язань за договором  
перевезення до загальних умов цивільно-правової відповідальності,  
передбачених ЦК. З цього випливає, що встановлення цивільно-правової відповідальності, а також її меж можливо, крім ЦК, лише  
законами України, чинними міжнародними договорами (транспортними конвенціями) та транспортними кодексами (статутами) або,  
за їх відсутністю, угодою сторін. Отже, регулювання даного питання підзаконними правилами здійснення перевезень не допускається, а існуюче - слід вважати ненаписаним[2].

У випадках, не передбачених цим Кодексом, законами України чи транспортними кодексами (статутами), сторонам надана можливість за взаємною згодою встановити чи підвищити відповідальність за зобов'язаннями, що випливають з укладеного між ними договору перевезення.

Встановлені договірним шляхом підстави звільнення від відповідальності або зменшення її розміру порівняно з встановленою даним Кодексом, законами України чи транспортними кодексами (статутами) сторонами договору перевезення є недійсними (ст.127 Статуту автомобільного транспорту, ст.ст.181, 186 КТМ тощо).

Особливості, підстави, обсяги відповідальності при перевезеннях вантажів, пасажирів, багажу та пошти передбачені ст.ст.921- 924, 928 ЦК.

У ч.4 ст.916 ЦК законодавець конкретизує загальні правила  
гл.49 ЦК про притримання як засіб забезпечення виконання зобов'язання стосовно здійснення перевезення. Предметом права притримання можуть бути індивідуально визначені, а також родові речі з належним ступенем їх індивідуалізації.

Передбачене, наприклад, ст.103 Статуту автомобільного транспорту, право утримати частину суми при сплаті одержувачем рахунків відправника за отриману продукцію не є притриманням, а діями суб'єкта зустрічного виконання у відповідь на неналежне виконання за договором.

Притримання не є новим для цивільного законодавства України засобом забезпечення виконання зобов'язань. Зокрема, відповідно до ст.163 КТМ, перевізник може притримати вантаж, доки одержувач не відшкодує витрати, понесені перевізником при перевезенні вантажу, внесе плату за простій судна в порту вивантаження, а також сплатить фрахт і плату за простій у порту завантаження, якщо це передбачено в коносаменті або іншому документі, на підставі якого перевозився вантаж, а у випадку загальної аварії - внесе аварійний внесок або надасть належне забезпечення.

Право притримання вантажу перевізник зберігає й у випадку здачі вантажу на склад, що не належить одержувачеві, за умови повідомлення власника складу про таке право. Однак після передачі вантажу одержувачеві перевізник втрачає право вимагати від відправника чи фрахтувальника платежів, не внесених одержувачем, за винятком випадків, коли перевізник не зміг здійснити право утримання вантажу з незалежних від нього причин.

За загальним правилом договір перевезення вантажу є укладеним з моменту передачі вантажу перевізнику та, відповідно, прийняттям останнім обумовленого договором вантажу до перевезення. Однак згідно зі ст.921 ЦК ненадання перевізником транспортного засобу для перевезення або непред'явлення відправником вантажу чи невикористання наданого транспортного засобу спричиняє відповідальність винної сторони. Розмір відповідальності за такі дії може бути передбачено відповідними положеннями транспортних кодексів (статутів) або, за їх відсутності, належним чином підписаним договором перевезення, незважаючи на те, що надання вантажу чи транспортного засобу не відбулося.

Відповідальність перевізника та відправника відповідно до ст.921 ЦК встановлена транспортними кодексами (статутами) та полягає у сплаті штрафу, розмір якого встановлюється у певній частині чи відсотку від плати за перевезення, фіксованій сумі за кожну, наприклад, хвилину запізнення чи кожне вантажне місце, контейнер (ст.106 Статуту залізниць України, ст.183 КТМ, ст.ст.128-131 Статуту автомобільного транспорту, ст.182 Статуту внутрішнього водного транспорту).

У прямому змішаному сполученні відповідальність перевізника за ненадання транспортного засобу та відправника за невикористання наданого транспортного засобу зазвичай встановлюється домовленістю сторін з урахуванням відповідних положень транспортних кодексів (статутів), ст.913 ЦК та передбачає, крім сплати штрафу, також відшкодування витрат, спричинених таким порушенням[2].

При здійсненні імпортних, експортних та транзитних перевезень слід також враховувати положення розділу "Відповідальність сторін за порушення правил перевезень та порядку планування експортних, імпортних вантажів" Тимчасового положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпортних і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом.

Однак незалежно від встановленої транспортними кодексами (статутами) відповідальності у вигляді штрафів сторона, яка зазнала збитків, має право вимагати відшкодування їх відповідно до загальних положень ст.ст.552, 623 ЦК.

