



Євген Вікторович НАЗАРЕНКО,
адвокат (м. Хмельницький),
advokatnev@gmail.com

УДК 347.4

ЗАХИСТ ПРАВ ТА ІНТЕРЕСІВ СТОРІН ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Наводяться поняття договору перевезення та транспортного експедирування в різних галузях права. Досліджуються особливості претензійного та судового врегулювання спорів із договорів про перевезення вантажу автомобільним транспортом. Конкретизовані строки позовної давності, описано специфіку їх обрахування, зазначені спеціальні правила підвідомчості та підсудності спорів залежно від сторони договору. Розглядаються практичні аспекти захисту порушеного, невизнаного чи оспорюваного права у таких спорах — правильні та законодавчо не обґрунтовані позови; наводиться відповідна судова практика. Зосереджено особливу увагу на невідповідності між собою різних норм чинного законодавства з врегулювання однакового за змістом спору про перевезення. Висловлено позицію вдосконалення та приведення до єдності порядку захисту прав та інтересів сторін договору перевезення.

Ключові слова: договір перевезення, транспортне експедирування, вантажовідправник, вантажоотримувач, перевізник, експедитор, правове регулювання договору перевезення, претензія та позов до перевізника, позовна давність

Великий шовковий шлях, Бурштиновий шлях, шлях «із варяг у греки» — найвідоміші торгівельні маршрути стародавності, що розпочали докорінну та нестримну зміну світу, сприяли об'єднанню народів, подарували людям новий світогляд та опустили вікові «залізні завіси», урізноманітнили смак їжі та комфорт людей, давали надію, багатство, але і приносили тяжкі страждання та війни.

За матеріалами Фонду Вікімедіа (*Wikimedia Foundation, Inc*) [1] під поняттям торгового шляху визначено логістичну мережу як послідовність шляхів і зупинок, використовуваних для комерційного транспортування вантажу.

© Назаренко Є. В., 2016



А головною рушійною силою цього процесу стає і залишається незмінним дотепер транспортування вантажу: з місця на місце, від особи до особи, від продавця до покупця.

Наше сьогодні ми не уявляємо без доставки товарів «особисто в руки», а наявність на ринку розгалуженої транспортної системи звільняє суб'єктів господарювання від утримання транспортного господарства. А затратні проблеми транспортування вже цілком покладені на плечі армії компаній-перевізників та експедиторів.

Згідно з даними Державної служби статистики України [2] вантажообіг вантажних перевезень автомобільним транспортом у січні-червні 2016 року (без урахування тимчасово окупованої території Автономної Республіки Крим, м. Севастополя та частини зони проведення антитерористичної операції) становив 17 227,0 млн ткм, що на 106,8 % більше за аналогічний період 2015 року, а 75,2 млн т є масою перевезеного вантажу.

Таке стрімке зростання кількості вантажних перевезень тягне відповідне збільшення та масовість спорів із відшкодування шкоди у цій категорії цивільно-правових правовідносин.

Вузька спеціалізація та специфіка автотранспортного перевезення не сприяла розвитку широкого правового узагальнення та висвітлення в наукових творах і періодичних виданнях проблеми захисту прав та інтересів, що включає особливості досудового врегулювання спору, підготовку до позову та особливий порядок його подання.

Наукове дослідження поняття договору перевезення, його сутності, порядку виконання та відповідальності за порушення умов такого договору присвячені роботи О. Л. Дзюбенко [3], Т. О. Коляновської [4], Л. М. Костюченка, Л. П. Докіля, Ю. Ф. Кучинського [5], І. М. Лукіної та А. А. Ільницького [6], І. М. М'ягких [7], Г. В. Самойленка [8], та ін.

Ознайомившись із наведеними науковими дослідженнями, можна прийти до висновку, що практичні аспекти захисту прав та інтересів сторін у спорі із перевезення на сьогодні не є широко розкритими в науковій літературі, а особлива специфіка правового врегулювання таких спорів ставить більше запитань, ніж відповідей. У цій статті зроблено спробу описати проблемні питання щодо порядку захисту прав та інтересів сторін правовідносин, що виникають при перевезенні вантажу автомобільним транспортом, звернути увагу практикуючих юристів та науковців на різну практику вирішення таких спорів у суді, що дасть можливість правильно обрати шляхи до задоволення позовів у спорах про перевезення вантажу та транспортне експедирування.

