

УДК 347.463

Т.П. Устименко,
кандидат юридичних наук, доцент

ОСОБЛИВОСТІ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СТОРІН ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

У статті розглянуті особливості відповідальності сторін за договором перевезення. Проаналізоване вітчизняне законодавство, яке регулює транспортні перевезення. Розглянуті підстави відповідальності сторін за договором перевезення. Досліджена відповідальність відправника та транспортного підприємства за договором перевезення.

Ключові слова: договір перевезення, відповідальність, транспортне підприємство.

В статье рассмотрены особенности ответственности сторон по договору перевозки. Проанализировано национальное законодательство, которое регулирует транспортные перевозки. Рассмотрены основания ответственности сторон по договору перевозки. Исследована ответственность отправителя и транспортного предприятия по договору перевозки.

Ключевые слова: договор перевозки, ответственность, транспортное предприятие.

Paper describes features of the responsibility of the parties in contracts of carriage. Analyzed national legislation regulating transportation. Considered grounds for liability of the parties under the contract of carriage. Investigated the responsibility of the sender the contract of carriage. Investigated the transport enterprise responsible for the contract of carriage.

Keywords: contract of carriage, responsibility, transport enterprise.

Загальні положення за невиконання або неналежне виконання зобов'язань із перевезення передбачені в гл. 64 (ст. ст. 920-924, 928) Цивільного кодексу України (далі – ЦК України). Однак правове регулювання цивільно-правової відповідальності на транспорті здійснюється не тільки цивільним, а й спеціальним законодавством, яке враховує специфіку діяльності транспорту.

Як закріплено в ст. 920 ЦК України, у разі порушення зобов'язань, що впливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами (статутами). Наприклад, відповідальність перевізника за деякі порушення або неналежне виконання зобов'язань передбачена ст. ст. 182, 183, 193, 194 Кодексу торговельного мореплавства України [1]; розділом VII Статуту залізниць України [2], ст. ст. 191, 193, 195, 209, 210, 213 Статуту внутрішнього водного транспорту [3], Розділом IX Статуту автомобільного транспорту та Розділом V Закону України “Про автомобільний транспорт” [4], до 16.09.2011 р. діяли також норми Повітряного кодексу України, однак він втратив чинність.

Відповідно до статей 908 ЦК України і 307 Господарського кодексу України умови перевезення вантажів окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін за цими перевезеннями визначаються транспортними кодексами, транспортними статутами та іншими нормативно-правовими актами

та правилами. Зобов'язання з перевезення вантажів підпорядковуються загальним правилами цивільного законодавства про відповідальність осіб лише в тій мірі, в якій відповідне питання не знайшло належного відображення в нормах транспортних статутів, кодексах та інших актах, що регулюють перевезення вантажів. Підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу, багажу, пошти в розмірі фактичної шкоди, якщо вони не докажуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їхньої вини [5].

Аналізуючи норми ЦК України та транспортного законодавства України, можна зробити висновок про те, що передбачена така *відповідальність сторін за договором перевезення вантажу*: відповідальність перевізника за ненадання транспортного засобу для перевезення вантажу та відповідальність відправника за ненадання вантажу або невикористання наданого транспортного засобу; відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу; відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу.

Відповідальність перевізника за неподання транспортних засобів і відправника за невикористання поданих транспортних засобів.

Відповідальність за неподання транспортних засобів і за невикористання поданих транспортних засобів носить взаємний характер: вантажовідправник відповідає перед перевізником, якому він повинен здати вантаж для перевезення, а перевізник відповідає перед вантажовідправником, вантажі якого він зобов'язаний перевезти. Порушення обов'язків перевізником виражається в таких формах.

а) Неподання транспортних засобів під навантаження. Для того щоб обов'язок перевізника з подачі транспортних засобів було визнано виконаним, потрібна строга відповідність його кількісним показниками заявки або іншого договору. Заявка (замовлення) вважається перевізником невиконаною, якщо, незважаючи на її своєчасну подачу вантажовідправником, транспортні засоби у відповідні терміни не подавалися або подавалися в меншій ніж передбачено заявкою (замовленням) кількості.

б) Подача під навантаження несправних транспортних засобів або транспортних засобів, непридатних для перевезення конкретних вантажів. З точки зору юридичної кваліфікації в розглянутому випадку простежується неналежне виконання обов'язків. Але за своїми наслідками воно тотожне невиконанню: і в першому, і в другому випадку вантажовідправник позбавлений можливості здійснити передбачене заявкою (замовленням) навантаження, що призводить до зриву перевезення вантажу.