У ч2 ст.921 ЦК законодавцем відтворено загальне правило про звільнення перевізника та відправника вантажу від відповідальності у разі відсутності їх вини у ненаданні вантажу або невикористанні наданого транспортного засобу. Єдиною умовою такого звільнення є за загальним правилом явища стихійного характеру або несприятливі шляхово-кліматичні умови (замети, землетрус, смерч, повінь, пожежа тощо), які відповідно до положень транспортних кодексів (статутів) є підставами для припинення (обмеження) перевезення вантажів у певних напрямках (ст.18 Статуту автомобільного транспорту, ст.130 КТМ, ст.29 Статуту залізниць України). Такий підхід повністю відповідає загальній нормі ст.617 ЦК про підстави звільнення від відповідальності за порушення зобов'язання.

Стаття 922 ЦК містить нову для транспортного законодавства України норму, яка встановлює відповідальність перевізників при транспортному обслуговуванні пасажирів. Однак її реалізація на практиці, за відсутності відповідних положень безпосередньо у договорі перевезення, потребує внесення відповідних доповнень щодо розміру передбаченого штрафу до транспортних кодексів (статутів) [21, с. 22].

При цьому відповідальність за затримку у відправленні транспортного засобу або його запізненні до пункту призначення настає за наявності вини перевізника, яка припускається. Однак це не позбавляє перевізника права довести відсутність власної вини, а отже, й відповідальності.

Перелік підстав звільнення перевізника від відповідальності, перелічених у ч.1 ст.922 ЦК, не є вичерпним. Наприклад, відповідно до ст.94 ПК перевізник звільняється від відповідальності за прострочення у доставці пасажира, якщо доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання такому простроченню або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник також звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

У разі затримки відправлення пасажир згідно з ч.2 ст.922 ЦК має право в односторонньому порядку відмовитись від договору перевезення. В цьому випадку перевізник зобов'язаний повернути пасажиру провізну плату, що, власне, є не боргом, а відповідальністю перевізника за порушення зобов'язання.

Новою є також норма ч.3 даної статті, що дає можливість пасажиру вимагати, крім сплати штрафу згідно з ч.1 ст.922 ЦК, відшкодування завданих перевізником збитків у разі неможливості здійснити пересадку на інший транспортний засіб, спричиненої порушенням строку доставки пасажира в зазначений пункт пересадки.

Однак незалежно від встановленої транспортними кодексами (статутами) чи договором перевезення відповідальності у вигляді штрафів відповідно до ст.922 ЦК пасажир має право вимагати відшкодування збитків відповідно до загальних положень ст.ст.552, 623 ЦК. Розмір понесених збитків має бути доведений пасажиром.

Доставка вантажу в пункт призначення у встановлений строк є однією з основних умов договору перевезення. У разі прострочення доставки відповідальність перевізника у вигляді відшкодування збитків, за загальним правилом настає за умови, що збитки, яких зазнав одержувач, пов'язані саме з простроченням доставки. Отже, в ст.923 ЦК 2003 р., на відміну від ст.364 ЦК 1963 р., законодавець відійшов від принципу вини перевізника. При цьому неустойка (штраф, пеня), передбачена договором чи транспортними кодексами (статутами), має стягуватись у повному розмірі понад відшкодування збитків, пов'язаних, наприклад, з псуванням вантажу згідно зі ст.924 ЦК, якщо інше співвідношення між збитками а неустойкою не передбачено договором (див. положення ст.624 ЦК) чи транспортними кодексами (статутами) (див. положення ст.552 ЦК).

Наприклад, відповідно до ст. 116 Статуту залізниць України відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу виражається в сплаті штрафу. Його розмір залежить від тривалості прострочення та суми провізної плати. Так, на залізничному транспорті перевізник сплачує одержувачу штраф в розмірі: 10% провізної плати - за прострочення на 2 доби; 20% - на 3 доби; 30% на 4 і більше діб. Хоча такий підхід суперечить правилу, встановленому у п."в" ст. 127 Статуту залізниць України, де за прострочення доставки багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10% провізної плати за кожну добу, але не більше 25% провізної плати. При цьому неповна доба приймається за повну, а за прострочення доставки багажу, вантажобагажу в межах до однієї доби штраф не нараховується. Не нараховується цей штраф також у разі, коли пасажир не вивіз багаж зі станції в установлені Правилами перевезень пасажирів терміни.

У разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізниці штраф у розмірі п'ятикратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу. Відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, покладено на пасажира (ст.127 Статуту залізниць України).

Штраф також не сплачується, якщо вантаж не був вивезений одержувачем зі станції протягом доби після отримання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же строк одержувач не розкредитував перевізні документи на вантаж, що прибув (ст.116 Статуту залізниць України) [2].

Автотранспортне підприємство за прострочення доставки вантажу при міжміських перевезеннях сплачує одержувачеві штраф в розмірі 12% провізної плати за кожну добу. При цьому загальний розмір не може перевищувати 60% провізної плати. За прострочення доставки багажу перевізник сплачує штраф у розмірі 10% за кожний день прострочення, але не більш як 50% провізної плати (ст.138 Статуту автомобільного транспорту).

