

УДК 347.763.3

**Тарас Гриняк,**аспірант Науково-дослідного інституту  
приватного права і підприємництва  
імені академіка Ф. Г. Бурчака НАПрН України

## ПІДСТАВИ ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

*Статтю присвячено дослідженню особливостей підстав звільнення від відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом. Зокрема проаналізовано особливості презумпції вини та презумпції невинуватості, на яких ґрунтується відповідальність перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом. Встановлено, що основними підставами звільнення автомобільного перевізника від відповідальності є випадок, обставини непереборної сили (форс-мажор), а також інші юридичні факти, настання яких не зумовлене виною перевізника.*

**Ключові слова:** договір перевезення вантажу автомобільним транспортом, відповідальність, вина, презумпція вини, випадок, непереборна сила, перевізник.

Інститут звільнення від цивільно-правової відповідальності наділений суттєвими особливостями, основні з яких об'єктивно обумовлені дозвольно-диспозитивним методом цивільно-правового регулювання, закріпленням у цивільному законодавстві принципу презумпції вини, безвинної відповідальності, а також багатоаспектністю відносин економічного обігу, що вимагає диференційованого підходу до їх нормативно-правової охорони, в тому числі й за допомогою норм інституту звільнення від цивільно-правової відповідальності [1, с. 11].

На думку В. І. Борисової, закріплення у цивільному законодавстві принципу відповідальності за вину свідчить, що цивільно-правова відповідальність не є абсолютною, тобто вона поширюється до певних меж. Ці межі становлять обставини, наявність яких призводить до звільнення особи від обов'язку нести несприятливі майнові наслідки [2].

Своєю чергою, О. А. Беяневич стверджує, що звільнення суб'єкта господарювання від відповідальності за порушення договірних зобов'язань слід

розглядати як екстраординарну ситуацію, яка потребує точної юридичної кваліфікації певних дій та подій з тим, щоб був досягнутий компроміс між вимогами законності та правового порядку, з одного боку, та приватними інтересами однієї зі сторін зобов'язання — боржника, з іншого боку [3].

Безпосередньо досліджуючи особливості звільнення від цивільно-правової відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом, а також беручи до уваги вищезазначені підходи до розуміння цього поняття, вбачається, що за своєю суттю воно є позбавленням перевізника обов'язку зазнавати негативних майнових наслідків у випадку невиконання чи неналежного виконання ним умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом з підстав, передбачених договором або законом. Тобто при звільненні перевізника від відповідальності в його поведінці присутні елементи складу цивільного правопорушення, проте є передбачені законом чи договором обставини, що звільняють його від

майнових санкцій. Останні слід іменувати підставами звільнення перевізника від відповідальності за порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом, які за своєю суттю є юридичними фактами і настання яких обумовлює звільнення перевізника від застосування негативних наслідків за вчинення правопорушення, що має всі елементи складу.

Як відомо, загальні підстави звільнення від цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання зобов'язання визначено у ст. 617 Цивільного кодексу України (далі — ЦК України), відповідно до якої особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо вона доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. При цьому не вважається випадком, зокрема, недодержання своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність на ринку товарів, потрібних для виконання зобов'язання, відсутність у боржника необхідних коштів. Отже, як убачається, загальними підставами звільнення від відповідальності за порушення зобов'язання законодавцем визначено випадок та непереборну силу.

У ч. 2 ст. 218 Господарського кодексу України (далі — ГК України) це питання вирішується дещо по-іншому. Так, учасник господарських відносин відповідає за невиконання або неналежне виконання господарського зобов'язання чи порушення правил здійснення господарської діяльності, якщо не доведе, що ним вжито усіх залежних від нього заходів для недопущення господарського правопорушення. У разі якщо інше не передбачено законом або договором, суб'єкт господарювання несе господарсько-правову відповідальність, якщо не доведе, що належне виконання зобов'язання виявилось неможливим унаслідок дії непереборної сили, тобто надзвичайних і невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності. Не вважаються такими обставинами, зокрема, по-

