

Fundacja „Ośrodek Rozwoju Kompetencji Akademickich”

AREA NAUKI

kwartalne międzynarodowe czasopismo naukowe



LUBLIN 2023

KOLEGIUM REDAKCYJNE:

dr **Yuriy Hofman** – Przewodniczący Rady Redakcyjnej (Wołyński Narodowy Uniwersytet im. Lesi Ukrainki)

prof. dr hab. **Jerzy Kopel** (Wyższa Szkoła Humanitas w Sosnowcu, Polska)

dr hab. **Rafał Sura** prof. KUL (Wydział Prawa, Prawa Kanonicznego i Administracji Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II, Polska)

prof. dr hab. **Andrii Dukhnevych** (Kierownik katedry nauk cywilnoprawnych, Wołyński Narodowy Uniwersytet im. Lesi Ukrainki)

prof. dr **Eduard Kisiliuk** (National Academy of Internal Affairs of Ukraine)

dr **Jan Telus** (Staropolska Akademia Nauk Stosowanych w Kielcach)

doc. dr **Ewa Jasiuk** (Katedra Prawa Międzynarodowego i Europejskiego, Wyższa Szkoła im. Ryszarda Łazarskiego w Warszawie)

doc. dr **Julia Fidria** (Kierownik Katedry Prawa i Postępowania Karnego, Wołyński Narodowy Uniwersytet im. Lesi Ukrainki)

RECENZENCI:

prof. dr hab. **Marcin Szewczak** prof. KUL (Wydział Prawa, Prawa Kanonicznego i Administracji Katolicki Uniwersytet Lubelski Jana Pawła II, Polska)

prof. dr hab. **Jolanta Góral-Półrola** (Rektor Staropolskiej Akademii Nauk Stosowanych w Kielcach, członkini zarządu Polskiego Towarzystwa Neuropsychologicznego)

prof. dr hab. **Alexander Bradul** (Kryvyi Rih National University, Ukraine)

prof. dr n.med., Psycholog **Danuta Kossak** (Staropolska Akademia Nauk Stosowanych w Kielcach, Polska)

dr **Wacław Kotliński** (Dyrektor Instytutu Nauk Ekonomicznych, Staropolska Akademia Nauk Stosowanych w Kielcach, Polska)

REDAKCJA:

Albert Gofman (sekretarz redakcji, redakcja językowa, język ukraiński)

Julian Hofman (redakcja językowa, język polski)

Ruslana Smolinska (redakcja językowa, język angielski)

Wydawca:

Fundacja „Ośrodek Rozwoju Kompetencji Akademickich”

20-023 Lublin, ul. Fryderyka Chopina 41/2, tel: +48 515 676 500

KRS 0000651857 NIP 7123325074 Regon 366073308

Nakład: papier - 100 egz., na CD-ROM - 100 egz.

DRUK:

DMK Studio s.j

Aleksandra Świętochowskiego 38, 20-467 Lublin, Polska.

ISSN 2544-1035

„AREA NAUKI” to kwartalne, międzynarodowe czasopismo naukowe wydawane przez Fundację „Ośrodek Rozwoju Kompetencji Akademickich”. Treści niniejszej publikacji stanowią własność intelektualną poszczególnych autorów, za które każdy z nich odpowiada. Fundacja nie ponosi odpowiedzialności za treść i sposób wykorzystania udostępnionych informacji.