Обов'язок перевізників з подачі вантажовідправникам транспортних засобів, придатних для перевезення конкретного вантажу, прямо передбачений статутами та кодексами. При порушенні перевізником цього обов'язку відправник може не прийняти транспортні засоби під навантаження, і тоді вони не зараховуються в рахунок виконання зобов'язання з перевезення вантажу.

Порушення своїх обов'язків вантажовідправниками може виразитися у формі: невикористання поданих транспортних засобів; подані перевізником транспортні засоби визнаються невикористаними при допущенні їх простою, що виходить за межі звітних діб (обчислюються на 18 годин), в які повинно бути проведено навантаження, при відмові від уже поданих транспортних засобів або залишення їх недовантаженими (наприклад, через відсутність вантажу), відмови від передбачених заявкою (замовленням) транспортних засобів. Така відмова може відбутися тільки до їх подачі перевізником.

Видається, що питання відповідальності за невиконання зобов'язання на всіх видах транспорту мають вирішуватися однаково. Причому ця відповідальність згідно ЦК України повинна бути заснована на принципі вини.

Згідно з ЦК України основною формою відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язання є відшкодування заподіяних збитків. Завдана боржником шкода є не тільки підставою, але і мірою цивільно-правової відповідальності у формі відшкодування збитків.

На відміну від цих загальних положень цивільного законодавства, транспортне законодавство виключає відповідальність у формі відшкодування збитків за невиконання заявки (замовлення) на перевезення з заподіянням цим невиконанням якого-небудь збитку вантажовідправнику. Ця відповідальність встановлена у формі штрафу транспортними статутами та кодексами.

Згідно зі ст. 181 Статуту внутрішнього водного транспорту за ненадання судна або непред'явлення вантажу після спливу строку запізнення (24 та 72 години) сторони сплачують штраф в розмірі 25 відсотків провізної плати.

Відповідальність за порушення строків подання вантажів та плотів (тоннажу, тяги) передбачається зазначеним Статутом. Зокрема, при роботі з календарним графіком запізненням вважається затримка подачі суден чи пред'явлення вантажів або плотів, яка не перевищує 24 години при щоденному відправленні за графіком, а в інших випадках — затримка, яка не перевищує інтервалу між відправленнями за графіком, але не більше 72 годин. При неподанні судна чи непред'явленні вантажу або плоту по закінченні зазначеного часу графік вважається невиконаним і сторони сплачують штраф у розмірі 25 % провізної плати за непред'явлену чи невивезену кількість вантажу. Якщо відправник вантажу пред'явив вантаж чи пліт у стані, який не відповідає діючим Правилам перевезення і буксирування, то цей вантаж чи пліт вважається непред'явленим, а відправник несе відповідальність за простій. Непридатність, невідповідність тоннажу повинна бути встановлена актом, що підписується обома сторонами. Виконання плану перевезень фіксується в обліковій картці, що ведеться окремо по кожному відправнику вантажу і роду вантажу. Суми, що виставляються пароплавству чи відправнику вантажу, підлягають сплаті в п'ятиденний термін.

Відповідальність сторін за ненадання транспортного засобу для перевезення вантажу та відповідальність відправника за ненадання вантажу або невикористання наданого транспортного засобу на автомобільному транспорті передбачена Статутом автомобільного транспорту. Автотранспортне підприємство або організація за невивезення вантажу в кількості, передбаченій місячним планом перевезення або прийнятій до виконання разовим замовленням, сплачує вантажовідправнику (вантажоодержувачу) штраф у розмірі 20 процентів вартості перевезення невивезеного вантажу. Вантажовідправник (вантажоодержувач) за непред'явлення до перевезення вантажу в кількості, передбаченій місячним планом перевезення або прийнятій до виконання разовим замовленням, сплачує автотранспортному підприємству штраф у розмірі 20 процентів вартості перевезення.

За неподачу автотранспортним підприємством контейнерів та за невикористання вантажовідправником поданих контейнерів винна сторона сплачує відповідні штрафи.

Згідно зі Статутом залізниць України за неподання вагонів і контейнерів залізницею та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів сплачується штраф.

За простій судна внаслідок непред'явлення або несвоєчасного пред'явлення вантажу, затримки навантажувально-розвантажувальних робіт, що проводяться

засобами відправника або одержувача вантажу, чи інших затримок з вини відправника або одержувача вантажу відповідальність несе відправник або одержувач вантажу згідно з договором морського перевезення вантажу (ст.183 Кодексу торговельного мореплавства України).