За прострочення доставки вантажу або плоту пароплавство сплачує вантажоодержувачеві штраф у розмірі:

10% провізної плати при простроченні до 1/10 строку;

20% - при простроченні до 2/10 строку;

30% - при простроченні до 3/10 строку;

40% - при простроченні до 4/10 строку;

50% - при простроченні, що перевищує 4/10 строку.

За прострочення доставки багажу, а також за затримку з вини пароплавства видачі вантажів, що прибули, зі складів портів (пристаней) пароплавство сплачує вантажоодержувачеві або пред'явнику багажної квитанції штраф у розмірі:

5% провізної плати при простроченні до 1/10 строку;

10% - при простроченні до 2/10 строку;

15% - при простроченні до 3/10 строку;

20% - при простроченні до 4/10 строку;

25% - при простроченні, що перевищує 4/10 строку.

Якщо ж строк доставки менше 6 діб, то розмір штрафу знижується на 50% (ст.188 Статуту внутрішнього водного транспорту).

За загальним правилом перевізник звільняється від відповідальності за прострочення доставки вантажу, якщо доведе, що ним буде вжито всіх необхідних заходів для запобігання простроченню або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник також може бути звільненим від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

Відповідальним за незбереження вантажу, багажу чи пошти перевізник стає з моменту прийняття пред'явленого за договором до перевезення й до видачі їх належному одержувачеві або іншій уповноваженій на це особі (ст.123 Статуту автомобільного транспорту, ст.92 ПК).

Стаття 924 ЦК 2003 р. змінює застосовуваний у п.2 ст.362 ЦК 1963 р. підхід, за яким у випадках, передбачених транспортними кодексами (статутами), тягар доведення вини перевізника при втраті, нестачі або пошкодженні ввіреного йому до перевезення вантажу покладався на одержувача або відправника вантажу, багажу чи пошти.

За закріпленим правилом ст.924 ЦК, тягар доведення того, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу, багажу чи пошти сталося не з вини перевізника або внаслідок обставин, яким останній не міг запобігти чи усунення яких від нього не залежало, повністю покладається на перевізника - особу, яка "порушила" зобов'язання. Такий підхід застосовується до правового регулювання перевезень всіма видами транспорту.

Під втратою вантажу (багажу, пошти) слід розуміти не тільки його фізичну загибель, а й невидачу вантажу (багажу, пошти) одержувачеві протягом встановлених транспортним законодавством строків.

Нестача вантажу (багажу, пошти) - доставка вантажу (багажу, пошти) одержувачу в меншій кількості, ніж його було прийнято до перевезення.

Псування вантажу (багажу, пошти) - це погіршення його якостей (погіршення хімічних, біологічних властивостей, зовнішні пошкодження, що стали причиною псування тощо).

Пошкодження вантажу (багажу, пошти) - це зміна його фізичних властивостей (механічні поломки, дефекти, бій тощо).

За загальним правилом ст.615 ЦК особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. Стаття 924 ЦК також не усуває можливості застосування підстав для звільнення в зазначених випадках перевізника від відповідальності, передбачених транспортними кодексами (статутами).

Отже, перевізник несе відповідальність, якщо не доведе, що втрата, псування чи пошкодження вантажу (багажу, пошти) сталися в силу обставин, яким він не міг запобігти або усунення яких від нього не залежало. Зокрема, йдеться про вину вантажовідправника, особливі природні властивості вантажу, що перевозиться, дефекти тари чи упаковки, які не можна було виявити шляхом зовнішнього огляду при пред'явленні вантажу для перевезення чи за інших обставин, передбачених транспортними кодексами (статутами) чи іншими нормативно-правовими актами, виданими на їх підставі. Перевізник для того, щоб не стати дестинатором відповідної норми права, має довести, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу (багажу, пошти) сталися саме в силу зазначених вище обставин.

Перевізник звільняється від відповідальності за втрату, нестачу псування або пошкодження вантажу, прийнятого для перевезення якщо вантаж прибув: у справному контейнері, вагоні зі справними пломбами відправника або на справному відкритому рухомому складі без перевалки в дорозі, з належним маркуванням; у справному судні без наднавантаження в дорозі тощо (ст.111 Статуту залізниць України, ст.134 Статуту автомобільного транспорту, ст.176 КТМ).

Наявність названих та інших, передбачених транспортними кодексами (статутами), обставин, передбачає відсутність причинного зв'язку між дією перевізника і втратою або пошкодженням вантажу, а отже, й відсутність його вини. У цих випадках перевізник не повинен доводити свою невинуватість, оскільки це передбачається.

Щодо розміру відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, то у ст.924 ЦК відтворено правило, закріплене у ч.З ст.13 Закону про транспорт, за яким перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу у розмірі фактичної шкоди[19, с. 22].