SPIS TREŚCI

- 5 ----- **Bosniuk Oksana**
SPECYFIKA ROZWOJU USTAWODAWSTWA O KWITACH
ROLNYCH W UKRAINIE
- 15 ----- **Chorna Anastasiia, Lenher Yana**
RÓWNOŚĆ PRAW KOBIET I MEŻCZYŹN DO ALIMENTÓW I
WSPARCIA DZIECI W PRZYPADKU ROZWODU
- 27 ----- **Chvaliuk Halyna, Hrubinko Vasyl**
DYNAMIKA LICZBY KOMÓREK ALG
JEDNOKOMURKOWYCH CHLORELLA VULGARIS BEIJER
W WARUNKACH NATURALNYCH W ZALEWIE „STAW
TARNOPOLSKI”
- 42 ----- **Demchuk Anton**
PRAKTYCZNE I PRAWNE PRZESZKODY WE
WPROWADZENIU „INTELIĞENTNYCH KONTRAKTÓW”
JAKO FORMY ZAWIERANIA UMÓW
- 51 ----- **Fidria Julia, Krykunov Oleksandr**
UCZCIWOŚĆ SĘDZIEGO I JEJ WERYFIKACJA: DO KWESTII
SKUTECZNOŚCI
- 63 ----- **Husak Andrii**
SKUTECZNOŚĆ I PERSPEKTYWY WDRAŻANIA ŚRODKÓW
ZAPOBIEGAWCZYCH W SYSTEMIE PROBACJI DLA
PRZESTĘPCÓW NIELETNICH: ANALIZA PODEJŚĆ
TEORETYCZNYCH
- 75 ----- **Levchuk Volodymyr**
OGRANICZENIE DOSTĘPU DO WYMIARU
SPRAWIEDLIWOŚCI NA ETAPIE POSTĘPOWANIA
PRZYGOTOWAWCZEGO W OKRESIE STANU WOJENNEGO
- 84 ----- **Karpińska Nataliia, Lizun Valentyn**
KONFLIKT INTERESÓW W KONTEKŚCIE
PRZECIWDZIAŁANIA KORUPCJI: ISTOTA I MECHANIZM
ROZSTRZYGANIA
- 93 ----- **Mokhniuk Maksym**
UMOWY ELEKTRONICZNE: PROCEDURY PRAWNE,
PROBLEMY I PERSPEKTYWY
- 102 ----- **Mykolaichuk Anzhela**
SPECYFIKA KSZTAŁTOWANIA GOTOWOŚCI NAUCZYCIELA
DO ZAPEWNIENIA SKUTECZNEJ INTERAKCJI W
PROCESIE PODYPLOMOWEGO KSZTAŁCENIA
PEDAGOGICZNEGO: DOŚWIADCZENIE KRAJOWE I
ZAGRANICZNE

- 112** ----- **Provalna Neonila**
TRUDNOŚCI SPOŁECZNO-ADAPTACYJNE U DZIECI ZE
SPECJALNYMI POTRZEBAMI EDUKACYJNYMI W WIEKU
SZKOŁY PODSTAWOWEJ
- 122** ----- **Provalna Neonila**
INTERAKCJA NAUCZYCIELA SZKOŁY PODSTAWOWEJ Z
DZIEĆMI ZE SPECJALNYMI POTRZEBAMI EDUKACYJNYMI
Z ZABURZENIAMI ZE SPEKTRUM AUTYZMU (ASD)
- 132** ----- **Riabykh Nataliia**
ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA ZA
NIEWYKONANIE LUB NIENALEŻYTE WYKONANIE
ZOBOWIĄZAŃ WYNIKAJĄCYCH Z UMOWY PRZEWOZU
DROGOWEGO TOWARÓW
- 140** ----- **Spiesivtsev Denys**
PROBLEMY OCHRONY PRAW DO NIERUCHOMOŚCI WE
WSPÓŁCZESNYCH KONFLIKTACH ZBROJNYCH
- 147** ----- **Starchuk Oksana**
DUALISTYCZNA NATURA NOTARIATU
- 155** ----- **Stepchuk Mykola**
CECHY SUBIEKTYWNEGO SKŁADNIKA MECHANIZMU
ODSZKODOWANIA ZA SZKODY SPOWODOWANE
ZNISZCZENIEM LUB USZKODZENIEM NIERUCHOMOŚCI
W TRAKCIE DZIAŁAŃ WOJENNYCH
- 165** ----- **Zhuk Ilona**
PRAWNOMIĘDZYNARODOWE ASPEKTY
PRZECIWDZIAŁANIA LEGALIZACJI (PRANIU) DOCHODÓW
POCHODZĄCYCH Z PRZESTĘPSTW

**Riabych Nataliia**

*Doktor nauk prawnych,
docent Wydziału Prawa
Łuckiego Narodowego
Uniwersytetu Technicznego
(Рябих Наталія Володимирівна
кандидат юридичних наук,
доцент кафедри права
Луцького національного
технічного університету
ORCID 0009-0007-4177-698X)*