Простій чи затримка судна під навантаженням чи розвантаженням, у чеканні навантаження чи розвантаження понад установлений термін з вини відправника вантажу чи вантажоодержувача передбачає відповідальність останніх у вигляді штрафу в розмірі, встановленому тарифом. За неочищення судна після розвантаження, зробленого засобами вантажоодержувача (ст. 80 Статуту внутрішнього водного транспорту), останній сплачує пароплавству вартість робіт з очищення в подвійному розмірі.

Відповідальність за прострочення доставки вантажу.

Перевізник у разі прострочення доставки вантажу зобов'язаний відшкодувати другій стороні збитки, завдані порушенням строку перевезення, якщо інші форми відповідальності не встановлені договором, транспортними кодексами (статутами) (ст. 923 ЦК). Відповідальність за прострочення настає у формі неустойки (штрафу), розмір якої залежить від провізної плати та тривалості прострочення.

За прострочення доставки вантажу згідно зі Статутом внутрішнього водного транспорту пароплавство сплачує вантажоодержувачу штраф у розмірі: 10 відсотків провізної плати при простроченні до 1/10 строку; 20 відсотків провізної плати про простроченні до 2/10 строку; 30 відсотків провізної плати при простроченні до 3/10 строку; 40 відсотків провізної плати при простроченні до 4/10 строку; 50 відсотків провізної плати при простроченні, яке перевищує 4/10 строку. За затримку видачі з вини пароплавства вантажів зі складів пароплавство сплачує штраф у розмірі до 25 відсотків провізної плати при простроченні понад 4/10 строку. Відшкодування збитків, завданих псуванням вантажу внаслідок прострочення його поставки, не звільняє пароплавство від сплати штрафу за прострочення поставки вантажу.

За прострочення доставки вантажу чи плоту перевізник сплачує вантажоодержувачу штраф у розмірі, встановленому ст. 188 Статуту внутрішнього водного транспорту.

Згідно зі Статутом автомобільного транспорту за прострочку в доставці вантажу при міжміських перевезеннях автотранспортні підприємства сплачують вантажоодержувачам штраф у розмірі 12 процентів провізної плати за кожен день прострочки, якщо не доведуть, що прострочка сталася не з їх вини. Загальна сума штрафу в цьому разі не може перевищувати 60 процентів провізної плати.

За несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів залізниця сплачує згідно зі Статутом залізниць України одержувачу штраф у розмірі: 10 відсотків провізної плати – за прострочення на дві доби; 20 відсотків провізної плати – за прострочення на три доби; 30 відсотків провізної плати – за прострочення на чотири і більше діб. При цьому, як свідчить практика [6], суди повинні враховувати, що зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем зі станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув. Залізниця не несе відповідальності за порушення термінів доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці обставин. Терміни доставки вантажів і правила обчислення термінів доставки встановлюються Правилами, виходячи з технічних можливостей залізниць. Обчислення терміну доставки починається з 24-ої години дати приймання вантажу до перевезення. Вантаж вважається доставленим вчасно,

якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого терміну доставки. Також слід враховувати, що згідно з п. 1.1.1 Правил обчислення термінів доставки вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.08.2001 за № 542, передбачено, що в разі перевезення вантажною швидкістю вагонними відправками та відправками у великотоннажних контейнерах, залізниці зобов'язані доставляти вантажі за призначенням з розрахунку 1 доба на кожні повні та неповні 200 км. Терміни доставки вантажів можуть збільшуватись до двох діб. Отже, нарахування штрафу за несвоєчасну доставку вантажу здійснюється, виходячи з кількості повних прострочених діб, але не менш ніж дві.

Відповідальність за втрату, нестачу, псування вантажу.

Головні обов'язки перевізника за договором про перевезення полягають у тому, що він повинен забезпечити цілість і схоронність вантажу та доставити його одержувачеві в обумовлений строк. Порухення цього обов'язку призводить до відповідальності за втрату, нестачу, псування чи пошкодження вантажу.

Втрата вантажу — це не лише фізична загибель, крадіжка або знищення вантажу, прийнятого до перевезення. Втраченим вважається також вантаж, якщо він не виданий на вимогу одержувача протягом 30 днів з моменту закінчення строку доставки, а при перевезенні вантажу в прямому змішаному залізнично-водному сполученні — після закінчення 4 місяців з дня прийняття його до перевезення початковим транспортним підприємством (ст. 190 Статуту внутрішнього водного транспорту). На автомобільному транспорті вантаж вважається втраченим, якщо він не був виданий одержувачеві на його вимогу: при міському і приміському перевезенні — протягом 10 днів з дня прийняття вантажу, при міжміському перевезенні — протягом 30 днів після закінчення строку доставки, а при перевезенні в прямому змішаному сполученні — після закінчення чотирьох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення (ст. 140 Статуту автомобільного транспорту). Нестача є тоді, коли перевізник видає одержувачеві вантаж у меншій кількості, ніж його було прийнято від відправника за одним транспортним документом. Нестача може бути наслідком крадіжок вантажів під час перевезення чи зловживань з боку відправника, який недовантажує перевізний засіб, тощо.