Таким чином, обсяг відповідальності перевізника за незбереження вантажу в процесі перевезення тепер розширений, оскільки, крім вартості втраченого, зіпсованого вантажу, вартості нестачі, а також відповідної суми провізної плати, з нього можуть бути стягнуті й інші фактичні збитки, яких зазнав одержувач. Положення даної статті закону стосуються перевізників усіх видів транспорту. Хоча у будь-якому випадку відповідальність перевізника залишається обмеженою, оскільки неотримані прибутки відповідно до положень ст.924 ЦК відшкодуванню не підлягають.

Наприклад, автотранспортне підприємство відшкодовує збитки, заподіяні при перевезенні вантажу, в таких розмірах: за втрату або нестачу вантажу - в розмірі дійсної вартості втраченого вантажу або того, якого не вистачає; за втрату вантажу з оголошеною цінністю - в розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижча від дійсної вартості; за псування та пошкодження вантажу - в розмірі тієї суми, на яку знизилася його дійсна вартість (ст.135 Статуту автомобільного транспорту).

Поряд з відшкодуванням вартості втраченого вантажу або вантажу, якого не вистачає, а також сум, на які знизилася вартість зіпсованого або пошкодженого вантажу, автотранспортне підприємство повертає також провізну плату, стягнуту за перевезення втраченого, зіпсованого чи пошкодженого вантажу, за умови, що ця плата не входила до вартості вантажу (ст.136 Статуту автомобільного транспорту). Аналогічні положення містяться, наприклад, У ст.ст.113-115 Статуту залізниць України.

Відповідальність перевізника посилюється у разі використання ним прийнятого для перевезення вантажу для власних потреб. Так, у разі використання автотранспортним підприємством для своїх потреб будь-яких вантажів, прийнятих до перевезення, автотранспортна організація відшкодовує вартість вантажу в подвійному розмірі (п.3 ст.136 Статуту автомобільного транспорту).

Вартість втраченого вантажу визначається на підставі розрахункових документів вантажовідправника в тих випадках, коли розрахунки за вантаж безготівковим шляхом не проводилися, вартість загубленого, пошкодженого вантажу, а також вантажу, якого не вистачає, підтверджується іншими бухгалтерськими документами (рахунком-фактурою, прибутковим ордером тощо).

Вартість вантажів, що належать фізичним особам, визначається за роздрібними цінами, що діють в тому місці та в той час, де і коли вантаж мав бути виданий.

За недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажобагажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах: за багаж і вантажобагаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, - у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, - у розмірі дійсної вартості; за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості - у розмірі дійсної вартості багажу, встановленої згідно з Правилами перевезень пасажирів; за псування і пошкодження багажу та вантажобагажу - у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість (ст.127 Статуту залізниць України).

У разі повної або часткової втрати на залізниці багажу, зданого до перевезення без оголошеної цінності, перевізник сплачує пасажирові вартість багажу чи втраченої його частини, але не більш як 2,5 грн. за кожен втрачений 1 кг ваги. Виплата грошей здійснюється на станції призначення одразу після складання та підписання комерційного акта, але не пізніше однієї доби з дати прибуття поїзда, з яким прибула частина багажу (або мав прибути весь багаж), не рахуючи вихідних та святкових днів (п. 10.3.4 Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом) [19, с. 22].

Законами України, чинними міжнародними договорами (транспортними конвенціями) та транспортними кодексами (статутами) може бути передбачено і максимально можливий розмір відшкодування за втрачений або зіпсований вантаж, багаж чи пошту.

Наприклад, якщо вартість вантажу не була зазначена і включена в коносамент, відшкодування за пошкоджене місце чи одиницю вантажу, якої не вистачає, не може перевищувати 666,67 розрахункових одиниць або 2,0 розрахункових одиниць за 1 кг маси брутто пошкодженого, зіпсованого вантажу або вантажу, якого не вистачає, залежно від того, яка сума вища, за винятком вартості контейнера або іншого транспортного пристрою відправника (фрахтувальника) згідно зі ст.181 КТМ.

У тих випадках, коли в незбереженні вантажу, багажу, пошти за Договором перевезення винні і перевізник, і вантажовідправник (одержувач), мова може йти про розподіл відповідальності між ними, виходячи з принципу змішаної відповідальності. Позивач у ньому випадку отримує відшкодування в повному обсязі.

У ст.928 ЦК 2003 р. збережено існуючий в законодавстві України (ст.368, гл.40 ЦК 1963 р.) підхід, відповідно до якого відповідальність перевізника незалежно від виду транспорту у випадку заподіяння ним пасажиру шкоди має позадоговірний (деліктний) характер, тобто настає незалежно від укладеного між ними договору перевезення за правилами гл.82 ЦК.

Так, якщо пасажиру заподіяна шкода не джерелом підвищеної небезпеки (наприклад, працівником транспортної організації при виконанні своїх службових обов'язків, але без участі будь-яких машин, механізмів тощо), відповідальність транспортної організації визначається за правилами ст. 1187 ЦК, тобто за принципом вини. Однак це не позбавляє сторони права передбачити у договорі більш сувору, безвинну, відповідальність перевізника.

