

## РОЗДІЛ III. ЦИВІЛЬНЕ ПРАВО ТА ЦИВІЛЬНИЙ ПРОЦЕС; МІЖНАРОДНЕ ПРИВАТНЕ ПРАВО

УДК 347.795.3: 347.44: 351.815

### ОСОБЛИВОСТІ ЗМІСТУ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

Волкова А.В., к.ю.н.

*ПАТ «Запоріжсталь», Південне шосе, 72, м. Запоріжжя, Україна*

Умови договору перевезення вантажів автомобільним транспортом є відправними для встановлення правового становища його сторін та оцінювання виконання їхніх обов'язків. Вони виписані здебільшого за видом вантажу, який зумовлює зміст транспортної послуги, спосіб і порядок її надання, ризику перевізника й замовника, види і зміст необхідних транспортних документів.

*Ключові слова: вантаж, перевезення, договір, зміст договору, умови договору, предмет договору, ціна договору, строк дії договору.*

### ОСОБЕННОСТИ СОДЕРЖАНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗОВ АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Волкова А.В.

*ПАО «Запорожсталь», Южное шоссе, 72, г. Запорожье, Украина*

Условия исследуемого договора являются отправными для установления правового положения его сторон и оценки выполнения их обязательств. Они выписаны в основном по виду груза, который обуславливает содержание транспортной услуги, способ и порядок ее предоставления, риски перевозчика и заказчика, виды и содержание необходимых транспортных документов.

*Ключевые слова: груз, перевозки, договор, содержание договора, условия договора, предмет договора, цена договора, срок действия договора.*

### FEATURES CONTENT OF THE CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

Volkova A.V.

*JSC "Zaporizhstal", South highway, 72, Zaporizhzhya, Ukraine*

The constant increase of freight traffic is a characteristic of recent decades. Together with other factors it has caused significant qualitative changes in the functioning of trucks and affected on the level of reliability of legal regulation of transport operations including one of the progressive types of transport – automobile.

In this case, a commercial practice had gone ahead of the theory by setting a number of new problems in front of it, both in terms of economy, technology, transportation, and in legal support.

Political and economic events that have occurred in our country over the past twenty years for a long time will remain a powerful impetus for the revitalization of public life in many areas in combination with the consequences of the economic crisis. The course of accelerated economic development, new forms of management on an updated legal framework, joint ventures, cross-flow of capital and labor within the newly independent countries and European countries requires timely review opportunities to increase trade flows and terms of their distribution.

According to paragraph 2 of Article 50 of the Law of Ukraine "About Automobile Transport" the essential conditions of the contract are: the name and address of the parties; the name and quantity of cargo, its packaging; terms and conditions of carriage; place and date of loading and unloading; transportation costs; other conditions that agreeing parties.

Some quite typical discrepancies in special laws and regulations draw attention to themselves:

1) referring parties of the agreement to its conditions, contrary to the rules as are prescribed by articles 628 and 638 of the Civil Code of Ukraine is incorrect and needs to be solved – or the Commercial Code amendments, which is unlikely, or paragraph 1 of Part 2 of Article 50 of this law to remove which in our view, is justified. Yet has nowhere been stated that the requisites of the parties shall also apply to the contract. Once again draws the attention of incorrect use of the term "period", which in this case should be replaced by the term "date" the formal requirements of the law and its legal definition and that the immediate cargo delivery to its destination in general is impossible.

Specialists in contract law professor M.I. Braginsky and V.V. Vitryansky believe, that any other conditions of the agreement can not be except the significant conditions.

However, the first conditions become significant because of the mandatory imperative for the parties regarding their agreement, the second – because of party's outgiving about dispositive opportunities, the third – because of the nature of the relevant contractual models, the fourth – thanks to the insistence of one of the parties to include them in the agreement. M.M. Sibilov and other researchers express their solidarity with them.

In this way, the subject of investigated agreement mainly concerns the transport services and its varieties, over tied to its cargo varieties with defined transportable characteristics of vehicles.

So the core of the composition of the parties' rights and obligations under such contract is load itself. It makes use of technical and technological standards in assessing of the execution of the studied agreement, and in the case of the dispute – appropriate inventory forensic examination.

