

Анна Яновицька

Львівський національний університет імені Івана Франка, Україна

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН ЗА НЕВИКОНАННЯ ЧИ НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ ДОГОВОРУ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Anna Ianovytska

Ivan Franko National University of Lviv, Ukraine

LIABILITY OF PARTIES FOR UNFULFILLMENT OR IMPROPER FULFILLMENT OF A CONTRACT FOR INTERNATIONAL CARRIAGE OF GOODS BY ROAD TRANSPORT

The article analyzes reasons and ways of liability of parties for failure to fulfill or improper fulfillment of the contract for international carriage of goods by road transport. Special legislative acts that regulate the limits of liability of the consignor and carrier were analyzed. The paper specifies reasons which exempt the carrier and the shipper from liability for failure fulfill or improper fulfillment of the contract. The author made comparative analysis of international agreements and national law concerning liability of the parties to the contract of carriage of goods by road in international traffic. A number of conclusions aimed at improving the legal liability in international carriage of goods were given.

Key words: carriage of goods, road transport, contract for international carriage of goods, improper fulfillment of a contract, failure to fulfill a contract, liability.

Відповідальність сторони зовнішньоекономічного договору (контракту) полягає у відшкодуванні збитків, сплаті неустойки, втраті завдатку або позбавленні певного суб'єктивного права, яке виникло з договору. Доцільно наголосити, що не є договірною відповідальність у випадку, коли сторони перебувають у договірних відносинах, але заподіяння шкоди однією із сторін іншій стороні не пов'язано з виконанням зобов'язання, що випливає з цього договору¹.

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956р. (КДВП)² приділяє багато уваги відповідальності сторін за невиконання своїх зобов'язань (незалежно від того, повне невиконання або часткове невиконання). Відповідальність виділена в окрему главу і називається "Відповідальність перевізника". Щодо відповідальності відправника вантажу чи його одержувача, то КДВП поміщає її у статтях, які врегульовують порядок укладення і виконання договору.

Відповідно до Принципів УНІДРУА³ "невиконанням" вважається невиконання стороною будь-якого з її зобов'язань за договором, включаючи неналежне виконання і прострочення виконання.

Сторона, що не виконала свого зобов'язання, може за свій рахунок виправити будь-яке невиконання зобов'язання за умови, що:

- 1) вона без невиправданої затримки повідомить про запропонований спосіб і час виправлення;
- 2) виправлення відповідає даним обставинам;
- 3) сторона, що потерпіла, не має законного права відмовитися від виправлення;

¹ Роз'яснення Вищого арбітражного суду України Про деякі питання практики вирішення спорів пов'язаних з відшкодуванням шкоди № 02-5/215, ВАСУ, 1994.

² Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (прийнята 19 травня 1956 року, набрання чинності для України 17 травня 2007). *Офіційний вісник України*, 34.

³ *UNCITRAL Digest of Case Law on the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (2012)*. <<http://www.uncitral.org/pdf/english/clout/CISG-digest-2012-e.pdf>> (2015, June, 27)

4) виправлення здійснюється негайно.

Право на виправлення не виключається повідомленням про припинення договору. При отриманні належного повідомлення про виправлення сторона, що потерпіла, не може здійснити свої права, які несумісні з виконанням зобов'язань стороною, що не виконала, до закінчення терміну на виправлення.

У разі, коли має місце невиконання, сторона, що потерпіла, може шляхом повідомлення надати іншій стороні додатковий строк для виконання. Протягом додаткового строку сторона, що потерпіла, може припинити виконання своїх зобов'язань і вимагати відшкодування збитків, проте вона не може вдатися до будь-якого іншого засобу правового захисту¹.

Відповідно і в Конвенції зазначено, що коли з будь-якої причини виконання договору на встановлених вантажною накладною умовах є чи стало неможливим до прибуття вантажу до передбаченого для його доставки місця, перевізник запитує інструкції в особи, яка має право розпоряджатись вантажем.

Незважаючи на це, якщо обставини дозволяють виконати перевезення на умовах, відмінних від передбачених у вантажній накладній, і якщо перевізник не зміг вчасно одержати інструкції від особи, яка має право розпоряджатись вантажем, перевізник повинен вжити заходів, які він вважає найбільш придатними в інтересах особи, яка має право розпоряджатись вантажем².