**ОБСЯГ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА НЕВИКОНАННЯ АБО
НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ ОБОВ'ЯЗКІВ ЗА ДОГОВОРОМ
ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Статтю присвячено аналізу судової практики обмеження обсягу відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом. Встановлено, що закріплення в цивільному законодавстві України обмеженої відповідальності окремих суб'єктів цивільного права спричиняє невиправдане послаблення відновлювальної функції цивільно-правової відповідальності, порушення принципу рівності сторін і принципу справедливості. Обмежений обсяг відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом означає, що щодо певних порушень умов договору відповідальність перевізника встановлена або у формі відшкодування прямої шкоди (її частини), або у формі виключної неустойки.

Ключові слова: договір перевезення вантажу автомобільним транспортом, перевізник, цивільно-правова відповідальність, обсяг відповідальності, збитки, штрафні санкції, неустойка, штраф, пеня.

Постановка проблеми. Цінність цивільного права, як зазначає В.В. Луць, полягає в тому, що воно у своїх нормах містить широкий арсенал засобів впливу на поведінку громадян і організацій через їхні інтереси та за рахунок їхніх інтересів. Одним із таких впливів на майнові інтереси осіб є застосування до правопорушника майнових санкцій, зокрема цивільно-правової відповідальності [1, с. 103]. Відповідальність передбачає застосування санкції як міри відповідальності, де відбувається обмеження в правах або покладання нових чи додаткових обов'язків. Покладення відповідальності є способом захисту, завжди пов'язаним із засудженням поведінки правопорушника, що на конкретному (правозастосовчому) рівні проявляється при винесенні рішення судом, який застосовує відповідні санкції [2, с. 21].

Відповідальність перевізника за невиконання або неналежне виконання зобов'язань за договором перевезення вантажів



автомобільним транспортом є наслідком порушення ним одного або декількох обов'язків, які випливають з умов укладеного між ним і вантажовідправником договору, та, насамперед, полягає у застосуванні до перевізника майнових обтяжень компенсаційного характеру.

Актуальність теми. Правовому регулюванню майнової відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом значна увага присвячена в транспортному законодавстві України. Нормативні акти, спрямовані на регламентацію відповідальності перевізника, можна умовно поділити на дві групи. До першої групи слід віднести нормативні акти, які є основоположними для всіх видів транспорту: загальні положення ЦК України щодо цивільної відповідальності, щодо відповідальності виконавця за порушення договору про надання послуг, загальні правила ЦК України та ГК України щодо майнової відповідальності за порушення зобов'язань з перевезення, а також положення Закону України «Про транспорт». Норми цих актів визначають основні, найзагальніші засади відповідальності перевізника за порушення зобов'язань з перевезення, які діють відповідно до конкретних приписів. Зокрема, у зазначених законах містяться положення, присвячені правовому регулюванню відповідальності перевізника за ненадання транспортного засобу та відповідальності відправника за невикористання поданих транспортних засобів, відповідальності перевізника за прострочення доставки вантажу, а також відповідальності перевізника за втрату, нестачу, зіпсуття або пошкодження вантажу, багажу, пошти. Водночас необхідно зазначити, що цими нормативно-правовими актами ігноруються порушення замовника та їхні наслідки.

До другої групи належать спеціальні нормативні акти, які обумовлюють перевезення та відповідальність безпосередньо перевізника за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом. Це, зокрема, Статут автомобільного транспорту УРСР (далі - УАТ), Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (далі - Правила), Закон України «Про автомобільний транспорт» тощо.

При цьому слід підтримати позицію В.С. Ломаки, яка зазначає, що ЦК України закріплює принципові положення щодо відповідальності за порушення зобов'язань з перевезення вантажів. Дослідниця заперечує проти того, що норми ЦК України про відповідальність за вантажні перевезення мають більш загальний характер і застосовуються лише як заповнення правил спеціального транспортного законодавства [3, с. 48-49]. На нашу думку, слід погодитися з такою думкою, вказавши при цьому положення абз. 1 ч. 2 ст. 4 ЦК України, згідно з яким. 2 ст. 4 ЦК України, згідно з яким ЦК України визнається основним актом цивільного законодавства. О.С.Довгерт, наголошуючи на пріоритетності норм ЦК України, пояснює, що зазначеним вище положенням Кодекс наділяється з огляду на те, що в ньому містяться кодифіковані норми загального характеру і він діє на всьому полі цивільних відносин. Але головним, на думку дослідниці, є те, що цивільно-правова кодифікація є втіленням саме природного права. Інші закони (зокрема й ті, що названі кодексами), що містять приватноправові норми, є втіленням природного права.