*Key words:*

Однією з рушійних сил міжнародного торгового обігу є транспортний процес, сутність якого полягає в переміщенні товару від виробника до споживача. Це невід'ємний елемент життєдіяльності всього світового господарства як на національному, так і на міжнародному рівнях. Припинення роботи транспорту навіть на короткий термін здатне повністю блокувати нашу життєдіяльність.

Характерним для останніх десятиліть є незмінне збільшення обсягів вантажних перевезень. Разом з іншими чинниками це стало причиною значних якісних змін у функціонуванні вантажного автотранспорту і вплинуло на рівень надійності правового регулювання транспортних операцій у тому числі й одного з прогресивних видів перевезень – автомобільного.

У цьому випадку комерційна практика пішла попереду теорії, поставивши перед нею низку нових проблем як у питаннях економіки, технології перевезень, так і у сфері правового забезпечення.

Політичні та економічні події, що відбуваються в нашій країні впродовж останніх двадцяти років, ще довго залишаться потужним поштовхом для активізації громадської життєдіяльності в багатьох сферах у поєднанні з наслідками економічної кризи. Курс на прискорення економічного розвитку, нових форм господарювання на оновленій законодавчій базі, створення спільних підприємств, перетікання капіталу та робочої сили в межах нових незалежних держава і країн Європи потребує своєчасного перегляду можливостей збільшення товарних потоків і умов їх розповсюдження.

Згідно з ч. 2 ст. 50 Закону України «Про автомобільний транспорт», істотними умовами договору є найменування та місцезнаходження сторін; найменування й кількість вантажу, його пакування; умови та термін перевезення; місце й час навантаження та розвантаження; вартість перевезення; інші умови, узгоджені сторонами [1].

Тут звертають на себе увагу доволі типові в спеціальних законах та особливо підзаконних актах недоречності: 1) зарахування сторін договору до його умов, що суперечить правилам, які встановлені ст. ст. 628 і 638 Цивільного кодексу (далі – ЦК) України [2], є некоректним і потребує свого вирішення: або до Господарського кодексу (далі – ГК) України внести зміни, що мало ймовірно, або абз. 1 ч. 2 ст. 50 цього Закону вилучити, що, на нашу думку, є виправданим. Ще ніде не вказано, що реквізити сторін також стосуються умов договору. Укотре привертає увагу некоректність використання поняття «термін», який у цьому разі варто замінити терміном «строк» за формальними вимогами закону та його легальним визначенням з урахуванням того, що моментально доставити вантаж до місця призначення в принципі неможливо.

Як зазначає В.В. Луць, «... зміст договору – це ті умови, на яких укладена відповідна угода сторін» [3, с. 79], хоча б тому, що вони – основний предмет узгодження під час укладення договору перевезення вантажів, стосовно них надалі, як правильно вказав В.В. Вітрянський, визначаються права й обов'язки сторін [4, с. 403], можна проводити оцінку виконання та визначати, що саме і як порушено.

На переконання С.О. Тенькова, предмет, ціна і строк дії договору є базовими істотними умовами договору. Перелік істотних умов не є вичерпним, а набір таких умов залежить від виду господарського або цивільно-правового договору [5, с. 150]. У договірному праві зазначають, що до істотних умов договору необхідно зараховувати ті умови, які є необхідними та достатніми для того, щоб договір можна було укласти й уважати таким, що здатний породити права та обов'язки його сторін [6, с. 295-296]. За Е.М. Багачем, визначення кола всіх істотних умов пов'язане з оцінним фактом (тобто фактом, наявність чи відсутність якого залежить від оцінки та її результату). Щоб договір можна було вважати укладеним, сторонам потрібно для досягнення згоди щодо «необхідної умови» надати цій умові певного матеріального змісту й дійти згоди щодо нього [7, с. 26]. Він визначив істотні умови договору як умови, необхідні й достатні для того, щоб договір уважався

укладеним і тим самим міг породити права та обов'язки, які можуть бути вчинені та виконані, а зобов'язання припинені шляхом належного виконання.