Сторона звільняється від відповідальності за невиконання, якщо доведе, що невиконання було викликане перешкодою поза її контролем і що від неї не можна було розумно очікувати врахування цієї перешкоди при укладенні договору або уникнення або подолання цієї перешкоди або її наслідків.

Для позначення перешкод при виконанні договору використовується така категорія, як “форс-мажорна обставина”. Термін “*Force-majeure*” вперше з'явився у Французькому Кодексі Наполеона 1804 р. У французькому цивільному кодексі (стаття 1148) зазначається, що відсутні підстави для стягнення будь-яких збитків, якщо внаслідок непереборної сили чи випадкових подій (*cas fortuit*) боржник виявив перешкоди у тому, щоб дати або зробити те, що він був зобов'язаний, або зробив те, що йому було заборонено³.

Сторона що посилається на обставину, як на форс-мажор, згідно норм законодавства України⁴ повинна довести, що:

1. Порушення зобов'язання є наслідком дії непереборної сили. При цьому, порушенням зобов'язання є його невиконання або виконання з порушенням умов, визначених змістом зобов'язання (неналежне виконання).

2. Неналежне виконання було неможливим.

3. Непереборна сила носила надзвичайний характер за даних умов здійснення господарської діяльності.

4. Неможливо було відвернути дії непереборної сили за даних умов здійснення господарської діяльності.

Належним і допустимим доказом настання обставини форс-мажору є довідка торгово-промислової палати (ТПП) України про засвідчення обставин непереборної сили (форс-мажорних обставин) щодо зовнішньоекономічних контрактів. Надання довідки щодо зовнішньоекономічних контрактів є виключною компетенцією ТПП України⁵.

Сторони зовнішньоекономічних контрактів, як правило, включають форс-мажорне застереження із посиланням, що настання, строк дії форс-мажорних обставин підтверджується ТПП України або іншим компетентним органом іншої країни. Враховуючи, що в деяких країнах

¹ UNIDROIT *Principles of International commercial Contracts* (adopted 1 January 2010). Rome, UNIDROIT, 2010.

² Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (прийнята 19 травня 1956 року, набрання чинності для України 17 травня 2007). *Офіційний вісник України*, 34.

³ Перетерський, І.С. (1941). *Французский гражданский кодекс 1804 года*. Москва: Юридическое издательство НКЮ СССР, 261.

⁴ *Цивільний кодекс України 2003* (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 40-44.; *Господарський кодекс України 2003* (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 18.

⁵ *Регламент засвідчення Торгово-промисловою палатою України та регіональними торгово-промисловими палатами форс-мажорних обставин (обставин непереборної сили) 2014* (Президія ТПП України). *Офіційний сайт ТПП України*. <http://www.asmap.org.ua/info/regl_fo.pdf> (2015, червень, 27).

підтвердження настання форс-мажору можливе поліцією, нотаріусом тощо, які можуть лише підтвердити, наприклад, настання стихійного лиха, питання чи правомірно називати таку обставину форс-мажором як підставу для звільнення від відповідальності – є предметом доказування, а отже обставина форс-мажору може доводитись не лише довідкою ТПП України (при розгляді спору в Україні).

Звільнення від відповідальності можливе і за інших обставин. Так, сторона може бути звільнена від відповідальності у випадках, коли договір стає нездійсненим внаслідок фізичної, матеріальної або юридичної неможливості його виконання, при якому договір позбавляється своєї мети. У англійському праві – це настання непередбачуваної обставини, яка після укладення договору стала наслідком “знищення” мети, заради якої був укладений договір (доктрина фрустрації – *frustration of purpose*).

У справі *Krell v. Henry* (1903) суд дійшов висновку, що у договорі оренди приміщення відпала мета його укладення, оскільки орендар не міг побачити процес коронації короля, власне заради якої він і найняв те приміщення, бо король перед коронацією захворів і не приїхав на подію у визначену дату, а тому зобов'язання сторін припинились¹.

Прикладом застосування доктрини фрустрації при міжнародному перевезенні вантажів є випадок, коли виконання договору виявилось неможливим внаслідок загибелі (знищення) об'єкта договірної зобов'язання без вини сторін (наприклад, згорів вантаж, планований до перевезення).