Виклад основного матеріалу дослідження з новим обґрунтуванням отриманих наукових результатів. Так, Цивільний кодекс України [9] містить 64 главу — «Перевезення». Ст. 909 ЦК України визначає поняття договору перевезення вантажу, коли одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Отже, сторонами такого договору є перевізник, відправник та одержувач вантажу, і від сукупних прав і обов'язків сторони залежать особливий порядок захисту прав та інтересів такого спору.

За ч. 2 ст. 909 ЦК України договір перевезення вантажу укладається у письмовій формі, що цілком узгоджується з принципами ст. 633 цього Кодексу про публічний договір, у якому одна сторона — підприємець взяла на себе обов'язок здійснювати ... перевезення транспортом ... Укладання публічного договору



перевезення використовують найбільші транспортно-експедиторські компанії України, які надають широкому загалу українців сервіс з доставлення вантажів. Такий формат надання послуг кожному, хто звернеться, використовують ТОВ «Нова Пошта» [10], ТОВ «Ін-Тайм» [11] та інші. І сьогодні це стає основним «джерелом» позовів про порушене право.

Ч. 3 ст. 909 ЦК України говорить нам, що укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням транспортної накладної (коносаменту або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами).

Положення цієї частини ст. 909 Кодексу є відсилочною нормою, котра запрошує познайомити із величезною низкою вузькоспеціалізованих нормативно-правових актів про перевезення вантажу автомобільним транспортом — Статутом автомобільного транспорту Української РСР, затвердженого постановою Ради Міністрів Української РСР від 27 червня 1969 р. № 401 [12], Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Міністерства транспорту України 14 жовтня 1997 р. № 363 [13].

Вимога про складання товарно-транспортної накладної зазначення у п. 11.1 Правил, де її визначено основним документом на перевезення вантажів та встановлено особливу форму. Водночас, абзац другий цього пункту визначає, що товарно-транспортна накладна може оформлюватись перевізником і без дотримання встановленого зразка, за умови наявності в ній інформації основної інформації про назву, дату і місце його складання, найменування перевізника та/або експедитора, замовника, вантажовідправника, вантажоодержувача, найменування та кількість вантажу, його основні характеристики, автомобіль, пункти навантаження та розвантаження із зазначенням повної адреси, посади, прізвища та підписів відповідальних осіб вантажовідправника, вантажоодержувача, водія та/або експедитора.

На підставі наказу Міністерства транспорту та зв'язку України № 493 від 22 травня 2006 р. [14] з вказаних правил виключено п. 11.2, який відносив товарно-транспортні накладні до документів суворої звітності, а тому такі мали особливі вимоги до форми та порядку зберігання.

Таке розширене тлумачення транспортними статутами документів на перевезення дає можливість компаніям-перевізникам цілком законно самостійно створювати власні перевізні документи, визначати обсяг інформації про вантаж, вантажовідправника, отримувача, умови дійсності таких документів, їх використання, зберігання тощо. Такі моменти чинять суттєві перешкоди Позивачу до надання суду належних доказів, витребування їх у Відповідача, а Компанія перевізник має необмежені можливості для тлумачення в судовому засіданні самостійно створених документів про перевезення залежно від предмета позову. У разі відсутності оригіналу документа про перевезення Компанія-перевізник має можливість обмежити, спростити чи самостійно визначити об'єм інформації, яку подавати суду про виконання договору перевезення.

Однак це не єдині складнощі із захисту прав при перевезенні.

Одним з таких є строк позовної давності. Стаття 925 ЦК України говорить нам, що до пред'явлення перевізникові позову, який впливає із договору перевезення вантажу, можливим є пред'явлення йому претензії у порядку, встановленому законом, транспортними кодексами (статутами).