У главі 5 Принципів УНІДРУА до змісту договору зараховано прямі зобов'язання та зобов'язання, які розуміються (ст. ст. 5.1 і 5.2), співробітництво між сторонами (ст. 5.3), обов'язок досягнути певного результату й докладати для того максимальні зусилля (ст. 5.4), визначення змісту взятого зобов'язання (ст. 5.5), визначення якості виконання (ст. 5.6), визначення ціни (ст. 5.7) і строку договору (ст. 5.8). Тут не вказано чітко умову про предмет договору, а його потрібно виводити з мети договору як досягнення певного результату [8].

Фахівці з договірної права – професори М.І. Брагінський і В.В. Вітрянський – уважають, що жодних інших умов договору, крім істотних, не може бути. Проте одні умови стають істотними в силу обов'язкового для сторін імперативу щодо їх погодження, другі – внаслідок висловлення стороною диспозитивної можливості, треті – внаслідок самого характеру відповідної договірної моделі, четверті – завдяки наполяганням однією зі сторін включення їх у договір [9, с. 302]. Із ними солідаризувалися й М.М. Сібільов [10, с. 96-97] та інші дослідники.

Водночас В.В. Вітрянський під час розкриття змісту договору перевезення конкретного вантажу до умов цього договору зарахував «... действия перевозчика по доставке груза в пункт назначения и выдачи его получателю, а также действия грузополучателя по уплате за перевозку груза установленной платы» [11, с. 403] і надалі послідовно їх розкриває: доставка вантажу в пункт призначення [11, с. 403-407], дотримання строків доставки [11, с. 407-409], забезпечення збереження вантажів [11, с. 410-414], видача вантажу отримувачу [11, с. 414-435], плата за перевезення вантажу [11, с. 436-443]. Такий підхід відтворено в майже дослівній редакції в Україні С.Д. Гринько (Руссу) стосовно змісту договору перевезення вантажів автомобільним транспортом [12, с. 552]. Очевидно, що тут убачається, з одного боку, певний відхід від традиційного розгляду умов договору через призму вимог ст. 638 ЦК України, а з іншого – відтворення положень спеціального закону та Правил. У результаті вбачається симбіоз змісту договору та правового становища сторін.

Основним для перевезення чи уточнення послуги з перевезення є сам вантаж і його технічні та правові характеристики. Тож очевидно, що умови договору є рівнозначними: одні з них здатні детермінувати інші. Зокрема, вид і властивості вантажів визначають дороги, якими його можна везти, швидкість, місце та спосіб доставки. Тому в законодавстві насамперед указується на предмет договору (ст. 638 ЦК України, ч. 3 ст. 180 ГК України), який впливає на інші умови. До того ж фахівці єдині в тому, що насамперед істотною умовою договору є його предмет [13, с. 175]. Умови про предмет договору пов'язані з його характеристиками, встановленими законом імперативними вимогами (стандарти, умови й технічні зразки). Це стосується й перевезення як різновиду транспортної послуги.

Крім предмета, до істотних умов договору зараховують ще й ціну і строк дії договору, проте вони здебільшого залежать від предмета договору та його характеристик: фізичних, правових, інших. Зважаючи на зазначене, важко погодитися з С.О. Теньковим, що предмет, ціна і строк дії договору є базовими істотними умовами договору, перелік істотних умов не є вичерпним, а набір таких умов залежить від виду господарського або цивільно-правового договору [5, с. 150]. Базова умова передбачає її вплив на інші. З огляду на це ми будували предмет виходячи із ціни та інших умов, що не підтверджується практикою. Одна справа, коли ми орієнтуємось на ціну, місцезнаходження та якість предмета під час його вибору (прицінюємося), інша – коли формулюються умови договору за принципом «який товар, така й ціна».

До істотних умов договору зараховують ті умови, які є необхідними та достатніми для того, щоб договір можна було укласти й тим породити права та обов'язки його сторін [6, с. 295–296]. Водночас, як зазначає Е.М. Багач, визначення переліку всіх істотних умов пов'язане з оцінним фактом (тобто фактом, наявність чи відсутність якого залежить від оцінки та її результату). Щоб договір можна було вважати укладеним, сторонам потрібно для досягнення згоди щодо «необхідної умови» надати цій умові певного матеріального змісту та дійти згоди щодо нього [7, с. 26]. Запропоновано визначити істотні умови договору такі, які є необхідні й достатні для того, щоб договір уважався укладеним і тим самим міг породити права та обов'язки, які можуть бути вчинені й виконані, а зобов'язання припинені шляхом належного виконання. Тут же пропонується класифікувати істотні умови на необхідні для констатації факту укладення цивільно-правового договору й необхідні для належного виконання зобов'язань [7, с. 28].