При вирішенні спорів, пов'язаних з міжнародними комерційними контрактами, суди та арбітражі найчастіше стикаються з проблемами встановлення: правового статусу фізичних і юридичних осіб, що є контрагентами за договором; належності форми міжнародного комерційного контракту; вибору матеріального права, що підлягає застосуванню, регулюючого права і обов'язків контрагентів, меж і обсягу їх цивільно-правової відповідальності, а також підстав для звільнення сторін від відповідальності². У останньому випадку суди та арбітражі неминуче стикаються з проблемою, яка передбачає не тільки вибір матеріального права відповідно до застосовної колізійної норми, але і перш за все вибір такої колізійної норми³. Рішення, винесені судами та арбітражами по конкретних спорах, виступають в якості моделі, а точніше зразка при вирішенні в подальшому інших спорів зі схожими обставинами.

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 р. містить окремий розділ “Відповідальність перевізника”. Імперативно перевізник відповідає за повну або часткову втрату вантажу чи його пошкодження, прострочення в доставці вантажу. Підставою для такої відповідальності є вина перевізника. Перевізник вважається не винним за наявності:

- 1) вини відправника або вантажоодержувача;
- 2) дефекту, властивого вантажу;
- 3) форс-мажорних обставин.

Тягар доказу того, що втрата вантажу, його ушкодження чи затримка доставки викликані вказаними обставинами, лежить на перевізникові⁴.

Перевізник може бути звільнений від відповідальності також, якщо втрата чи ушкодження вантажу є наслідком особливого ризику, що нерозривно пов'язано з однією чи кількома обставинами:

- використання відкритих безтентових транспортних засобів, якщо таке використання було погоджене і чітко зазначене у вантажній накладній. Ця презумпція не застосовується, якщо нестача перевищує припустиму норму або при втраті будь-якого вантажного місця; відсутності чи дефектів упаковки, у випадках, коли вантажі, що перевозяться без упаковки чи без належної упаковки, за своєю природою піддаються псуванню чи пошкодженню; обробки, навантаження, складування чи вивантаження вантажу відправником, одержувачем або особами, які діють від імені відправника чи вантажоодержувача; природних властивостей деяких вантажів, через які вони піддаються частковій втраті чи пошкодженню, зокрема полумці, корозії, гниттю, усушці, нормальному витокі або дії шкідників;

¹ *Krell v Henry*, 11 August 1903. The Incorporated Council of Law Reporting for England & Wales., 2001.

² Кудашкин, В.В. (2004). *Актуальные вопросы международного частного права*. Москва: Волтерс Клувер, 21.

³ Столярський, О.В. (2012). *Правове регулювання міжнародних перевезень*. Київ: Знання, 56.

⁴ *Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів* (прийнята 19 травня 1956 року, набрання чинності для України 17 травня 2007). *Офіційний вісник України*, 34.

- недостатності або неадекватності маркування чи нумерації вантажних місць;
- перевезення худоби. Перевізник має право посилатись на цей пункт лише коли доведе, що вжив усіх необхідних заходів і дотримувався наданих інструкцій;
- настання обставин, яких перевізник не міг уникнути, і наслідків, яких він не міг відвернути. В останньому випадку перевізник повинен довести, що він діяв правильно для уникнення шкоди.

Оскільки стан транспортного засобу та його технічна експлуатація – прерогатива перевізника, він відповідає за заподіяні ним збитки. Оренда транспортного засобу в іншої особи не звільняє перевізника від відповідальності, якщо збитки завдані внаслідок дефектів транспортного засобу¹.

Крім того, для звільнення від відповідальності за порушення зобов'язання сторона-порушник повинна довести, що вона не могла не лише передбачати при укладенні контракту перешкоду, що призвела за собою невиконання, але і не могла уникнути або подолати цю перешкоду².

Господарським судом Одеської області у 2012 році було розглянуто справу про стягнення суми вартості вантажу внаслідок нестачі товару по договору міжнародного автомобільного перевезення (Справа №12/397-06-8823). При перевезенні вантажу у Польщі (м.Пшемишль) було встановлено розірвання брезенту автомобіля, хоча пломба не пошкоджена. В наслідок чого, у накладній СМР проведена відмітка про недостачу товару. При встановленні нестачі одержувач вантажу у Польщі передав право заявлення позову власнику вантажу.