Ч. 2 цієї статті чітко визначає, що позов до перевізника може бути пред'явлений відправником вантажу чи його одержувачем або у разі повної чи часткової відмови перевізника задовольнити претензію або при неодержанні від перевізника такої відповіді у місячний строк.



Вимога Цивільного кодексу про досудове врегулювання спору у претензійно-правовому порядку дублюється із:

— п. 159 Статуту автомобільного транспорту Української РСР — коли пред'явленню вантажовідправником або вантажоодержувачем автотранспортному підприємству або організації позову є обов'язкове пред'явлення претензій до них;

— п. 16.1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні — коли перед поданням вантажовідправником або вантажоодержувачем позову до Перевізника обов'язково треба пред'явити йому претензію.

Водночас п. 165 Статуту Автомобільного транспорту порівняно із ЦК України встановлює доволі тривалий строк для пред'явлення претензії — шість місяців, а для претензії про сплату штрафів — у 45 днів.

Окрім того, транспортними статутами України, зокрема Статутом автомобільного транспорту Української РСР та Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом України строки розгляду претензії є також набагато більшими, ніж визначений ЦК України одномісячний строк отримання вмотивованої відповіді на претензію до перевізника.

Так, п. 166 Статуту автомобільного транспорту Української РСР визначає обов'язком розглянути заявлену претензію і повідомити заявника про задоволення або відхилення:

— протягом 3 місяців з дня одержання претензії, що виникли з перевезень в автомобільному сполученні;

— протягом 6 місяців з дня одержання претензії, що виникли з перевезень у прямому змішаному сполученні;

— протягом 45 днів з дня одержання претензії про сплату штрафів.

На вантажовідправника/вантажоодержувача покладено обов'язок розглянути претензію, заявлену автотранспортним підприємством/організацією, протягом 2 місяців.

А правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом України строк розгляду претензії встановлено в 3 місяці (п. 16.14).

Окрім того, Статут автомобільного транспорту Української РСР містить особливі застереження по пред'явленню позовів: строкові та пов'язані із певною подією.

Зокрема ст. 167 цього Статуту встановлює, що позови вантажовідправників і вантажоодержувачів автотранспортному підприємству або організації можуть бути пред'явлені тільки у випадках повного/часткового відмовлення у задоволенні претензії або при неодержанні від них відповіді протягом зазначених вище строків (ст. 166 Статуту).

Самі позови повинні бути пред'явлені у двомісячний строк з дня одержання відповіді автотранспортного підприємства або з дня закінчення строку, встановленого для відповіді.

При обчисленні строків на пред'явлення претензій і позовів необхідно враховувати час на доставку документів органами зв'язку.

Отже, варто з особливою увагою поставитись до обрахунків часових проміжків виникнення права на претензію, отримання відповіді та граничної дати подання позову, адже ч. 3 ст. 925 ЦК України визначає строк позовної давності із договору перевезення вантажу, пошти в один рік з моменту, що визначається відповідно до транспортних кодексів (статутів). однак слід зауважити, що наведені вище положення Цивільного кодексу України відрізняються від норм Господарського кодексу України з правового регулювання перевезення вантажів, тобто в розумінні ст. 1 ГК України [15] між суб'єктами господарювання, а також між цими суб'єктами та іншими учасниками відносин у сфері господарювання.



Так, ст. 306 ГК України під перевезенням вантажів визнає господарську діяльність, пов'язану з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами.

Ч. 1 ст. 315 ГК України не ставить подання претензії як передумову пред'явлення позову, визначаючи це за можливе. Таку позицію продубльовано у ст. 5 Господарського процесуального кодексу України [16], коли сторони застосовують заходи досудового врегулювання господарського спору за домовленістю між собою.

Ч. 4 ст. 315 ГК України надає право вантажовідправникам та вантажоодержувачам звернутися до суду протягом шести місяців з дня одержання відповіді або при закінченні строку, встановленого для відповіді.