У главі 5 Принципів УНІДРУА до змісту договору зараховано прями зобов'язання та зобов'язання, які маються на увазі (ст. ст. 5.1 і 5.2), співробітництво між сторонами (ст. 5.3), обов'язок досягнути певного результату й докласти для цього максимальні зусилля (ст. 5.4), визначення змісту взятого зобов'язання (ст. 5.5), визначення якості виконання (ст. 5.6), визначення ціни (ст. 5.7), строку договору (ст. 5.8) [8]. Нагадаємо, що це принципово відрізняється від того, що передбачено в ст. 628 ЦК України, про що говорилося вище. Це є не дуже зрозумілим і не на користь національного законодавства. Можна лише передбачити, що надалі ми або повинні довести логічність збереження в нашому законодавстві цих підходів, що малоймовірно, або імплементувати в національне законодавство положення міжнародних актів.

Із зазначеними умовами також пов'язана умова про ціну й порядок розрахунків. Згідно зі ст. 916 ЦК України, за перевезення вантажу ... стягується провізна плата в розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами [2]. Якщо розмір провізної плати не визначений, стягується розумна плата. У ст. 7 Закону України «Про транспорт» указано, що тарифи на транспортні послуги встановлюються відповідно до законодавства України [1].

Ціна встановлюється під час укладення договору, але в процесі його виконання може корегуватися. Досягнення домовленості про ціну полягає в тому, що, як уважає С.М. Бервено, її недосягнення має призводити до визнання такого договору неукладеним [14, с. 178]. Принцип свободи формування ціни договору не може бути абсолютним, а залежить від закономірностей формування ціни продукту, вимог щодо оплати праці, сплати обов'язкових платежів, правил добросовісної конкуренції, рівня співпраці між сторонами та програмами лояльності клієнтів, зокрема політики знижок.

Як встановлено ст. 104 САТ, на автомобільному транспорті до внесення перевізної плати автотранспортні підприємства не приймають вантажі до перевезення [15]. Фактично йдеться про передумову виконання договору перевезення вантажів і про те, від чого залежить реальність такого договору, – передачу вантажу до перевезення чи справляння перевізної плати.

Пунктом 14.2 Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні встановлено, що при дотриманні замовником своїх договірних зобов'язань щодо розрахунків за перевезення вантажів і надання у зв'язку з цим інших послуг перевізник може надати йому знижку в оплаті. Розмір цієї знижки визначається за домовленістю сторін.

Також п. 14.3 зазначених Правил визначено, що якщо перевізник не виконав перевезення відповідно до заявки (замовлення), то одержана передплата має бути повернена замовнику не пізніше триденного терміну в робочі дні кредитної установи.

Згідно з п.14.4 цих же Правил, остаточний розрахунок за перевезення вантажів проводиться замовником на підставі рахунку перевізника, який має бути виписаний не пізніше трьох днів після виконання перевезень із доданням товарно-транспортних накладних. Рахунок за виконані перевезення виписується на підставі належним чином оформлених товарно-транспортних накладних [15].

Очевидні розбіжності між п. 104 САТ і наведеними положеннями Правил, які необхідно усунути, – імперативізм першого.

Ясна річ, до умов договору належить і строк. Згідно з ч. 1 ст. 631 ЦК України та ч. 7 ст. 180 ГК України, впродовж строку договору його сторони можуть здійснити свої права й повинні виконати свої обов'язки [13, с. 177]. Здебільшого строк визначається дальністю перевезень, розрахунковою швидкістю й видом вантажу.

Відповідно до п. 2 ч. 2 ст. 919 ЦК України, одержувач повинен прийняти вантаж, що прибув, навіть після спливу строків для його доставки. Установлення порядку здачі й приймання вантажу передбачає порядок і строк сповіщення про його доставку, місце, строк і порядок приймання, форму двостороннього акта про здачу-приймання, а також умови й порядок складання сторонами одностороннього акта про здачу або приймання результату робіт у разі ухилення іншої сторони від складання двостороннього акта, відмови від його підписання чи ухилення від приймання вантажу.