рушення зобов'язань контрагентами правопорушника, відсутність на ринку потрібних для виконання зобов'язання товарів, відсутність у боржника необхідних коштів. З цього можна зробити висновки, що, на відміну від ЦК України, ГК України не відносить випадок до підстав звільнення від відповідальності за порушення зобов'язання. Водночас, на думку В. С. Ломаки, про випадок йдеться у ч. 4 ст. 219 ГК України. Тут встановлено, що сторони зобов'язання можуть передбачити певні обставини, які через їхній надзвичайний характер є підставою для звільнення сторін від господарської відповідальності у випадку порушення зобов'язання через дані обставини, а також порядок засвідчення факту виникнення таких обставин [4, с. 65].

Правовий випадок (казус) та непереборна сила як обставини, що звільняють від відповідальності за порушення зобов'язання, були передбачені ще у римському приватному праві. Йдеться про те, що був чітко сформульований принцип вини «*casus a nullo praestatur*» («за випадок ніхто не відповідає»). Разом з рецепцією римського права принцип вини увійшов потім у право нових народів і став наріжним основним началом будь-якого культурного правопорядку [5]. Вказаний принцип знаходить своє відображення й у ст. 614 ЦК України, згідно з положеннями якої відповідальність за порушення зобов'язання настає за наявності вини особи, яка порушила зобов'язання (умислу чи необережності), якщо інше не передбачено законом чи договором.

Частина 2 ст. 614 ЦК України містить традиційну для цивільно-правового регулювання презумпцію вини особи, відповідно до якої особа є невинуватою, якщо вона доведе, що вжила всіх залежних від неї заходів щодо належного виконання зобов'язання. Відсутність своєї вини доводить особа, яка порушила зобов'язання. Схожі положення, що регламентують презумпцію вини суб'єктів господарювання, містяться й у ч. 2 ст. 218 ГК України, згідно з якою, у разі якщо інше

не передбачено законом або договором, суб'єкт господарювання за порушення господарського зобов'язання несе господарсько-правову відповідальність, якщо не доведе, що належне виконання зобов'язання виявилось неможливим внаслідок дії непереборної сили, тобто надзвичайних і невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності. Слід також вказати, що презумпція вини закріплена й у ст. 924 ЦК України, яка безпосередньо присвячена правовому регулюванню відповідальності перевізника. Так, перевізник відповідає за незбереження вантажу після прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або його пошкодження сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало, тобто сталися не з його вини. Інакше кажучи, перевізник повинен довести свою невинуватість шляхом посилання на обставини, яким не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало.

При цьому не слід забувати і про закріплення принципу припущення вини перевізника на рівні спеціальних нормативних актів, присвячених правовому регулюванню відносин із перевезення вантажів автомобільним транспортом. Так, п. 133 САТ визначає, що автотранспортні підприємства або організації несуть відповідальність за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення і до видачі вантажоодержувачу або до передачі згідно з Правилами іншим підприємствам, організаціям, установам, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу сталися через обставини, яким вони не могли запобігти і усунення яких від них не залежало [6].

Як убачається, значення принципу презумпції вини перевізника полягає у тому, що перевізник за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом може бути звільнений від відповідальності за порушення договірних зобов'язань, якщо доведе, що таке порушення не носить протиправного характе-

ру в силу неможливості виконання зобов'язань, а також спричинене обставинами, за які перевізник не відповідає, тобто внаслідок невинного заподіяння шкоди.

Водночас, на нашу думку, слід зацентрувати увагу на закріпленні поряд із принципом припущення вини перевізника ще однієї презумпції — презумпції невинуватості. Так, згідно з п. 134 САТ автотранспортне підприємство або організація звільняються від відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу в разі, коли:

а) вантаж прибув у справному автомобілі (контейнері) зі справними пломбами вантажовідправника, а штучний вантаж — зі справними захисним маркуванням, бандеролями, пломбами вантажовідправника або виготовлювача;

б) нестача, псування або пошкодження сталися внаслідок природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі екседитора вантажовідправника (вантажоодержувача);

г) нестача вантажу не перевищує норм природних втрат.