Підвищена (безвинна) відповідальність також може бути передбачена законом. Наприклад, у випадку коли пасажиру заподіяна шкода джерелом підвищеної небезпеки (засобами транспорту, механізмами), транспортна організація несе підвищену відповідальність за правилами ст. 1187 ЦК, незалежно від того, винна вона чи ні в завданні шкоди. Отже, для того, щоб настала відповідальність, достатньо об'єктивних підстав цивільно-правової відповідальності: шкоди, протиправної дії заподіювача шкоди та причинного зв'язку між протиправною дією та шкодою.

Перевізник у цьому випадку може бути звільнений від відповідальності лише тоді, коли він доведе, що шкода виникла внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого.

Норми транспортного законодавства досить часто встановлюють межі відповідальності перевізника. Наприклад, відповідно до ст.194 КТМ у разі смерті пасажира або пошкодження його здоров'я відповідальність перевізника ні в якому разі не перевищує 175 тис. одиниць "спеціального права запозичення" (SDR), визначених Міжнародним валютним фондом, стосовно перевезення взагалі. Офіційний курс переведення "спеціального права запозичення" в національну валюту України публікується НБУ. Однак перевізник та пасажир можуть письмовою угодою встановити більш високі межі відповідальності, ніж ті, які передбачені чч.1-4 ст.194 КТМ.

Перевізник, працівник або агент перевізника не може скористатися межами відповідальності, встановленими в ст.194 КТМ, якщо буде доведено, що збиток заподіяний внаслідок дій або упущень перевізника, працівника або агента, здійснених з наміром заподіяти цей збиток або в результаті самовпевненості з усвідомленням можливого спричинення збитку.

Будь-яка умова договору перевезення, укладеного до виникнення події, що стала причиною смерті пасажира або ушкодження здоров'я, яка має за мету звільнити перевізника від відповідальності перед пасажиром або встановити меншу, ніж передбачено транспортним законодавством чи міжнародним договором, межу відповідальності, а також будь-яка умова, метою якої є перенесення тягара доведення, покладеного на перевізника, є недійсною. За загальним правилом недійсність цієї умови не має наслідком недійсність договору перевезення.

При здійсненні міжнародних перевезень відповідальність перевізника перед пасажиром визначається відповідно до умов чинних України міжнародних договорів (транспортних конвенцій) та е бути ними обмежена певним максимальним розміром відшкодування.

**4. Звільнення перевізника від відповідальності**

Фактичною підставою відповідальності за порушення зобов'язань є склад цивільного правопорушення, який містить такі елементи (умови):

- протиправна поведінка боржника;

- збитки як результат такої поведінки;

- причинний зв'язок між протиправною поведінкою та збитками;

- вина боржника.

Зазначені умови необхідні, за загальним правилом, і для накладення майнової відповідальності за невиконання або неналежне виконання сторонами зобов'язань з перевезення вантажу.

Головні обов'язки перевізника за договором перевезення полягають у тому, що він повинен забезпечити цілісність і схоронність вантажу і доставити його одержувачеві в обумовлений строк. Цей обов'язок виникає з моменту прийняття вантажу до перевезення і до видачі одержувачеві у пункті призначення. Порушення цього обов'язку призводить до відповідальності за втрату, нестачу, псування чи пошкодження вантажу[2].

У разі прострочення в доставці вантажу перевізник зобов'язаний відшкодувати одержувачеві збитки, завдані порушенням строку перевезення, якщо погодженням сторін, транспортними статутами та кодексами не передбачено інші форми відповідальності. Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятого до перевезення вантажу або багажу в розмірі фактичної шкоди.

До вчинення перевізникові позову, що випливає з перевезення вантажу, слід обов'язково пред'явити йому претензії у порядку, передбаченому транспортними статутами та кодексами. Позов до перевізника може бути вчинений вантажовідправником або вантажоодержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або неодержання від перевізника відповіді в місячний строк. Позовна давність за вимогами, що випливають із перевезення вантажу, встановлюється в один рік з моменту, що визначається згідно з транспортними статутами та кодексами.

У транспортних статутах і кодексах дається перелік обставин, за яких перевізник звільняється від відповідальності за втрату, псування і пошкодження вантажу.

Зокрема, перевізник звільняється від відповідальності, коли:

- вантаж прибув у справному вагоні (контейнері) і зі справними пломбами відправника;

- вантаж перевозився в супроводі провідника вантажовідправника або вантажоодержувача;

- нестача не перевищує норм природної втрати;

- нестача, псування та пошкодження сталися внаслідок природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

- вантаж, який швидко псується, став непридатним, але перевізник не порушив строків доставки та встановленого правилами перевезення температурного режиму;

- вантаж здано до перевезення без зазначення у накладній його особливих властивостей, які потребують особливих умов або забезпечення заходів для збереження вантажу при перевезенні (наприклад, "обережно — скло");

- здано до перевезення вантажу, вологість якого перевищує встановлену норму;

- недоліки тари чи упаковки не були помічені за зовнішнім виглядом під час прийняття вантажу до перевезення чи застосовано тару, що не відповідає властивостям вантажу, встановленим стандартам, за відсутності слідів пошкодження тари в дорозі[2].