Інші закони (зокрема й ті, що названі кодексами), які містять приватно-правові норми, мають ухвалюватися відповідно до Конституції та ЦК [4, с. 12]. З огляду на зазначене, вважаємо, що в ієрархії нормативних актів, присвячених правовій регламентації відповідальності перевізника за порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом, пріоритет слід надати саме нормам ЦК України як засадничим, принциповим положенням, а правила спеціального законодавства слід розглядати як норми, що розвивають положення ЦК України.

Виклад основного матеріалу. Говорячи про обсяг відповідальності перевізника, слід зауважити, що залежно від обсягу цивільно-правової відповідальності виокремлюють повну, обмежену та підвищену (кратну) відповідальність. За загальним правилом цивільно-правова відповідальність настає в повному обсязі; вона полягає у відшкодуванні (компенсації) шкоди, завданої правопорушенням, в еквівалентному (рівному) розмірі. Зокрема, збитки відшкодовуються в повному обсязі, якщо договором або законом не передбачено відшкодування в меншому або більшому розмірі (ч. 3 ст. 22 ЦК). Це означає, що розмір відшкодуваної шкоди не повинен перевищувати суми завданих збитків, тобто відшкодування не повинно призводити до збагачення потерпілого [5]. Про це ж говорить і В.П. Мироненко, який вказує, що загалом обсяг цивільно-правової відповідальності відповідає розміру заподіяної шкоди. Принцип еквівалентності розмірів відповідальності та шкоди обумовлюється компенсаційним характером цивільно-правової відповідальності [6, с. 24].

Водночас необхідно зазначити, що питання щодо обсягу відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язань з перевезення вантажів автомобільним транспортом, а точніше щодо відповідальності перевізників, викликає чимало дискусій серед науковців і практиків. Це насамперед пояснюється тим, що відповідальність у зобов'язаннях з перевезення має свою специфіку, що значно відрізняє її від звичайної цивільно-правової відповідальності. Характерною рисою відповідальності за невиконання основних зобов'язань з перевезення вантажів автомобільним транспортом є її обмежений характер. Мається на увазі те, що щодо певних порушень договору перевезення вантажу автомобільним транспортом відповідальність встановлено або у формі відшкодування прямої шкоди, або її частини (але не упущеної вигоди), або у формі виключної неустойки. Іншими словами, зазначені межі відповідальності перевізника застосовуються як у разі затримки вантажу, так і в разі заподіяння йому шкоди. При цьому перевізник не зобов'язаний відшкодовувати доходи, які вантажоодержувач або вантажовідправник могли б реально одержати за звичайних обставин, якби їхнє право не було порушене (упущена вигода). На зазначену специфіку відповідальності перевізника за порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення вантажу, вказує і Є.О. Суханов. Дослідник зазначає, що така відповідальність настає за порушення встановленого строку доставки вантажу та за незабезпечення його збереження. Вона завжди має обмежений характер, адже встановлюється у формі відшкодування лише прямої шкоди або її частини, але не упущеної



вигоди (наприклад, незбереження вантажу), або у формі виключної неустойки (наприклад, за прострочення його доставки). Водночас Є.А. Суханов зазначає, що дія принципу обмеженої відповідальності щодо зобов'язань з перевезення вантажів не зводиться тільки до тих порушень, за які така відповідальність безпосередньо передбачена транспортним законодавством або угодою сторін, а поширюється на всі порушення будь-яких умов договору перевезення [7, с. 524].

Дозволимо собі не погодитися з висловленою вище позицією. На нашу думку, встановлення законом обмежень у частині відшкодування перевізником збитків у повному обсязі за певне порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом не означає, що і за інші порушення договору застосовується обмежена відповідальність, оскільки за загальним правилом, визначеним ч. 3 ст. 22 ЦК України, відшкодування збитків включає як реальну шкоду, якої особа зазнала у зв'язку з порушенням договору, так і реальну шкоду, понесені особою у зв'язку з порушенням його умов. 1, 2 ст. 22 ЦК України, відшкодування збитків містить у собі як реальну шкоду, завдану особою у зв'язку з порушенням її прав, так і упущену вигоду, а випадки обмеженої цивільної відповідальності мають бути передбачені або в договорі, або в законі.

