



Міністерство освіти і науки України

Національний університет біоресурсів і  
природокористування України  
Механіко-технологічний факультет



Представництво Польської академії наук в Києві  
Відділення в Любліні Польської академії наук  
Академія інженерних наук України  
Українська асоціація аграрних інженерів



***ЗБІРНИК ТЕЗ ДОПОВІДЕЙ  
II МІЖНАРОДНОЇ НАУКОВО-ПРАКТИЧНОЇ  
КОНФЕРЕНЦІЇ  
"Агроінженерія:  
сучасні проблеми та перспективи розвитку"  
(7–8 листопада 2019 року)  
присвячена  
90-й річниці з дня заснування  
механіко-технологічного факультету НУБіП України***

---

---

---



Київ – 2019

УДК 656.1.5

## **ОСНОВНІ НАПРЯМКИ ЗАХИСТУ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВІЗНИКІВ ВІД НЕОБҐРУНТОВАНОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В КРАЇНАХ ЄС**

*Стиранкевич Г. Р., Бондарєв С. І.*

*Національний університет біоресурсів і природокористування України*

На автоперевізника покладається велика відповідальність за своєчасну доставку вантажу і тому сам перевізник має бути юридично захищеним від необґрунтованих звинувачень, які можуть призвести до порушень умов договору. З цією метою необхідно обґрунтувати такі «механізми» юридичного регулювання взаємовідносин перевізника і замовника перевезень, щоб перевізник був захищеним від необґрунтованого звинувачення і не ніс відповідальності за невиконаний матеріальний збиток.

Однією з ключових вимог, що стосуються автомобільних перевізників або експедиторів полягає у «великій швидкості доставки продукції з місць виробництва в пункти споживання в чітко обумовлені строки» в області автомобільних перевезень вантажів та відносно відповідальності перевізника вітчизняний і «міжнародний» законодавець віддає перевагу чітко визначеним договірним зобов'язанням щодо недотримання умов. Така позиція є обґрунтованою, а саме з причин:

- законне порушення чи невиконання у повному обсязі зобов'язань являється механізмом, котрий не здатен враховувати всі особливості конкретних правовідносин, а також є загроза щодо неадекватного захисту прав обвинуваченого;

- При виконанні міжнародних автоперевезень вантажів сторони несуть зобов'язання згідно з положеннями Конвенції КДПВ. Вона чітко не прописує розмір відповідальності за прострочення доставки, порушення правил перевезень вантажів тощо. Таким чином, закріплення в законодавстві кожної країни, яка є гравцем в зовнішньоекономічній діяльності (ЗЕД), широкого переліку законних зобов'язань, зазначених вище, лише збільшить кількість розходжень в правовому регулюванні міжнародних автоперевезень.

Судова практика з питання відшкодування перевізником непрямих збитків неоднозначна, тому щоб уникнути виникнення спірних ситуацій доцільно визначити долю таких збитків безпосередньо на стадії укладання договору (прямо передбачити, що вони відшкодовуються або прямо передбачити, що не відшкодовуються). Однак, гонитва автоперевізника за прибутком, як правило, призводить до необґрунтованого ризику при підписанні договорів перевезень на умовах замовника.

Питання обмеження відповідальності перевізника за штрафні санкції третіх осіб часто стає предметом палких дискусій на етапі укладання договору. Результатом переговорів може бути включення в договір застереження про повну відповідальність перевізника за такі збитки або про повне її виключення або ж компромісні варіанти, наприклад:

- про пропорційний розподіл таких збитків між замовником і перевізником (50/50, 75/25 тощо), що сприяє сумлінному запереченню клієнта проти необґрунтованих вимог третіх осіб;

- про встановлення граничного розміру таких збитків, що підлягають відшкодуванню (найчастіше в твердій сумі або пропорційно вартості товару).

- при міжнародних перевезеннях, до яких може бути застосована Конвенція КДПВ, перевізник не зобов'язаний відшкодувати замовнику непрямі збитки, такі як упущена вигода (неодержаний прибуток) і штрафні санкції, сплачені третім особам, ні в разі втрати або пошкодження вантажу, ні в разі прострочення його доставки.

Отже, перевізник чи експедитор, розуміючи, що міжнародне законодавство в сфері міжнародних перевезень чітко не регулює зазначену відповідальність, а також, що обов'язок безпосередньо не покладено ні на перевізника, ні на вантажовідправника повинен виходити з:

- національного законодавства;
- договірних відносин;
- правозастосовної практики.

Але, відповідно до сформованої практики перевізник відповідає за кріплення вантажу в цілях безпеки дорожнього руху. Вантажовідправник, в свою чергу, відповідає за питання кріплення вантажу в цілях забезпечення його збереження.

Однак, виходячи із специфіки вантажу і транспортного засобу, на перевізника може бути покладено обов'язок по кріпленню вантажу з метою його збереження. Такий обов'язок повинна бути узгоджена в договорі на перевезення вантажу.

Тому, проблематика збереження вантажів під час транспортування є досить проблематичним питанням. В умовах господарювання українських перевізників в ЗЕД (міжнародні перевезення вантажів) з країнами ЄС необхідно мати свій особливий підхід щодо кріплення вантажів і правил його транспортування по догам різних класів, особливо українським. Тому і відповідальність в даному аспекті питання перекладається на перевізника у повному обсязі.

Також варто звернути увагу на умови праці і оплати тарифу за перевезення, наприклад за тонно-кілометр, погодинна оплата. Отже, під час транспортування вантажів виникають вимушені простой з різних причин, але не з вини перевізника. В такому випадку є потреба в уточненні і правового підкріплення окремих норм про порушення термінів доставки вантажів. Однак, можливість реалізації даної норми на практиці утруднена. Проблема у тому, що визначити розмір відшкодування за простій рухомого складу, виходячи з погодинного тарифу можливо лише у тому випадку, якщо робота ТЗ оплачується відповідно погодинному тарифу. Таким чином, за умови встановлення, що вантажовідправник повинен заплатити за простій, тоді було б доцільно закріпити норму щодо розміру такого відшкодування перевізнику, яка має бути обґрунтована за двома критеріями – оплата робочого часу та оплата можливих фінансових втрат перевізника за час перебування в простой не з його вини.