Залежно від виду транспорту можуть бути визначені додаткові підстави звільнення перевізника від відповідальності. Небезпеки і стихійні явища зумовлюють розширення кола обставин, за яких морський перевізник звільняється від відповідальності за несхоронність вантажу.

Такими обставинами можуть бути:

- непереборна сила;

- небезпеки та випадковості на морі;

- рятування людей, суден та вантажів;

- пожежі, що виникли не з вини перевізника;

- воєнні дії та народні заворушення;

- страйки чи інші обставини, які викликали зупинення або обмеження роботи (ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства) [8].

**Висновки**

Отже, договір перевезення вантажів – це вид цивільно-правового договору про надання послуг. За договором перевезення вантажу транспортна організація (перевізник) зобов’язується доставити довірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його правомочній на одержання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Залежно від видів транспорту, яким перевозяться вантажі, пасажири і багаж, перевезення поділяються на: залізничні, внутрішніми водними шляхами (річкові), морські, повітряні, автомобільні. Правові відносини у цій галузі регулюються положеннями ст. 358—368 Цивільного Кодексу України, Законом України «Про транспорт» (1994) та нормами транспортних статутів або кодексів і правил, що видаються у встановленому порядку. Зокрема, діють Статут автомобільного транспорту України 1969, Статут залізниць України 1998, Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України.

Перевезення конкретного вантажу оформляється спеціальним перевізним документом, який звичайно пересилається разом з вантажем і вважається письмовою формою договору. Такими документами при перевезеннях вантажів залізничним і річковим транспортом є накладна, автомобільним — товарно-транспортна накладна, морським - рейсовий чартер або коносамент. За договором перевезення вантажу перевізник повинен забезпечити цілість і схоронність прийнятого ним вантажу, своєчасно доставити його до пункту призначення і видати одержувачеві тощо. Відправник вантажу має подати вантаж до перевезення у належному стані, своєчасно і повністю оформити транспортні документи, сплатити встановлену плату тощо. Одержувач повинен з дотриманням правил, чинних на певному виді транспорту, прийняти вантаж від перевізника і вивезти його зі станції (порту) призначення власними засобами. За неналежне виконання сторонами своїх зобов'язань щодо перевезення вантажів настає цивільно-правова відповідальність. Зокрема, перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо не доведе, що це сталося не з його вини. У транспортних статутах (кодексах) можуть передбачатися випадки, коли доведення вини перевізника у цих порушеннях покладається на одержувача або відправника. Наприклад, залізниця звільняється від відповідальності, якщо вантаж прибув у справному вагоні (контейнері) зі справними пломбами відправника або за наявності інших ознак, що свідчать про схоронність вантажу. Тобто тут діє презумпція відсутності вини перевізника, що, однак, не позбавляє пред'явника претензії можливості доводити протилежне. Відповідальність перевізника за втрату, нестачу чи пошкодження вантажу є неповною (обмеженою): окрім дійсної шкоди майну і відповідної суми перевіз, плати (факт. витрат), транспортні організації неодержані доходи клієнтові не відшкодовують. Відправник відповідає за невчасне внесення плати за перевезення вантажу, причому відправлення вантажу може затримуватися залізницею до внесення плати. На автотранспорті до внесення плати перевізник не приймає вантажів до перевезення. Відправник та одержувач відповідають за простій вагонів або ін. транспортні засобів, поданих під навантаження чи розвантаження, за пошкодження вагонів або суден тощо.

Проте, слід зауважити, що незважаючи на важливе значення договору перевезення вантажів у цивільному обороті, їхній правовий статус ще недостатньо врегульований у чинному законодавстві України. Це спричиняє певні труднощі у його цивільно-правовому регулюванні. Необхідно внести відповідні зміни до цивільно-правового законодавства, а також - прийняти новий Цивільний кодекс у якому б знайшли своє правове закріплення договір перевезення вантажу. Надійне закріплення та захист даних прав сприятиме утвердженню цивілізований ринкових відносин у нашій державі.

**Список використаних джерел**

Конституція України : Закон України. Прийнятий на 5-й сесії Верховної Ради України 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР.

Цивільний кодекс України Відомості Верховної Ради України (ВВР), NN 40-44, 2003.

Господарський кодекс України Відомості Верховної Ради України (ВВР), N 18, N 19-20, N 21-22, 2003.

Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, N 36

Закон України “Про транспорт” // Відомості Верховної Ради України. - 1994. - № 51. - ст.446.

Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2000, N 28.

Закон України «Про транзит вантажів» Відомості Верховної Ради України (ВВР), 2007, N 31.

Кодекс торговельного мореплавства України (далі КТМ), затверджений Верховною Радою України 9 грудня 1994 р.// Комп’ютерна правова система “Нормативні акти України”.– Вип.8.