У процесі розгляду справи судом було встановлено, що між власником вантажу і перевізником було укладено договір про перевезення, згідно якого транспортна організація забезпечує цілість та схоронність вантажу при транспортуванні, несе матеріальну відповідальність за схоронність вантажу при перевезенні. Як зазначив суд, Згідно Конвенції про договір міжнародного перевезення вантажів Розділу IV статті 17 – перевізник несе відповідальність за повну чи часткову втрату вантажу що виникла з часу прийняття вантажу до перевезення до часу видачі або здачі вантажу. А тому зобов'язання по міжнародному автоперевезенню перевізником (відповідачем) не виконано: на шляху проходження встановлена крадіжка вантажу. Отже, відповідач відшкодовує власнику вантажу вартість по якій вантаж був прийнятий до перевезення і оплачений власником вантажу (ст. 17 Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів)³.

Автомобільний перевізник несе матеріальну відповідальність за повну або часткову втрату вантажу. Така компенсація розраховується на підставі вартості вантажу в місці і під час прийняття його для перевезення. Вартість вантажу визначається на підставі біржового котирування чи, за відсутності такого, на підставі поточної ринкової ціни, чи за відсутності біржового котирування або поточної ринкової ціни, на підставі звичайної вартості товару такого ж роду і вартості.

Розмір відповідальності перевізника повинен розраховуватися на основі положень Протоколу до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів⁴. Оскільки Україна є членом Міжнародного валютного фонду (МВФ), то на неї поширюється положення цього Протоколу про встановлення єдиної розрахункової одиниці – спеціального права запозичення (СДР), визначеного МВФ. На сьогодні СДР розраховується як сумарна вартість визначених сум кошика чотирьох валют (євро, японської єни, долара США, фунта стерлінга) у доларах США⁵. Згаданий Протокол закріплює, що розмір відшкодування не може перевищувати 8,33 розрахункових одиниць (СДР) на кілограм відсутньої ваги бруто.

Однак держава, яка не є членом Міжнародного валютного фонду й законодавство якої не дозволяє застосувати положення Протоколу, може під час ратифікації або приєднання до Протоколу до КДВП чи будь-коли після цього заявити, що передбачена межа відповідальності, яка

¹ Столярський, О.В. (2012). *Правове регулювання міжнародних перевезень* Київ. Знання, 186.

² Родионов, А.А. (2000). *Неисполнение обязательств по внешнеэкономическим контрактам. Законодательство*, 8, 57.

³ *Справа Про стягнення вартості вантажу внаслідок нестачі товару по договору міжнародного автомобільного перевезення, №12/397-06-8823. Єдиний державний реєстр судових рішень.* <<http://www.reyestr.court.gov.ua>> (2015, червень, 27).

⁴ *Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 2012* (прийнято 5 липня 1978 року, набрання чинності для України 16 жовтня 2012). *Офіційний вісник України*, 85.

⁵ *Спеціальні права запозичення (SDRs)* (9 April 2015). *Офіційний сайт Міжнародного валютного фонду.* <<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>> (2015, червень, 27).

застосовується на її території, становить 25 розрахункових одиниць. Розрахункова одиниця, зазначена в цьому випадку, відповідає 10/31 г золота 900 проби. Перерахунок суми в національну валюту здійснюється згідно із законодавством відповідної держави¹.

Отже, розмір відшкодування не може перевищувати межі відповідальності вантажного перевізника, який нараховується за масою фактично втраченого вантажу.

Перевізник не може посылатися на застосування межі відповідальності у випадку, коли збитки завдані його зумисним неправомірним діянням або неналежного виконання договору, яке, згідно з законом, що застосовує суд з розгляду справи, прирівнюється до зумисних неправомірних дій. Якщо умисні дії перевізника будуть доведені, його відповідальність за збитки внаслідок повної або часткової втрати вантажу визначатимуть у розмірі фактичної вартості вантажу за правилами статті 23 КДВП.