Отже, предмет досліджуваного договору, попри те що здебільшого стосується транспортної послуги та її різновидів, більше прив'язаний до вантажу, його різновидів із визначеними транспортними властивостями засобів перевезення. Тож ядром формування прав та обов'язків сторін за таким



договором є сам вантаж. Це зумовлює застосування техніко-технологічних норм під час оцінювання виконання досліджуваного договору, а у випадку спору – відповідних товарно-судових експертиз.

#### ЛІТЕРАТУРА

1. Про транспорт : Закон України від 10 листопада 1994 р. [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [zakon.rada.gov.ua/go/232/94-вр](http://zakon.rada.gov.ua/go/232/94-вр).
2. Цивільний кодекс Італії від 16 березня 1942 р. (італійською мовою) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [http://www.jus.unitn.it/cardozo/Obiter\\_Dictum/codciv/](http://www.jus.unitn.it/cardozo/Obiter_Dictum/codciv/).
3. Луць В.В. Контракти в підприємницькій діяльності : [навч. посіб.] / В.В. Луць. – 2-е вид., перероб. і допов. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 576 с.
4. Витрянский В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский. – М. : Статут, 2001. – 526 с.
5. Теньков С. Визначення істотних умов договору у судовій практиці : нові підходи / С. Теньков // Вісник господарського судочинства. – 2004. – № 4. – С. 150-154.
6. Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – 2-е изд., испр. – М. : Статут, 2000. – Кн. первая : Общие положения. – 2000. – 841 с.
7. Багач Е.М. Оцінка істотності (необхідності та достатності) деяких умов цивільно-правового договору / Е.М. Багач // Підприємництво, господарство і право. – 2005. – № 1. – С. 26-28.
8. Принципи міжнародних комерційних договорів (УНІДРУА) [Електронний ресурс]. – Режим доступу : [mydisser.com/ru/catalog/view/6/364/3864.html](http://mydisser.com/ru/catalog/view/6/364/3864.html).
9. Брагинский М.И. Договорное право / М.И. Брагинский, В.В. Витрянский. – 3-е изд., стереотип. – М. : Статут, 2001. – Книга первая : Общие положения. – 2001. – 848 с.
10. Сібільов М.М. Акти цивільного законодавства і договір / М.М. Сібільов // Методологія приватного права : зб. наук. праць (за матеріалами наук.-теорет. конф., м. Київ, 30 травня 2003 р.) / редкол. О.Д. Крупчан та ін. – К. : Юрінком Інтер, 2003. – С. 161-164.
11. Витрянский В.В. Договор перевозки / В.В. Витрянский. – М. : Статут, 2001. – 526 с.
12. Договірне право України. Особлива частина : [навч. посіб.] / [Т.В. Боднар, О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова та ін.] ; за ред. О.В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 1200 с.
13. Договірне право України. Загальна частина : [навч. посіб.] / [Т.В. Боднар, О.В. Дзера, Н.С. Кузнєцова та ін.] ; за ред. О.В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – 896 с.
14. Бервено С.М. Проблеми договірної права України : [монографія] / С.М. Бервено. – К. : Юрінком Інтер, 2006. – 392 с.
15. Статут автомобільного транспорту УРСР : Постанова Ради Міністрів УРСР від 25.01.1978 № 52 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lawua.info/bdata2/ukr2123/index.htm>.
16. Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 листопада 1997 р. № 363 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98>.

#### REFERENCES

1. “On Transport” : Law of Ukraine on 10 November 1994, available at : [zakon.rada.gov.ua/go/232/94-вр](http://zakon.rada.gov.ua/go/232/94-вр).
2. “Civil Code of Italy on 16 March 1942 (in Italian)”, available at : [http://www.jus.unitn.it/cardozo/Obiter\\_Dictum/codciv/](http://www.jus.unitn.it/cardozo/Obiter_Dictum/codciv/).
3. Luts, V.V. (2008), *Kontrakty v pidpriemnytskiy diyalnosti : navch. posib.* [Contracts in entrepreneurial activity : textbook], Yurinkom Inter, Kyiv, Ukraine.
4. Vitryanskiy, V.V. (2001), *Dohovor perevozki* [Contract of carriage], «Statut», Moscow, Russia.
5. Tenkov, S. (2004), “Determination of essential terms of agreement in court practice : new approaches”, *Visnyk hospodarskoho sudochynstva*, no. 4, pp. 150-154.