На відміну від ЦК України, строк подачі позову перевізником до вантажовідправників та вантажоодержувачів, що впливають з перевезення, встановлюється виключно та беззастережно у шість місяців (ч. 5 ст. 315 ГК України).

Другим важливим моментом, на який слід звернути увагу при подачі позову, — це підвідомчість та підсудність справ із договорів перевезення вантажу.

Якщо Господарський процесуальний кодекс України однозначно визначає підвідомчість спорів із перевезення вантажу між суб'єктами господарювання Господарським судам (ст. 12 ГПК України) і застосовує виключну підсудність коли одним з відповідачів є орган транспорту — господарський суду за місцезнаходженням цього органу (ч. 1 ст. 16 ГПК України), то в цивільному судочинстві ситуація докорінно різниться.

За загальним правилом, позови до перевізників, що виникають з договорів перевезення, пред'являються за місцезнаходженням перевізника, тобто застосовується правило виключної підсудності (ч. 4 ст. 114 ЦПК України [17]).

За п. 2 ч. 1 ст. 116 ЦПК України, якщо після відкриття провадження у справі і до початку судового розгляду виявилось, що позов було прийнято з порушенням правил підсудності, суд передає справу на розгляд іншому суду.

Про це також наголошено у п. 41 Постанови Пленуму Вищого спеціалізованого суду України «Про деякі питання юрисдикції загальних судів та визначення підсудності цивільних справ» від 1 березня 2013 р. [18]. Пленум встановлює, що перелік позовів, для яких визначено виключну підсудність у ст. 114 ЦПК України, є вичерпним і розширеному тлумаченню не підлягає, а в разі конкуренції правил підсудності мають застосовуватися правила виключної підсудності.

Прикладами таких судових рішень є ухвала Івано-Франківського міського суду Івано-Франківської області у справі № 344/3710/15-ц за позовом до перевізника про відшкодування збитків та моральної шкоди [19]; ухвала Кам'янського районного суду Черкаської області у справі № 696/162/15-ц за позовом до перевізника про відшкодування шкоди [20]; ухвала Кам'янець-Подільського міськрайонного суду Хмельницької області у справі № 676/4688/16-ц у справі за позовом до перевізника про відшкодування шкоди [21], підтримана рішенням Апеляційного суду Хмельницької області; ухвала Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області у справі № 686/15062/16-ц за позовом до перевізника про відшкодування шкоди за договором перевезення [22], коли позови були пред'явлені за місцем проживання позивача і рішенням судів направлені за підсудністю до суду за місцезнаходженням перевізника.

Проте доволі часто зустрічаються позивачі, котрі пред'являють позов до перевізників за місцем свого проживання, мотивуючи позовні вимоги порушенням Закону України «Про захист прав споживачів» [23], і на цій підставі використовують



ч. 5 ст. 110 ЦПК України про підсудність справ за вибором позивача. При цьому такі позивачі розглядають договір перевезення вантажу та його виконання як отриману послугу, а втрату, пошкодження чи нестачу вантажу при виконанні договору вважають порушенням прав споживача в розумінні ст. 21 Закону України «Про захист прав споживачів».

З найпоширенішою мотивацією суду можна ознайомитись у тексті ухвали Радомишльського районного суду Житомирської області від 20 вересня 2016 р. у справі № 289/1273/16-ц [24], коли спір залишився на розгляді суду за місцем проживання позивача.

Додатковою аргументацією для позивачів виступають положення абз. 2 п. 2 постанови Пленуму Верховного Суду України № 5 від 12 квітня 1996 р. «Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів» [25]. У тексті постанови йдеться про таке: «Оскільки Закон (розуміється Закон України «Про захист прав споживачів») не визначає певних меж своєї дії, судам слід мати на увазі, що до відносин, які ним регулюються, належать, зокрема, ті, що виникають із договорів ... перевезення громадян та їх вантажу ...».