Повітряний кодекс України, затверджений Верховною Радою України 4 травня 1993 р. //Відомості Верховної Ради України. – 1993. - № 25. - С. 130 - 274.

Статут автомобільного транспорту України, затверджений Радою Міністрів УРСР 27 червня 1969 р . // Комп’ютерна правова система “Нормативні акти України”.– Вип.8.

Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. // Комп’ютерна правова система “Нормативні акти України”.– Вип.8.

Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. // Комп’ютерна правова система “Нормативні акти України”.– Вип.8.

Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України, затвердженим наказом Мінтрансу України від 1 червня 1998 р.

Положення про проведення конкурсу на право отримання статусу національного повітряного перевізника, затвердженим наказом Мінтрансу України від 20 березня 1997 р.

Правила дорожнього руху, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001р.

Правила здійснення транспортно-експедиційної діяльності під час перевезення зовнішньоторговельних і транзитних вантажів, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 р.

Інструкція про порядок передачі в оренду вантажних вагонів, затвердженою наказом Мінтрансу України від 28 квітня 1997 р. № 151.

Роз'яснення Президії Вищого арбітражного суду України від 21 липня 1992 р. № 01-6/856. — Разрешение хозяйственньїх споров. Практика арбитражньїх судов Украиньї: Сб. документов. — К., 1996. — С. 20.

Александров-Дольник М.К., Тулеугалиев Г. Вопросы доставки грузов от склада отправителя до склада получателя. – Алма-Ата. – 2009. – С. 22.

Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право: Кн. первая. Общие положения: изд.-во 2-е, испр. – М.: Юрид. лит. – 2009. – С. 392.

Дозорець О. Договір перевезення вантажу різними видами транспорту: правова характеристика // Підприємництво, господарство і право. - № 7. – С. 22.

Зобов’язальне право: теорія та практика. Навч. посібник для студентів юрид. вузів і фа-культ ун-тів // О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова, В.В. Луць та інші; За ред. О.В. Дзери. – К.: Юрінокм Інтер. – 2008. – с. 588.

Иофе О.С. Обязательное право. – М.: Юрид. лит. – 2005. – С. 561.

Кейлин Л.Д. Транспортное право СССР и капиталистических стран. – М.: Юрид. лит. – 1988. – С. 8-9,

Луць В.В. Контракти у підприємницькій діяльності: Навч. посібник. – К.: Юрінком Інтер. – 2009. – 173.

Самойлович П.Д. Договор морской перевозки по советскому праву. – М.: Юрид.лит. – 1992. – с. 17-19.

ТарасовМ.А. Договор перевозки. – Ростов н/Д. – 1995. – С. 110.

Ходунов М.Е. Праовове регулирование деятельности транспорта. – М.: Юрид.лит. – 2005. – С. 58.

**Додатки**

**Договір перевезення вантажу (зразок)**

м. \_\_\_\_\_ «\_\_» \_\_\_\_\_\_\_\_200\_р.

ПЕРЕВІЗНИК: ТОВ „\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_”, в особі директора \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, що діє на підставі Статуту, з одного боку, і ВІДПРАВНИК: ТОВ „\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_” в особі директора \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, що діє на підставі Статуту, з іншого боку, уклали цей Договір про наведене нижче:

1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

1.1. В порядку та на умовах, визначених цим Договором, Перевізник бере на себе зобов'язання доставити автомобільним транспортом довірений йому Відправником вантаж (згідно із транспортною накладною) з місця відправлення, яким є \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_, до пункту призначення, яким є \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ і видати вантаж уповноваженій на одержання вантажу особі\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ працівнику магазину „\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_” в м\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ (надалі іменується "вантажоодержувач"), а Відправник бере на себе зобов'язання сплатити плату за перевезення вантажу, яка становить \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ грн.

1.2. Окрім безпосереднього здійснення перевезення, Перевізник зобов'язується за окрему плату надати Відправникові пов'язані із перевезенням вантажу послуги із транспортного експедирування, а саме: безпеку доставки товару.

1.3. Перевізник не відповідає за якість та масу нетто вантажу, який був затарений, упакований або опломбований Відправником.

1.4. Оформлений подорожній лист, завірений Перевізником, при пред'явленні водієм, який виконує обов'язки експедитора, є підставою для одержання ним вантажу для перевезення та покладення відповідальності за схоронність такого вантажу на Перевізника.

1.5. Час відправлення вантажу \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ ранку.

1.6. Строк доставки вантажу за цим Договором не повинен перевищувати 8 годин з часу відправлення вантажу.

1.7. Навантаження та вивантаження вантажу здійснюється: навантаження в \_\_\_\_\_\_\_\_\_ о \_\_\_\_\_\_\_\_годині і розвантаження в м. \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ о \_\_\_\_\_\_\_\_годині.

2. ОБОВ'ЯЗКИ ПЕРЕВІЗНИКА

2.1. Визначити типи та кількість автомобілів, необхідних для перевезення вантажу, визначеного цим Договором.