При цьому важливо зазначити, що теоретично принцип обмеженої відповідальності перевізника не суперечить положенням чинного законодавства, адже згідно з ч. 3 ст. 22 ЦК України збитки відшкодовують у повному обсязі, якщо договором або законом не передбачено відшкодування в меншому чи більшому розмірі. Крім того, у ч. 3 ст. 624 ЦК України визначено, що договором може бути встановлено стягнення неустойки без права на відшкодування збитків або можливість за вибором кредитора стягнення неустойки чи відшкодування збитків. У науковій літературі це пояснюється тим, що встановлення обмеженої відповідальності перевізника зумовлене економічними причинами: по-перше, можливості транспортних підприємств щодо відшкодування завданих клієнтам збитків більш обмежені, ніж у виробничих підприємств, оскільки транспорт не виробляє цінностей, а лише переміщує їх зі сфери виробництва у сферу споживання; по-друге, врахувати інтереси та можливі збитки вантажовідправника чи вантажоодержувача практично-вірогідне неможливо, тому що клієнтура транспорту обчислюється астрономічними числами [8, с. 12-14].

Вказівка на обмежений характер майнової відповідальності перевізника за порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом міститься в низці законодавчих положень. Так, згідно з ч. 2 ст. 924 ЦК України перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти в розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини. Інакше кажучи, перевізник за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом не зобов'язаний відшкодовувати доходи, які вантажоодержувач або вантажовідправник могли б одержати, якби їхнє право не було б порушене (упущена вигода). Ч. 3 ст. 314 ГК України також вказує на обмежений характер відповідальності перевізника, встановлюючи, що за шкоду, заподіяну



при перевезенні вантажу, перевізник відповідає: у разі втрати або нестачі вантажу - у розмірі вартості вантажу, який було втрачено або якого не вистачає; у випадку пошкодження вантажу - у розмірі суми, на яку зменшилася його вартість; у разі втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, - у розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижча за дійсну вартість вантажу. Крім того, принцип обмеженої відповідальності перевізника закріплено в спеціальному транспортному законодавстві. Зокрема, згідно зі ст. 13 Закону України «Про транспорт» підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу і багажу в розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їхньої вини.

Як висновок, слід зазначити, що принцип обмеженої відповідальності звужує право на повне відшкодування збитків порівняно із загальним принципом еквівалентності шкоди та відповідальності, що є звичайним для цивільного права. Варто при цьому зауважити, що обмеження можуть поширюватися як на упущену вигоду, так і на частину реальної шкоди.

Відповідальність перевізників значною мірою є односторонньо-нормативною: угоди перевізників із вантажовласниками (вантажовідправниками та одержувачами) щодо обмеження або усунення встановленої законом відповідальності перевізника є недійсними, за винятком випадків, коли такі правочини допускаються транспортними статутами і кодексами [9, с. 698].

Водночас низка наукових праць містить позиції щодо недоцільності сприйняття та критичного ставлення до принципу обмеженої відповідальності та обґрунтування заміни його принципом повного відшкодування збитків у транспортних правовідносинах, зокрема й у разі порушення своїх зобов'язань перевізником за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом. Зокрема, І.А. Безлюдько говорить про необґрунтованість обмеження розміру відповідальності перевізника за договором перевезення та необхідність встановлення повної майнової відповідальності [10, с. 138]. Цілком аргументовано видається думка В.В. Луця, який зазначає, що в умовах переведення економіки на ринкові засади не можна визнавати нормальним таке становище в законодавстві, коли принцип повного відшкодування збитків при порушенні зобов'язань не здійснюється з потрібною послідовністю в усьому ланцюжку господарських зв'язків, а обмежується лише окремими його ланками [11, с. 715].