Варто зазначити те, що Конвенція все ж передбачає можливість відступлення від межі відповідальності перевізника². Відправник оголошує вартість вантажу зазвичай тоді, коли він, з одного боку, знайомий з положеннями КДВП про межу відповідальності перевізника, а з іншого – якщо переданий до перевезення вантаж підпадає, у випадку втрати, під згадану межу³.

Разом з тим, підвищення рівня відповідальності перевізника компенсується гарантованою Конвенцією надбавкою до провізного платежу. Також розмір компенсації диференціюється залежно від ступеня ушкодження вантажу. Зокрема, перевізник, у разі пошкодження вантажу, сплачує суму, яка відповідає знеціненню вантажу. У випадку пошкодження лише частини відправленого, сплачується сума, яка підлягала б сплаті при втраті тієї частини вантажу, яка виявилася пошкодженою.

Заявник вимог (відправник або одержувач) не має права розраховувати на відшкодування у більших, ніж передбачено положеннями КДВП розмірах, якщо під час укладення договору і оформлення накладної він не вчинив дій щодо декларування вартості вантажу або встановлення спеціального відсотка при доставці, або встановлення заборони перевантаження вантажу.

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 р. містить норми щодо відповідальності за прострочення доставки вантажу.

Вважається, що мало місце прострочення доставки, якщо:

– вантаж не був доставлений в узгоджений термін;

– вантаж не був доставлений в узгоджений термін, коли фактична тривалість перевезення перевезення перебільшувала час, який би був необхідний сумлінному перевізникові⁴.

Той факт, що вантаж не був доставлений протягом тридцяти днів після закінчення узгодженого терміну або, за відсутності узгодженого терміну, протягом шістдесяти днів із дня прийняття вантажу перевізником, є безперечним доказом втрати вантажу і особа, яка має право пред'явити претензію, може на цій підставі вважати його загубленим.

Слід звернути увагу, що поняття “загубленого вантажу” згідно зазначеної норми Конвенції, варто розглядати виключно з юридичної точки зору. Тут мається на увазі застосування усієї повноти правових наслідків загубленої речі до вантажу, який фактично може залишитись у перевізника.

Якщо вантаж знайшов перевізник і правомочна особа погодилася його прийняти, після повернення отриманих раніше від перевізника сум відшкодування ця особа має право вимагати відшкодування від перевізника за іншими підставами: за часткову втрату вантажу, псування або пошкодження вантажу, прострочення доставки.

Використання договірних норм про розмір збитків характерно для англо-американської правової сім'ї. Так, у договірному праві Англії – відшкодування збитків є основним засобом правового захисту. При цьому в договорі встановлюються заздалегідь визначені збитки. Заздалегідь визначені, як пояснює В.Ф. Попондопуло, – це збитки, які обчислюються відповідно до положень договору, що встановлюють чи то фіксований розмір, чи то порядок (формулу) для їх обчислення.

¹ *Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 2012* (прийнято 5 липня 1978 року, набрання чинності для України 16 жовтня 2012). *Офіційний вісник України*, 85.

² *Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів* (прийнята 19 травня 1956 року, набрання чинності для України 17 травня 2007). *Офіційний вісник України*, 34.

³ Столярський, О.В. (2012). *Правове регулювання міжнародних перевезень* Київ. Знання, 188.

⁴ *Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів* (прийнята 19 травня 1956 року, набрання чинності для України 17 травня 2007). *Офіційний вісник України*, 34.

Заздалегідь невизначені збитки відшкодовуються при доведенні потерпілою стороною не тільки розміру збитків та факту самого порушення, а й наявності причинно-наслідкового зв'язку між порушенням і збитками. Разом з тим неможливість або утруднення в доведенні (ухвалі) розміру збитків не позбавляє потерпілого можливості їх стягнення. Суд у такому випадку має право самостійно встановити розмір компенсації.

Аналогічним чином вирішується питання про відшкодування збитків у праві США. Договорами встановлюються заздалегідь узгоджені і оцінені збитки. І в разі встановлення в договорі неустойки, і в разі зазначення в договорі передбачуваних збитків – кредитор звільняється від необхідності доводити розміри завданих збитків¹.