Псування — це хімічні або біологічні зміни вантажу, а пошкодження — механічні зміни (поломка, руйнування), що спричиняють зниження цінності вантажу внаслідок зменшення ефективності використання за призначенням.

Причини пошкодження, псування вантажів полягають у порушенні температурного режиму при перевезенні вантажів, які швидко псуються, у неправильному розміщенні їх на транспортних засобах тощо. Відповідно до ч. 1 ст. 924 ЦК України перевізник відповідає за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало.

Так, підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу у розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що це сталося не з їх вини. Наприклад, згідно зі ст. 110 Статуту залізниць України передбачено, що залізниця несе відповідальність за збереження вантажу з часу його прийняття до перевезення і до моменту видачі одержувачу. Стаття 113 Статуту передбачає відповідальність залізниці за незбереження прийнятого до перевезення вантажу в розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача чи пошкодження виникли з незалежних

від перевізника причин. Отже, за загальним правилом умовою відповідальності перевізника за несхоронність вантажу є його вина, яка презюмується (припускається). Перевізникові надається можливість спростувати цю презумпцію, довести свою невинність, зокрема, послатися на обставини, які він не міг відвернути чи усунути. Як свідчить судова практика, залізниці часто визнають себе невинними у втраті, нестачі, псуванні вантажу, вважають, що саме позивач (відправник) повинен довести наявність вини перевізника [7]. Суд, обґрунтовуючи своє рішення, звертає увагу на таке. Статтею 129 Статуту залізниць передбачено, що обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажо-відправника під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць. Відповідно до ч. 2 ст. 114 Статуту залізниць України недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визначення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення. При наявності комерційного акту та відсутності доказів з боку залізниці, що недостача виникла з незалежних від перевізника причин, суд приходять до висновку про задоволення вимог за рахунок залізниці.

Крім того, відповідно до пунктів 18, 23 та 24 Правил видачі вантажів одержувач не може вимагати від залізниці проведення перевірки та складання комерційного акта: після початку вивантаження, яке здійснюється на місцях загального користування; коли одержувач розпочав вивантаження без представника станції; у випадку видачі вантажів, які швидко псуються, прибули у справних рефрижераторних вагонах без порушення граничного терміну перевезення і режиму обслуговування. У разі витікання, псування або підмочування вантажу внаслідок технічної несправності вагона, крім комерційного акта, складається також акт про технічний стан вагона.

Відповідно до змісту Роз'яснення Президії Вищого господарського суду України [8] господарським судам слід звертати увагу на таке. Якщо в комерційному акті відсутній докладний опис обставин, за яких сталося незбереження вантажу, зокрема, про стан запірно-пломбувальних пристроїв та пломб, технічного стану вагона тощо, залізниця несе відповідальність за незбереження вантажу, доки не доведе відсутність своєї вини.

Відповідно до статті 43 ГПК України ніякі докази не мають для господарського суду заздальгідь встановленої сили. Тільки комерційний акт є одним з доказів, який господарський суд оцінює у сукупності з усіма іншими доказами зі справи.

Підставою для покладання на залізницю відповідальності за втрату вантажу за позовом вантажоодержувача (вантажовідправника) є квитанція про приймання вантажу до перевезення, яка свідчить про те, що вантаж був прийнятий залізницею до перевезення, або, у разі неможливості пред'явити таку квитанцію, додається документ про сплату вартості вантажу і довідка станції відправлення про прийняття його до перевезення з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу.

Відповідно до статті 31 Статуту залізниць залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках – продезінфіковані вагони та контейнери.

Оскільки незбереження вантажу може бути наслідком як технічної несправності вагона або контейнера, так і їх непридатності для перевезення певного вантажу, то господарським судам у вирішенні спорів слід розмежовувати відповідні

поняття. Вагон може бути цілком справним, але таким, що не забезпечить збереження якості певного вантажу, наприклад, має стійкий запах, що впливає на завантажені до нього продовольчі товари. Саме в такому випадку йдеться про непридатність вагона в комерційному відношенні. Отже, якщо псування вантажу є наслідком комерційної несправності вагона, відповідальність за це несе той, хто завантажив продукцію у вагон (контейнер) [8].