У зазначених випадках автотранспортне підприємство або організація несе відповідальність за незбереження вантажу, якщо пред'явник претензії доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу сталися з вини автотранспортного підприємства або організації.

Не вдаючись до детального аналізу вищевказаних підстав звільнення автомобільного перевізника від відповідальності за незбереження переданого для перевезення вантажу, слід вказати на деякі законодавчі суперечності. Йдеться про те, що закріплена у п. 134 САТ презумпція невинуватості перевізника суперечить низці положень чинного законодавства, зокрема ст. 924 ЦК України та ст. 13 Закону України «Про транспорт», які закріплюють презумпцію вини перевізника і, відповідно, не передбачають можливості визначення у транспортних статутах і кодексах випадків, коли дока-

зування вини перевізника у втраті, нестачі, пошкодженні (псуванні) вантажу покладається на одержувача чи відправника, на відміну від положень ст. 362 ЦК УРСР 1963 р. Водночас вказана можливість передбачена ч. 2 ст. 314 ГК.

Такий стан справ свідчить про наступне. По-перше, позиція законодавця щодо того, на кого покладається тягар доказування при вирішенні питання про відповідальність автомобільного перевізника за порушення зобов'язання, є непослідовною та суперечливою. І якщо архаїчні положення САТ щодо презумпції невинуватості перевізника, які були прийняті ще у 1969 р. на основі положень ЦК УРСР 1963 р., є закономірними, то закріплення у ч. 2 ст. 314 ГК України можливості встановлення презумпції невинуватості перевізника у транспортних кодексах чи статутах видається незрозумілим та позбавленим усякої логіки, з огляду на що сприймається нами критично. По-друге, наявність обставин, визначених у п. 134 САТ, зовсім не означає, що перевізник беззастережно є невинуватим у незбереженні вантажу, адже виключно від нього залежать усі умови транспортування вантажу, зокрема якість обраної дороги, швидкість, з якою перевозиться вантаж, тощо. З огляду на те, що вантажовідправники (вантажодержувачі) позбавлені можливості фіксувати неналежне виконання перевізником своїх зобов'язань, на нашу думку, в цьому і проявляється складність доказування вини автоперевізника, що може призвести до безпідставного звільнення його від відповідальності і, відповідно, позбавлення обов'язку щодо відшкодування завданих збитків. Беручи до уваги наведені аргументи, з метою вдосконалення чинного законодавства в частині забезпечення послідовності та чіткості правового регулювання відносин щодо застосування відповідальності автомобільного перевізника, доцільно уніфікувати законодавчий підхід до вирішення питання про тягар доказування вини перевізника шляхом виключення ч. 2 ст. 314 ГК України і, таким чином, залишити чинною лише

презумпцію вини перевізника. Також вважаємо за необхідне дотриматись зазначеного підходу і при розробці та прийнятті нового САТ.

Повертаючись до аналізу підстав звільнення від цивільно-правової відповідальності, а саме до поняття «випадок», варто зауважити, що зазначений термін широко використовується у юридичній літературі і судовій практиці як заперечення вини у більшості дискусій, що стосуються проблематики відшкодування шкоди. Протилежність поняття вини і випадку, виражена у давньому юридичному правилі — шкода може бути завдана або виною, або випадком (*damnum aut culpa aut casu accidit*), була загальною визначеною. У відносинах з відшкодування шкоди, підпорядкованих принципу вини, випадок як заперечування вини виключає відповідальність або є її межею [7, с. 245—246]. Водночас не варто забувати одну з особливостей цивільно-правової відповідальності, а саме те, що вона може наставати і без вини.