6. Brahinskiy, M.I. and Vitryanskiy, V.V. (2000), *Dohovornoe pravo. Kn. pervaya : Obshchie polozheniya* [Law of contracts. Book one : General provisions], «Statut», Moscow, Russia.
7. Bahach, E.M. (2005), “Evaluation of essentiality (necessity and sufficiency) of some terms of civil contract”, *Pidpnyemnytstvo, hospodarstvo i pravo*, no. 1, pp. 26-28.
8. “Principles of international commercial treaties (UNIDROIT)”, available at : [mydisser.com/ru/catalog/view/6/364/3864.html](http://mydisser.com/ru/catalog/view/6/364/3864.html).
9. Brahinskiy, M.I. and Vitryanskiy, V.V. (2001), *Dohovornoe pravo. Kn. pervaya : Obshchie polozheniya* [Law of contracts. Book one : General provisions], «Statut», Moscow, Russia.
10. Sibilov, M.M. (2003), “Acts of civil legislation and a contract”, *Metodolohiya privatnoho prava : zb. nauk. prats za materialamy nauk.-teoret. konf.* [Methodology of private law : collection of scientific works by the materials of scientific-theoretical conference], Kyiv, May 30, 2003, pp. 161-164.
11. Vitryanskiy, V.V. (2001), *Dohovor perevozki* [Contract of carriage], «Statut», Moscow, Russia.
12. Bodnar, T.V., Dzera, O.V., Kuznetsova, N.S. et al. (2009), *Dohovirne pravo Ukrainy. Osoblyva chastyna : navch. posib.* [Contract law of Ukraine. Special part : textbook], Yurinkom Inter, Kyiv, Ukraine.
13. Bodnar, T.V., Dzera, O.V., Kuznetsova, N.S. et al. (2008), *Dohovirne pravo Ukrainy. Zahalna chastyna : navch. posib.* [Contract law of Ukraine. General part : textbook], Yurinkom Inter, Kyiv, Ukraine.
14. Berveno, S.M. (2006), *Problemy dohovirnoho prava Ukrainy : monohrafiya* [Problems of the contract law of Ukraine : monograph], Yurinkom Inter, Kyiv, Ukraine.
15. “Statute of Automobile Transport of Ukrainian SSR : Decree of the Council of Ministers of the Ukrainian SSR on 25.01.1978 № 52, available at : <http://lawua.info/bdata2/ukr2123/index.htm>.
16. “Rules of Transportation of Goods by the Road Transport in Ukraine, approved by the Order № 363 of the Ministry of Transport of Ukraine on 14 November 1997”, available at : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98>.

УДК 342.737 (430.1)

## ПРАВОВІ ГАРАНТІЇ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ НЕДОТОРКАНОСТІ ЖИТЛА У ФРН

Наумова Н.М., аспірант

*Харківський національний університет внутрішніх справ,  
просп. Л. Ландау, 27, м. Харків, Україна*

У статті зазначається, що у вітчизняному правовому просторі відчувається брак знань, глибоких уявлень про відповідні напрацювання та досягнення європейських, у т. ч. німецьких, учених, зокрема щодо питання забезпечення недоторканності житла.

Підкреслюється, що більшість положень статті 13 Конституції ФРН, де визначено право людини на недоторканність житла, за змістом являють собою норми кримінально-процесуального права, значення й важливість яких зумовило їх включення до Конституції ФРН, оскільки вони стосуються випадків правомірного обмеження права людини на недоторканність житла й, по суті, розвивають і конкретизують зміст цього права.

На підставі аналізу законодавства ФРН установлюються особливості гарантування права на недоторканність житла в цій країні, обґрунтовується значення набутого в цій країні досвіду з указанного питання для вдосконалення нормативно-правових засад гарантування цього права людини у вітчизняному правовому полі.

*Ключові слова: недоторканність прав людини, недоторканність житла (приміщення), суддя, тяжкий кримінальний злочин, технічні засоби, випадки втручання, спостереження, обшук.*