Для того, щоб повною мірою дослідити особливості цивільно-правової відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом, необхідно насамперед проаналізувати норми законодавства, спрямовані на регламентацію зазначених відносин. На нашу думку, слід розпочати з аналізу положень ЦК України як основного акта цивільного законодавства.

Загальні положення про відповідальність за зобов'язаннями, що випливають із договору перевезення, містяться в главі 64 ЦК України «Перевезення», зокрема у ст. 920 ЦК України, згідно з якою у разі порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення,



сторони несуть відповідальність, встановлену за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами). Іншими словами, сторонам договору надається можливість самостійно в договорі передбачити цивільно-правову відповідальність за порушення зобов'язань з перевезення, але за умови, якщо інше не передбачено законом. Водночас слід зазначити й те, що зазначена вище норма ЦК України має відсилочний характер, оскільки містить вказівку на звернення до положенням спеціального законодавства, яке регулює відносини перевезення різними видами транспорту.

Якщо звернутися до положень спеціального законодавства, зокрема до САТ, то правовому регулюванню відповідальності учасників автотранспортних правовідносин присвячено Розділ IX «Відповідальність автотранспортних підприємств і організацій вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, а також громадян, які користуються автомобілями, що надаються напрокат». Водночас необхідно акцентувати увагу на досить важливій, на нашу думку, правовій проблемі, яка склалася в Україні на сьогодні. Йдеться про те, що САТ було затверджено Постановою Ради Міністрів УРСР ще 27.06.1969 р., що вказує не просто на застарілість, а на архаїчність положень цього нормативного акта, які аж ніяк не відповідають сучасним реаліям і динаміці цивільних правовідносин. Л.Я. Свистун з цього приводу зазначає, що норми про відповідальність, встановлені в САТ, застаріли, тому правила не відповідають нинішньому порядку [12, с. 140]. Про це ж говорить і А.В. Волкова, яка характеризує САТ як застарілий, забутий нормотворцем, не приведений у відповідність до національних актів законодавства належного лексичного рівня [13, с. 200]. З огляду на зазначене, вважаємо, що існування таких архаїчних нормативних актів, як САТ, за умов динамічного зростання ринкової економіки є неприпустимим, адже такий стан справ не просто гальмує, а відкидає розвиток транспортної інфраструктури на кілька десятків десятиріч назад, а також унеможливує ефективне правове регулювання відносин з автомобільних перевезень. Тому вважаємо, що прийняття нового САТ, який би відповідав сучасним соціально-економічним реаліям, є першочерговим завданням у цій сфері.

Більше того, абз. 2 п. 127 УАТ також визначено, що будь-які угоди автотранспортних підприємств і організацій з вантажовідправниками (вантажоодержувачами), які мають на меті змінити відповідальність або звільнити від відповідальності, покладеної на них САТ, вважаються недійсними, і будь-які відмітки про це в дорожніх листах, товарно-транспортних та інших документах, не передбачені цим САТ або Правилами, не мають чинності.

Висновки. Аналізуючи вищенаведене, можна простежити застосування радянським законодавцем притаманних тодішньому періоду адміністративно-командних, імперативних методів правового регулювання приватноправових відносин та нівелювання принципу диспозитивності, адже зазначене вище положення вказує на те, що сторони договору перевезення вантажу автомобільним транспортом не можуть визначити в договорі відповідальність за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань, за порушення яких чинним



законодавством санкцій не передбачено. Якщо розглядати заборону на самостійне врегулювання питань цивільно-правової відповідальності в розрізі сучасних економіко-правових реалій, то, безумовно, її сприймають як невідповідність основоположним засадам цивільного права, зокрема й свободі договору, зокрема можливості сторін на власний розсуд визначати умови договору. Беручи до уваги викладене вище, вважаємо, що законодавець насамперед має посилити договірні засади в регулюванні цивільно-правової відповідальності учасників відносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом. На нашу думку, враховуючи диспозитивність як основний метод цивільно-правового регулювання абсолютна заборона домовленостей між учасниками відносин з перевезення вантажів автомобільним транспортом щодо зміни відповідальності є неприпустимою, а наявні положення, що містяться в абз. 2 п. 127 САТ, є анахронізмом, який має бути виключений з вітчизняного законодавства.