Під випадком (*casus*) розуміють будь-які діяння, не викликані чийсь наміром або необережністю, тобто відсутність вини порушника [8, с. 81]. Також в юридичній літературі зазначається, що випадок — це антипод вини. Відсутність вини свідчить про випадковість порушення суб'єктивного цивільного права. Правовим випадком (*casus*) вважається така подія або її результат (наслідки), яких могло б не бути, але які не були відвернуті відповідальною особою тільки тому, що їх неможливо було передбачити і запобігти їм через раптовість настання. Отже, випадковою може бути подія, яка є причиною завдання шкоди, або сама шкода як наслідок певної події. Випадковою визнається шкода, заподіяння якої особа не змогла відвернути, незважаючи на те, що вона вжила всіх залежних від неї заходів, спрямованих на її запобігання. Особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності, якщо доведе, що вона вчинила всі необхідні дії для належного його виконання [2].

З вищезазначеного вбачається, що

сутність випадку як підстави звільнення автомобільного перевізника від відповідальності полягає у тому, що, незважаючи на наявність усіх умов притягнення його до відповідальності, а саме: протиправної поведінки, шкоди і причинного зв'язку між поведінкою та шкодою, через відсутність вини випадок є підставою для звільнення перевізника від відшкодування збитків, завданих порушенням договору перевезення вантажу автомобільним транспортом.

Ще однією загальноприйнятою підставою звільнення суб'єктів цивільного права від цивільно-правової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання зобов'язання є закріплені у ст. 617 ЦК України та ч. 2 ст. 218 ГК України обставини непереборної сили.

У літературі вказується, що своїм походженням непереборна сила як підстава звільнення від цивільно-правової відповідальності завдячує ще праву Стародавнього Риму. Вираз «*vis major*» зустрічається в джерелах римського права щодо договорів купівлі-продажу, позики, підряду, перевезення тощо. Наприклад, господарі пароплавів та володільці готелів відповідали за втрату і пошкодження прийнятого майна навіть за відсутності своєї вини, однак звільнялись від відповідальності, якщо шкода була заподіяна непереборною силою. Дію непереборної сили (*vis major*) римляни визначали як об'єктивні фактори, що не залежать від волі зацікавленої особи. Так, випадковою вважалась загибель речі внаслідок природної (повінь, землетрус) чи соціальної катастроф, пожежі, грабежу. У цьому випадку постає проблема розподілу конкретного ризику, що залежить від конструкції домовленості. Ризик випадкової загибелі речі, як правило, несе її власник: за словами середньовічних інтерпретаторів, «*res perit domino*» («річ гине на шкоду її власника») [9, с. 185].

Як вказує Т. С. Ківалова, ст. 263 ЦК України під непереборною силою розуміє надзвичайну або невідворотну за даних умов подію. Таке визначення є неприйнятним, оскільки при буквальному

тлумаченні зазначеної норми видається, що непереборна сила має місце лише за наявності однієї із ознак — або надзвичайності, або невідворотності. Натомість у вітчизняній цивілістиці вже сформувався усталений сприйняття відповідного явища саме як водночас надзвичайної і невідвортної обставини [10, с. 250].

На практиці непереборною силою визначаються явища природи (землетруси, шторми, снігові замети, обвали, повінь та ін.), деякі суспільні явища (епідемії, воєнні дії, розрив дипломатичних зв'язків, страйки та ін.) [11, с. 122]. Як зауважує з цього приводу В. Д. Примаєв, непереборна сила постає як результат зовнішнього впливу і настає неминуче — незалежно від взагалі будь-яких зусиль, що їх реально можна було б докласти з метою усунення цього впливу [12, с. 60].

Із вищезазначеного вбачається, що непереборна сила як підстава звільнення від відповідальності за порушення зобов'язання характеризується двома ознаками: надзвичайністю та невідвортністю. Надзвичайною слід вважати подію, яка є екстраординарною, винятковою і може спричинити певні труднощі для сторін. Невідвортною вважається подія, яку неможливо попередити за допомогою наявних у певних умовах засобів. Убачається, що подія може бути кваліфікована як непереборна сила лише за наявності обох вищевказаних ознак.