Залишення такого позову на розгляді в суді за вибором позивача я вважаю неправильною практикою. У підтвердження пропоную численні судові рішення про передачу аналогічних позовів до суду за місцезнаходженням перевізника, а також хочу наголосити на вимогах уже згаданої постанови Пленуму Верховного Суду України № 5 від 12 квітня 1996 р., а саме на абз. 3 п. 3: у тих випадках, коли в чинному законодавстві немає спеціальної норми щодо укладеної сторонами угоди про обслуговування, суд застосовує загальні положення про зобов'язання. Наприклад: ухвалами Рівненського міського суду Рівненської області у справі № 569/2028/16-ц у справі за позовом до перевізника, пов'язаного із застосуванням Закону України «Про захист прав споживачів» [26]; Шевченківського районного суду м. Запоріжжя у справі № 336/1045/14-ц за позовом до перевізника про відшкодування шкоди із застосуванням Закону України «Про захист прав споживачів» [27].

Таким чином, судовими рішенням та узагальненням судової практики підтримано правову позицію ЦК України, що до спорів із договорів перевезення, в яких передбачено надання комплексу послуг для належного його виконання, повинно застосовуватись правило виключної підсудності.

Більше того, згідно зі ст. 167 Статуту автомобільного транспорту Української РСР, на який посилається ЦК України, вказані позови (тобто з договорів перевезення) пред'являються відповідно до встановленої підвідомчості або підсудності в суд за місцезнаходженням автотранспортного підприємства або організації, до яких була пред'явлена претензія.

За аналогічними до договору перевезення положеннями досудового врегулювання спору, пред'явлення позову, обчислення строків позовної давності слід розглядати спори із договору транспортного експедирування як у цивільно-правових, так і в господарсько-правових спорах.

Ст. 929 Цивільного кодексу України, яка кореспондується зі ст. 316 Господарського кодексу України за договором транспортного експедирування визначає обов'язком однієї сторони (експедитора) за плату і за рахунок іншої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу [28].

А ЦК України і ГК України не містять самостійної норми про пред'явлення претензій і позовів, що впливають із цього договору.

Описана у цій статті проблема претензійно-правового та судового порядку захисту прав та інтересів із договору перевезення і транспортного експедирування



дає можливість учасникам цивільного процесу та їх представникам своєчасно та правильно виконати дії з пред'явлення позовних вимог. Наведені у статті конкретні норми чинного законодавства та судова практика формують всебічне та повне бачення проблеми, що забезпечить правильне розуміння сторонами суті спору про перевезення і відповідно вплине на зменшення помилок при обранні способу та порядку захисту.

Проте невідповідність різних норм чинного законодавства, зокрема положень ЦК та ГК України, між собою та їх норм зі спеціальним законодавством — транспортними статутами — потребують вдосконалення та уніфікації.

На мою думку, слід застосувати однакове поняття договору перевезення як у цивільному, так і в господарському праві, оскільки зміст самого договору є незмінний і не залежить від осіб, котрі його укладають.

У зв'язку із тим, що Цивільний і Господарський кодекси не в змозі охопити всі особливості прав, обов'язків та відповідальності перевізників, вантажовідправників і вантажоодержувачів, замовників, слід чітко прописати в цих кодексах відсылні норми про це до транспортних статутів. Таким чином, в учасників процесу перестануть у різний спосіб трактувати однакові за сутністю та різні за нормативним визначенням поняття.

Окрім того, слід змінити норми чинного законодавства щодо строків подання претензій та надання відповіді на неї, строків подання позову. Такі поняття слід застосовувати єдино в цивільно-правових та господарсько-правових спорах, адже особливості прав та обов'язків учасників договору є єдиними для фізичних осіб та суб'єктів господарювання і визначені у транспортних статутах.

Також необхідно визначитись із потребою в обов'язковому досудовому врегулюванні спору. Таке правило повинно бути обов'язковим для цивільного та господарського процесів, і, на мій погляд, претензійна робота має бути обов'язковою. По-перше, це не суперечить вимогам ЦК та ГК України, а по-друге, транспортні статuti вже містять положення про обов'язковість пред'явлення претензії до подачі позову. По-третє, повне або часткове відновлення порушеного права у претензійному порядку зменшить кількість позовів та навантаження на судові органи.