У випадках, коли під завантаження подано несправний за своїм технічним станом вагон або контейнер, відправник повинен відмовитись від їх використання. Якщо він цього не зробив, відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу, що сталися внаслідок технічної несправності рухомого складу, покладається на відправника, крім випадків, коли з матеріалів справи вбачається, що технічна несправність мала прихований характер або виникла у процесі перевезення вантажу. Прихованими є такі технічні несправності, які не могли бути виявлені відправником під час звичайного огляду вагону або контейнера. У такому разі відповідальність покладається на залізницю. Також господарський суд може вирішити питання про покладення відповідальності як на залізницю, так і на відправника, якщо незбереження вантажу сталося внаслідок того, що вагон або контейнер поряд з прихованими несправностями мали ще й такі, які могли бути виявлені до завантаження. Для правильного вирішення питань господарський суд повинен провести досконале дослідження не тільки комерційного акта, але й акта про технічний стан вагону або контейнера і дати їм відповідну оцінку.

Розміри відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування чи пошкодження вантажу визначені транспортними статутами (кодексами). Зокрема, автотранспортна організація відшкодовує збитки, заподіяні при перевезенні вантажів: 1) у разі втрати або недостачі вантажу — в розмірі дійсної вартості вантажу, який втрачено чи якого не вистачає; 2) у разі пошкодження або псування вантажу — в розмірі суми, на яку зменшилася його вартість; 3) у разі втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, — у розмірі оголошеної цінності вантажу, якщо не буде доведено, що вона менша від його дійсної вартості. Якщо внаслідок пошкодження, за яке перевізник несе відповідальність, якість вантажу або багажу змінилася настільки, що він не може бути використаний за прямим призначенням, одержувач має право відмовитися від вантажу і вимагати відшкодування за його втрату. Коли втрачений вантаж буде згодом знайдено, одержувач має право вимагати видачі йому цього вантажу, повернувши відшкодування, одержане за його втрату або недостачу.

Майже аналогічно вирішувалося питання про розміри відповідальності перевізника за втрату, нестачу або пошкодження вантажу й на інших видах транспорту (ст. 179 Кодексу торговельного мореплавства; ст. 195 Статуту внутрішнього водного транспорту).

При втраті чи нестачі вантажу перевізник, крім відшкодування дійсної вартості або оголошеної цінності вантажу, повертає плату за перевезення, одержану за втрачений вантаж, якщо вона не входила в ціну цього вантажу. Відповідно до ч. 3 ст. 13 Закону України “Про транспорт” підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу та багажу в розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їхньої вини. Отже, обсяг відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу тепер розширено, адже крім вартості втраченого, зіпсованого вантажу та вартості нестачі, а також відповідної суми перевізної плати, з нього можуть бути стягнуті й інші

фактичні збитки, яких зазнав одержувач. Однак ця відповідальність залишається обмеженою, бо неодержані доходи в цих зобов'язаннях не відшкодовуються.

У випадку використання перевізником для своїх потреб будь-якого вантажу, прийнятого до перевезення, винні залучаються до відповідальності, а перевізник відшкодовує вартість вантажу в подвійному розмірі.

Вартість утраченого чи ушкодженого перевізником вантажу визначається, виходячи з оптової, заготівельної чи закупівельної ціни з додаванням до цієї ціни:

а) вартості тари за цінами преїскуранта, якщо ця вартість не входить у ціну товару;

б) суми додаткових витрат відправника вантажу на доставку вантажу до порту (пристані) чи відправлення з порту (пристані) призначення в тих випадках, коли ці витрати не входять у ціну товару.

Вартість вантажів, що належать окремим громадянам, визначається за роздрібними цінами державних і кооперативних організацій у пункті призначення в момент видачі вантажу.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1995 р. – № 47. – Ст. 349.
2. Про затвердження Статуту залізниць України : Постанова КМ України від 06.04.1998 р. № 457 // Офіційний вісник України. – 1998 р. – № 14. – Стор. 150. – Ст. 548.
3. Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР від 15.01.1955 р. № 1801.
4. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 № 2344-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2001 р. – № 22. – Ст. 105.
5. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94 – ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1994 р. – № 51. – Ст. 446.
6. Постанова Вищого господарського суду України від 07.08.2013 року, справа № 904/346/13-г [Електронний ресурс]. – Режим доступу : vgsu.arbitr.gov.ua/doc.php.
7. Постанова Вищого господарського суду України від 16.05.2013 року, справа № 5006/21/109/2012 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : vgsu.arbitr.gov.ua/doc.php.
8. Роз'яснення ВГС України від 29.05.2002 р. “Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею” № 04-5/601 // Бізнес-Бухгалтерія-Право. Податки. Консультації. – 2008. – № 44. – С. 55.

Отримано 12.02.2014