Також важливо зауважити, що поряд із поняттям «непереборна сила» застосовують і поняття «форс-мажор», причому в юридичній літературі знаходимо різні позиції щодо співвідношення вказаних понять. Так, І. Є. Красько, наводячи аргументи щодо розмежування непереборної сили та форс-мажору, зазначав, що, подібно до непереборної сили, форс-мажор — це зовнішня стосовно діяльності зобов'язаних за договором сторін обставина, яка не залежить від їх волі і бажання. Але форс-мажорні обставини суб'єктивні, бо вони пов'язані з волею людини, групи людей і виникають у результаті їх волевиявлення [13, с. 32]. На нашу думку, слід погодитись із позицією В. С. Ломаки, яка ототожнює поняття «непере-

борна сила» та «форс-мажор», вказуючи, що непереборна сила (форс-мажорні обставини) — надзвичайна і невідворотна за даних умов подія. Ця подія характеризується як зовнішня до діяльності сторін обставина (наприклад, явища стихійного характеру) [4, с. 68].

Підсумовуючи вищевикладене, слід зазначити, що згідно з положеннями чинного законодавства відповідальність перевізника у разі порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом ґрунтується на двох презумпціях — презумпції вини перевізника та презумпції його невинуватості. Згідно з першою перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що порушення договору сталося не з його вини. У другому випадку тягар доказування його вини покладається на вантажоодержувачів (вантажоодержувачів). На наш погляд, існування двох протилежних презумпцій щодо відповідальності перевізника не сприяє забезпеченню чіткого та послідовного правового регу-

лювання зазначених відносин, з огляду на що потребує внесення до законодавства відповідних змін.

Також важливо зазначити, що станом на сьогодні в законодавстві відсутнє уніфіковане поняття, а також перелік обставин, що звільняють перевізників за договором перевезення вантажів від відповідальності за невиконання або неналежне виконання договірних умов. При цьому зрозуміло, що в кожному конкретному випадку та чи інша обставина може бути або не бути визнана підставою для звільнення перевізника від відповідальності. Аналіз чинного законодавства вказує на те, що основними підставами звільнення автомобільного перевізника від відповідальності є випадок, обставини непереборної сили (форс-мажор), а також інші юридичні факти, настання яких не зумовлене виною перевізника, причому вичерпний перелік обставин, які звільняють перевізника від відповідальності, надати неможливо.

### Список використаних джерел

1. Розина С. В. Институт освобождения от гражданско-правовой ответственности: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. — М., 2006. — С. 11.
2. Цивільне право України: підручник: у 2 т. — Т. 1 / за заг. ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатеевої, В. Л. Яроцького. — Київ: Юрінком Інтер, 2004. — 480 с. URL: <http://ibib.ltd.ua/osnovaniya-osvobodeniya-grajdansko-pravovoy.html>.
3. Беяневич О. А. Звільнення суб'єкта господарювання від відповідальності за неналежне виконання договірних зобов'язань: проблемні аспекти // Приватне право і підприємництво. — 2016. — Вип. 15. — С. 131—135. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pp1p\\_2016\\_15\\_34](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Pp1p_2016_15_34).
4. Ломака В. С. Відповідальність сторін за невиконання та неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажів залізницею: дис. ... канд. юрид. наук: 12.00.03. — Київ, 2011. — С. 65, 68.
5. Заїка Р. Ю. Юридична природа відповідальності без вини // Юридична наука. — 2014. — № 5. — С. 7—14. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/jnn\\_2014\\_5\\_3](http://nbuv.gov.ua/UJRN/jnn_2014_5_3).
6. Постанова Ради міністрів УРСР «Про Статут автомобільного транспорту УРСР» від 27.06.1969 № 401. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF>.
7. Варкалло В. Ответственность по гражданскому праву (возмещение вреда — функции, виды, ответственность) / под ред. и с вступительной статьей Братуся С. Н. — М.: Прогресс. — 1978. — С. 245—246.
8. Немцева А. О. Підстави звільнення від безвинної відповідальності в цивільному праві // Бюлетень Міністерства юстиції України. — 2014. — № 1. — С. 78—85.
9. Гринько С. Д. Непереборна сила як безумовна підстава звільнення від відповідальності в цивільному праві України // Університетські наукові записки. — 2007. — № 2. — С. 185. URL: [http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap\\_2007\\_2\\_26](http://nbuv.gov.ua/UJRN/Unzap_2007_2_26).
10. Ківалова Т. С. До питання про правову природу непереборної сили за цивільним законодавством України // Правове життя сучасної України: матеріали Міжнар. наук. конф. проф.-викл. та аспірант. складу / відп. за вип. В. М. Дрьомін; НУ ОЮА, Півд. регіон. центр НАПрН України. — О.: Фенікс, 2014. — Т. 1. — С. 250.