Необхідно зупинитись і на вдосконаленні практики підсудності спорів із договорів про перевезення. Пропонується вдосконалити вимоги Цивільного та Господарського процесуальних кодексів, встановивши виключну у спорах із договорів перевезення незалежно від суті спору: чи про відновлення порушеного права, чи про компенсацію збитків (вартості вантажу, провізної плати, оголошеної вартості тощо), чи стосовно якості наданих послуг із договору перевезення, в тому числі такі, що можуть трактуватись із захисту прав споживачів, чи про компенсацію моральної шкоди.

Отже, усі спори з перевезення вантажу необхідно розглядати судам за місцезнаходженням перевізника. Таке правило, вже застосоване у процесуальному законі, є правильним та зручним, у першу чергу, для позивача. Так, сьогодні перевізники мають доволі розгалужену структуру та велику кількість відокремлених підрозділів без утворення юридичної особи, що ускладнює та затягує розгляд справи за вибором позивача.

Список використаних джерел

1. Торговий шлях / Фонд Вікімедіа (Wikimedia Foundation, Inc). URL : http://uk.wikipedia.org/wiki/Торговий_шлях.
2. Вантажні перевезення у січні-червні 2016 року. Статистичні дані / Державна служба статистики України URL : http://ukrstat.org/uk/operativ/operativ2016/tr/vp/vp_u/vp0616_u.htm.



3. *Дзюбенко О. Л.* Особливості правового регулювання договорів перевезення // Адвокат. 2012. № 11 (146). С. 31–34.
4. *Коляновська Т. О.* Правове регулювання перевезень вантажів в прямому та змішаному сполученні : автореф. дис. ... канд. юрид. наук. Одеса, 2007. 21 с.
5. Міжнародні автомобільні перевезення / Л. М. Костюченко, Л. П. Докіль, Ю. Ф. Кучинський [та ін.]. К. : Бланк-Прес, 2010. 208 с.
6. *Лукіна І. М., Ільницький А. А.* Відповідальність сторін за порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом // Innovative solutions in modern science. 2016. № 1 (1). С. 1–12. URL : <http://naukajournal.org/index.php/ISMSD/article/download/705/864>.
7. *М'яких І. М.* Роль і місце автомобільного транспорту в системі споживчої кооперації та напрямки покращення транспортних послуг в Україні // Актуальні проблеми економіки. 2009. № 7 (97). С. 71–76.
8. *Самойленко Г. В.* Договір перевезення: нові підходи до розуміння сутності // Вісник Запорізького національного університету. 2012. № 4 (II). С. 104–110.
9. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. № 435–IV // Відомості Верховної Ради України. 2003. №№ 40–44. Ст. 356.
10. Публічний договір про надання послуг з організації перевезення відправлень / ТОВ «Нова Пошта». URL : https://novaposhta.ua/uploads/misc/doc/public_offer.pdf.
11. Публічний договір про надання послуг з організації перевезення вантажу / ТОВ «Ін-Тайм». URL : http://www.intime.ua/userfiles/publiclniy_dogovor_27.09.2016.pdf.
12. Статут автомобільного транспорту УРСР : затв. постановою Ради Міністрів Української РСР від 27.06.1969 р. № 401 // ЗП УРСР. 1969. № 7. Ст. 88.
13. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ Міністерства транспорту України 14.10.1997 р. № 363 // Офіційний вісник України. 1998. № 8. Стор. 283. Ст. 312.
14. Про внесення змін до Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні : наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 21.06.2006 р. № 493 // Офіційний вісник України. 2006. № 23. Ст. 1735.
15. Господарський кодекс України від 16.01.2003 р. № 436–IV // Відомості Верховної Ради України. 2003. № 18, № 19–20, № 21–22. Ст. 144.
16. Господарський процесуальний кодекс України від 06.11.1991 р. № 1798–XII / Верховна Рада України. Законодавство України. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1798-12>.
17. Цивільний процесуальний кодекс України від 18.03.2004 р. № 1618–IV / Верховна Рада України. Законодавство України. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/1618-15>.
18. Про деякі питання юрисдикції загальних судів та визначення підсудності цивільних справ : постанова Пленуму Вищого спеціалізованого суду України від 01.03.2013 р. № 3 / Верховна Рада України. Законодавство України. URL : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0003740-13>.
19. Ухвала Івано-Франківського міського суду Івано-Франківської області від 24.04.2015 р. у справі № 344/3710/15–ц / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/43751193>.
20. Ухвала Кам'янського районного суду Черкаської області від 05.03.2015 р. у справі № 696/162/15–ц / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/42985290>.
21. Ухвала Кам'янець-Подільського міськрайонного суду Хмельницької області від 13.10.2016 р. у справі № 676/4688/16–ц / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/62017169>.