2.2.Забезпечити своєчасне подання придатного для перевезення автотранспорту для навантаження вантажу, розпочати перевезення у час відправлення ватажу та дотримувати визначений цим Договором строк доставки вантажу.

2.3. Забезпечити збереження вантажу з моменту його прийняття для перевезення і до моменту видачі вантажоодержувачу.

3. ОБОВ'ЯЗКИ ВІДПРАВНИКА

3.1. До прибуття автомобіля для завантаження підготувати вантаж для перевезення (опломбувати, заповнити товаротранспортні накладні тощо).

3.2. Перевірити придатність наданого транспорту (в тому числі контейнера чи кузова) для забезпечення фізичного збереження вантажу під час перевезення і вимагати заміни транспорту, якщо він не відповідає цим умовам.

3.3. Забезпечити своєчасне та повне оформлення у встановленому порядку транспортних документів і подорожніх листів, відмічати в товаротранспортних накладних фактичний час прибуття та відправлення автомобілів із пунктів навантаження.

3.4. Дрібнооптові вантажі по можливості пред'являти для перевезення сформованими у більш великі пакети, на піддонах або в контейнери.

4. ПОРЯДОК РОЗРАХУНКІВ І ПЛАТА ЗА ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

4.1. Розрахунки між Перевізником і Відправником здійснюються шляхом переказу грошових коштів на поточний рахунок Перевізника.

4.2. Вартість перевезення вантажу становить \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_грн.; вартість послуг із транспортного експедирування становить \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_грн.

4.3. За перевезення вантажу Відправник зобов'язується сплатити Перевізникові плату за перевезення вантажу, яка дорівнює вартості перевезення вантажу.

4.4. За надання Перевізником Відправникові послуг із транспортного експедирування, визначених у п. 1.2 цього Договору, Відправник сплачує Перевізникові додаткову плату, яка дорівнює вартості наданих послуг із транспортного експедирування.

5. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН ЗА ПОРУШЕННЯ ДОГОВОРУ

5.1. У випадку порушення зобов'язання, що виникає з цього Договору (надалі іменується "порушення Договору"), Сторона несе відповідальність, визначену цим Договором та (або) чинним в Україні законодавством. Порушенням Договору є його невиконання або неналежне виконання, тобто виконання з порушенням умов, визначених змістом цього Договору.

5.2. За прострочення доставки вантажу за цим Договором Перевізник зобов'язаний відшкодувати Відправникові збитки, завдані порушенням строку доставки, та сплатити неустойку у розмірі 25% від вартості перевезення.

5.3. Перевізник за ненадання автомобілів для перевезення вантажу за цим Договором зобов'язаний сплатити Відправникові неустойку у розмірі 50% від вартості перевезення.

5.4. Відправник за ненадання вантажу або невикористання наданих Перевізником автомобілів зобов'язаний сплатити Перевізникові неустойку у розмірі 50 % від вартості перевезення.

6. ПОРЯДОК ВИРІШЕННЯ СПОРІВ

6.1. Усі спори, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, вирішуються у відповідності із чинним в Україні законодавством.

7. ДІЯ ДОГОВОРУ ТА ІНШІ УМОВИ

7.1. Цей Договір вважається укладеним і набирає чинності з моменту його підписання Сторонами та його скріплення печатками Сторін. Укладення цього Договору підтверджується складенням перевізного документа відповідно до вимог чинного в Україні законодавства.

7.2. Строк цього Договору починає свій перебіг у момент, визначений у п. 7.1 цього Договору та закінчується у момент передання вантажу вантажоодержувачу.

7.3. Закінчення строку цього Договору не звільняє Сторони від відповідальності за його порушення, яке мало місце під час дії цього Договору.

7.4. На момент укладення цього Договору Перевізник є платником податку на прибуток підприємств на загальних умовах.

7.5. Після набрання чинності цим Договором всі попередні переговори за ним, листування, попередні договори, протоколи про наміри та будь-які інші усні або письмові домовленості Сторін з питань, що так чи інакше стосуються цього Договору, втрачають юридичну силу, але можуть братися до уваги при тлумаченні умов цього Договору.

7.6. Усі правовідносини, що виникають з цього Договору або пов'язані із ним, у тому числі пов'язані із дійсністю, укладенням, виконанням, зміною та припиненням цього Договору, тлумаченням його умов, визначенням наслідків недійсності або порушення Договору, регламентуються цим Договором та відповідними нормами чинного в Україні законодавства, а також застосовними до таких правовідносин звичаями ділового обороту на підставі принципів добросовісності, розумності та справедливості.

7.7. Цей Договір складений українською мовою, на \_\_ сторінках у \_\_\_ примірниках, кожний з яких має однакову юридичну силу.

8. МІСЦЕ ЗНАХОДЖЕННЯ І РЕКВІЗИТИ СТОРІН:

ПЕРЕВІЗНИК: ВІДПРАВНИК:

ТОВ

\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_ \_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_\_

П.І.Б.

(підпис) (підпис)

М.П. М.П.