Джерела та література:

1. Зобов'язальне право. Теорія і практика / Під ред. проф. О.В. Дзери. К.: Юринком-Інтер, 1998. С. 103.
2. Відповідальність у приватному праві: [монографія] / [І. Безклубій, Н. Кузнецова, Р. Майданик та ін.І. Безклубого. К. : Грамота, 2014. С. 21.
3. Ломака В.С. Відповідальність сторін за невиконання та неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажів залізницею: дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.03 / В.С. Ломака. Київ, 2011. С. 48-49.
4. Довгерт А.С. Джерела цивільного права України: види та співвідношення. *Приватне право і підприємництво*. 2015. Вип. 14. С. 12.
5. Цивільне право України / Під ред. Р.А. Стефанчука. К.: Прецедент, 2005. URL: http://www.ebk.net.ua/Book/law/stefanchuk_tsivpu/part3/303.htm.
6. Мироненко В.П. Цивільно-правова відповідальність як вид юридичної відповідальності. *Юридична наука*. 2011. № 6. С. 24.
7. Цивільне право: У 4 т. Том 4 : Зобов'язальне право: підручник. для студентів вузів / В.В. Вітрянський ; відв. ред. Є.А. Суханов. 3-е изд., перераб. і доп. М.: Волтерс Клаувер, 2006. С. 524.
8. Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. Правові проблеми перевезення і матеріально-технічного постачання. Ленінград : Вид. ЛДУ, 1978. С.12-14.
9. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар. Х.: ТОВ «Одіссей», 2006. С. 698.
10. Безлюдько І.А. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / І.А. Безлюдько. Київ, 2005. С. 138.
11. Цивільне право України: У 2-х кн. / А.В. Дзера (кер. авт. колл.), Д.В. Боброва, О.С. Довгерт та ін.; за ред. А.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. К.: Юринкої Інтер, 2004. Кн. 2. С. 715.
12. Свистун Л.Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Л.Я.Свистун. К., 2005. С. 140.



13. Волкова А.В. Договір перевезення вантажів автомобільним транспортом: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / А.В.Волкова. Київ, 2015. С. 200.

ZAKRES ODPOWIEDZIALNOŚCI PRZEWOŹNIKA ZA NIEWYKONANIE LUB NIENALEŻYTE WYKONANIE ZOBOWIĄZAŃ WYNIKAJĄCYCH Z UMOWY PRZEWOZU DROGOWEGO TOWARÓW

Artykuł poświęcony jest analizie praktyki sądowej w zakresie ograniczenia zakresu odpowiedzialności przewoźnika z tytułu umowy przewozu drogowego towarów. Autor stwierdza, że ograniczona odpowiedzialność niektórych podmiotów prawa cywilnego przewidziana ustawodawstwem cywilnym Ukrainy pociąga za sobą nieuzasadnione osłabienie funkcji naprawczej odpowiedzialności cywilnej oraz naruszenie zasady równości stron i zasady sprawiedliwości. Ograniczony zakres odpowiedzialności przewoźnika z tytułu umowy przewozu drogowego towarów oznacza, że w odniesieniu do niektórych naruszeń warunków umowy odpowiedzialność przewoźnika jest ustalana albo w formie odszkodowania za bezpośrednią szkodę (lub jej część), albo w formie wyłączonej kary.

Słowa kluczowe: umowa przewozu drogowego towarów, przewoźnik, odpowiedzialność cywilna, zakres odpowiedzialności, odszkodowanie, przepadek, grzywna.

THE SCOPE OF THE CARRIER'S RESPONSIBILITY FOR NON- FULFILLMENT OR IMPROPER FULFILLMENT OF OBLIGATIONS UNDER THE CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS BY ROAD TRANSPORT

The analysis reveals that the introduction of limited liability for certain civil law entities in the Ukrainian civil legislation leads to an unwarranted reduction in the restorative function of civil liability. Additionally, it results in a violation of the principles of equality between parties and justice. The constrained scope of the carrier's liability in the contract of carriage of goods by road implies that, for specific breaches of contract terms, the carrier's accountability is confined to compensating direct damages (either in part) or through the imposition of an exclusive penalty.

Keywords: contract of carriage of goods by road transport, carrier, civil liability, scope of liability, damages, fines, penalty, fine, penalty.