22. Ухвала Хмельницького міськрайонного суду Хмельницької області від 19.09.2016 р. у справі № 686/15062/16-ц / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/61628544>.
23. Про захист прав споживачів : Закон України від 12.05.1991 р. № 1023-ХІІ, в ред. Закону від 01.12.2005 р. № 3161-IV / Верховна Рада України. Законодавство України. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/1023-12>.
24. Ухвала Радомишльського районного суду Житомирської області від 20.09.2016 р. у справі № 289/1273/16-ц / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/61401512>.
25. Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів : постанова Пленуму Верховного Суду України від 12.04.1996 р. № 5 / Верховна Рада України. Законодавство України. URL : <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/v0005700-96>.
26. Ухвала Рівненського міського суду Рівненської області від 23.03.2016 р. у справі № 569/2028/16-ц / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/56621707>.
27. Ухвала Шевченківського районного суду м. Запоріжжя від 05.03.2014 р. у справі № 336/1045/14-ц / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/37474646>.
28. Постанова Вищого господарського суду України від 24.07.2013 р. у справі № 18/2526/12 / Єдиний державний реєстр судових рішень. URL : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/32611401>.

Надійшла до редакції 22.12.2016

Назаренко Є. В. Защита прав и интересов сторон договора перевозки автомобильным транспортом

Даются понятия договора перевозки и транспортного экспедирования в разных отраслях права. Исследуются особенности претензионного и судебного урегулирования споров по договорам о перевозке груза автомобильным транспортом. Конкретизированы сроки исковой давности, описана специфика их расчета, разграничены специальные правила подведомственности и подсудности споров в зависимости от стороны договора. Рассматриваются практические аспекты защиты нарушенного, непризнанного или оспариваемого права в таких спорах — правильные и законодательно не обоснованные иски; приводится соответствующая судебная практика. Сосредоточено особое внимание на несоответствии между собой разных норм действующего законодательства из урегулирования одинакового по содержанию спора о перевозке. Изложена позиция совершенствования и единства порядка защиты прав и интересов сторон договора перевозки.

Ключевые слова: договор перевозки, транспортное экспедирование, грузоотправитель, грузополучатель, перевозчик, экспедитор, правовое регулирование договора перевозки, претензия и иск к перевозчику, исковая давность.



Nazarenko, E. V. Order of Protection of Rights and Interests of Parties of Agreement of Motor Transportation

The concepts of agreement of transportation and transport expedition are defined in the different fields of law. The features of claim and judicial settlement of disputes are investigated from agreements on transportation of load by a motor transport. Specified terms of limitation of actions, a specific is described for their short-changing, marked the special rules of jurisdiction and cognizance of disputes depending on the side of agreement. The practical aspects of defence of the unrecognized or contested right broken, are examined in such disputes are correct and legislatively not reasonable lawsuits; corresponding judicial practice over is brought. The special attention is concentrated on disparity inter se different norms of current legislation from a settlement identical on maintenance of dispute about transportation. Position of perfection and coercion is expounded to unity of procedure of protection of rights and interests of parties of agreement of transportation.

Keywords: *agreement of transportation, transport expedition, shipper, consignee, carrier, dispatch, legal adjusting of agreement of transportation, claim and lawsuit to the carrier, limitation of actions.*