Коли мова йде про міжнародне перевезення вантажів, то позивач вправі вимагати сплати відсотків на компенсацію, що підлягає сплаті. При чому, такі відсотки обраховуються з дня надсилання перевізнику претензії чи з дня початку розгляду позову, якщо претензія не надсилалась. Відсоткова ставка передбачена у розмірі п'яти відсотків річних. Конвенція імперативно встановлює презумпцію вини перевізника, але вона ж встановлює ряд положень, якими перевізник повинен скористатись для належного виконання договору у своїй частині.

Такі положення, вважаємо, можна назвати своєрідними засобами захисту перевізника:

1) право вимагати укладання вантажної накладної на кожний окремий транспортний засіб, що використовується при перевезенні;

2) вносити будь-які інші необхідні дані у вантажну накладну, крім тих, що передбачені Конвенцією;

3) право перевірити вантаж і зміст накладної до нього;

4) запитувати і виконувати інструкції щодо здійснення перевезення вантажу та ін.

Важливий момент в регулюванні наслідків порушення договору у всіх правових системах – встановлення права сторони, що потерпіла, розірвати порушений контрагентом договір². Отже вимога перевізника про розірвання договору також може у певних випадках розцінюватись як спосіб захисту від майбутніх збитків, зумовлених подальшим виконанням договору.

Відповідальність відправника вантажу не виокремлена Конвенцією в спеціальний розділ. Відправник несе відповідальність за всі витрати, шкоду і збитки, заподіяні перевізникові внаслідок неточності або недостатності даних про:

– найменування та адресу відправника;

– місце і дату прийняття вантажу до перевезення та передбачене місце його доставки;

– найменування та адресу одержувача;

– позначення характеру вантажу, спосіб його упакування та загальновизнане позначення вантажу, що перевозиться як небезпечний;

– кількість вантажних місць, їх маркування та нумерацію;

– вагу вантажу брутто (чи у інших одиницях виміру);

– порядок виконання митних та інших формальностей;

– будь-які інші дані.

Відправник вантажу несе відповідальність перед перевізником за збиток, заподіяний особам, устаткуванню або іншим вантажам, а також будь-які витрати, викликані несправною упаковкою вантажу, за винятком випадків, коли дефект був очевидним або відомим перевізнику в момент прийняття вантажу і він не зробив щодо цього застереження³.

Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом можна вважати договором на користь третьої особи – вантажоодержувача. У зв'язку із цим, КДВП не передбачає покладення відповідальності на вантажоодержувача за його дії при здійсненні перевезення. З іншого боку, за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні у якості вантажоодержувача може виступати та сама особа, яка здійснила завантаження вантажу. Тобто – відправник.

Звідси випливає, що вантажоодержувач набуватиме статусу зобов'язаної особи за договором і, відповідно, матиме всі права та обов'язки відправника, як замовника послуги про перевезення вантажу.

¹ Попондопуло, В.Ф. (2006). *Международное коммерческое право*. Москва: Омега-Л, 143.

² Вилкова, Н.Г. (2004). *Договорное право в международном обороте*. Москва: Статут, 98.

³ *Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів* (прийнята 19 травня 1956 року, набрання чинності для України 17 травня 2007). *Офіційний вісник України*, 34.

Укладаючи договір, сторони можуть звільнити вантажовідправника від обов'язку проводити платежі за договором. Водночас, платежі, зазначені як такі, що підлягають сплаті за договором та вантажною накладною повинні виплатитись одержувачем вантажу.

Відповідальність за невиконання певних обов'язків одержувачем може виникати і з норм Цивільного кодексу України¹. Так стаття 918, передбачає обов'язок вивантаження вантажу у строк, встановлений договором чи іншим нормативним актом. Оскільки вивантаження здійснюється у пункті прибуття вантажу, що перевозився, то особою, на яку може покладатись такий обов'язок, може виступати одержувач цього вантажу. Звідси випливає, що перевізник має право на відшкодування збитків, викликаних затримкою вивантаження із транспортного засобу вантажу.

Отже, хоч питання відповідальності сторін достатнім чином нормативно врегульовані, про те, застосування того чи іншого акту до відносин, що склались – повною мірою залежить від суті зобов'язання. Тут варто звертати увагу на сферу дії нормативного акту, який мають намір поширити сторони на власні відносини. Не менш важливою є повнота змісту укладеного договору. Чітка структура і деталізація його умов – є запорукою уникнення небажаних наслідків та витрат, що зумовлені неналежним виконанням контракту.