11. Цивільне право України. Академічний курс: підручник: у 2 т. / за заг. ред. Я. М. Шевченко. — 2-ге вид., перероб. і допов. — Київ: Ін Юре, 2006. — Т. 1. Загальна частина. — С. 122.
12. Примак В. Д. Ознаки непереборної сили у відносинах цивільно-правової відповідальності // Юридична Україна. — 2008. — № 6. — С. 60.
13. Красько И. Е. Корпоративное право: избр. ст. — Київ: Юстиніан, 2004. — С. 32.

**Гриняк Тарас. Основания освобождения от ответственности перевозчика по договору перевозки грузов автомобильным транспортом.**

*Статья посвящена исследованию особенностей оснований освобождения от ответственности перевозчика по договору перевозки груза автомобильным транспортом. В частности, проанализированы особенности презумпции вины и презумпции невиновности, на которых основывается ответственность перевозчика по договору перевозки груза автомобильным транспортом. Установлено, что основными основаниями освобождения автомобильного перевозчика от ответственности является случай, обстоятельство непреодолимой силы (форс-мажор), а также другие юридические факты, наступление которых не обусловлено виной перевозчика.*

**Ключевые слова:** договор перевозки груза автомобильным транспортом, ответственность, вина, презумпция вины, случай, непреодолимая сила, перевозчик.

**Hryniak Taras. The grounds for exemption a carrier from liability under a contract of carriage of goods by road.**

*The article studies the peculiarities of the grounds for exemption a carrier from liability under a contract of carriage of goods by road. In particular it's established that the exemption from liability is the deprivation of a carrier from the duty of suffering the negative property consequences in case of failure or improper fulfillment of conditions of a contract of carriage of goods by road from the grounds provided by contract or law. The author analyzes the peculiarities of the presumption of guilt and the presumption of innocence on which the carrier's liability under the contract of carriage of goods by road is grounded. The meaning of the presumption of fault of the carrier is that the carrier under a contract of carriage of goods by road may be exempted from liability for breach of contractual obligation if he proves that such breach is not unlawful because of the impossibility of implementation of obligations and caused by circumstances for which the carrier is not responsible, that is due to innocent causing of harm. In its turn meaning of the presumption of innocence of a carrier consists in the fact that in certain cases motor transport enterprise or organization is responsible for nonconservation of cargo if the bearer of a claim proves that the loss, shortage, damage or damage is caused by fault of transport enterprise or organization. It is concluded that the existence of two conflicting presumptions regarding liability of carrier doesn't help to ensure clear and consistent legal regulation of these relations, given that the legislation requires making appropriate changes.*

*The attention is focused on the absence in the legislation a unified concept and list of circumstances that relieve a carrier under contract of carriage of goods by road from liability for failure or improper implementation of contractual conditions. Thus it is clear that in each case a certain circumstance may or may not be considered as a ground for dismissal of the carrier from responsibility. Analysis of the current legislation indicates that the main grounds for exemption from liability an automobile carrier is an accident, a case of force majeure and other legal facts occurrence which is not caused by the fault of the carrier, and an exhaustive list of circumstances which exempt the carrier from liability is impossible to give.*

**Keywords:** a contract of carriage of goods by road, liability, fault, presumption of guilt, an accident, a case of force majeure, a carrier.