References

1. Vilko, N. G. (2004). *Dogovornoe pravo v mezhdunarodnom oborote*. Moskva: Statut.
2. Konvencija pro dogovir mizhnarodnogo avtomobil'nogo perevezennja vantazhiv (prijnjata 19 travnja 1956 roku, nabrannja chinosti dlja Ukraini 17 travnja 2007). *Oficijnij visnik Ukraini*, 34.
3. Konvencija pro dogovir mizhnarodnogo avtomobil'nogo perevezennja vantazhiv (prijnjata 19 travnja 1956 roku, nabrannja chinosti dlja Ukraini 17 travnja 2007). *Oficijnij visnik Ukraini*, 34.
4. Kudashkin, V. V. (2004). *Aktual'nye voprosy mezhdunarodnogo chastnogo prava*. Moskva: Volters Kluver.
5. Pereterskij, I. S. (1941). *Francuzskij grazhdanskij kodeks 1804 goda*. Moskva: Juridicheskoe izdatel'stvo NKJU SSSR.
6. Popondopulo, V. F. (2006). *Mezhdunarodnoe kommercheskoe pravo*. Moskva: Omega-L.
7. *Protokol do Konvencii pro dogovir mizhnarodnogo avtomobil'nogo perevezennja vantazhiv 2012* (prijnjato 5 lipnja 1978 roku, nabrannja chinosti dlja Ukraini 16 zhovtnja 2012). *Oficijnij visnik Ukraini*, 85.
8. *Reglament zasvidchennja Torgovo-promislovoju palatoju Ukraini ta regional'nimi torgovo-promislovimi palatami fors-mazhornikh obstavin (obstavin neperebornoi sili) 2014* (Prezidija TPP Ukraini). *Oficijnij sajt TPP Ukraini*. <http://www.asmap.org.ua/info/regl_fo.pdf> (2015, cherven', 27).
9. Rodionov, A. A. (2000). Neispolnenie objazatel'stv po vneshnetorgovym kontraktam. *Zakonodatel'stvo*, 8, 57.
10. Roz'jasnennja Vishchogo arbitrazhnogo sudu Ukraini Pro dejaki pitannja praktiki virishennja sporiv pov'jazanikh z vidshkoduvannjam shkodi № 02-5/215, *VASU*, 1994.
11. Special'ni prava zapozichennja (SDRs) (9 April 2015). *Oficijnij sajt Mizhnarodnogo valjutnogo fondu*. <<http://www.imf.org/external/np/exr/facts/sdr.htm>> (2015, cherven', 27).
12. Sprava Pro stjagnennja vartosti vantazhu vnaslidok nestachi tovaru po dogovoru mizhnarodnogo avtomobil'nogo perevezennja, _/397-06-8823. *Yedinij derzhavnij reiestr sudovikh rishen'*. <<http://www.reyestr.court.gov.ua>> (2015, cherven', 27).
13. Stoljars'kij, O. V. (2012). *Pravove reguljuvannja mizhnarodnikh perevezen'*. Kii. Znannja.
14. *Civil'nij kodeks Ukraini 2003* (Verkhovna Rada Ukraini). *Vidomosti Verkhovnoi Radi Ukraini*, 40-44.
15. *Gospodars'kij kodeks Ukraini 2003* (Verkhovna Rada Ukraini). *Vidomosti Verkhovnoi Radi Ukraini*, 18.
16. *Krell v Henry*, 11 August 1903. The Incorporated Council of Law Reporting for England & Wales., 2001.
17. UNCITRAL Digest of Case Law on the United Nations Convention on Contracts for the International Sale of Goods (2012). <<http://www.uncitral.org/pdf/english/clout/CISG-digest-2012-e.pdf>> (2015, June, 27)
18. *UNIDROIT Principles of International commercial Contracts* (adopted 1 January 2010). Rome, UNIDROIT, 2010.

¹ Цивільний кодекс України 2003 (Верховна Рада України). *Відомості Верховної Ради України*, 40-44.