

УДК:347

DOI <https://doi.org/10.24144/2307-3322.2023.77.1.26>

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ПОРУШЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ ТА ЄС

Стефанчук М.О.,
*провідний науковий співробітник
Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва
імені академіка Ф.Г. Бурчака НАПрН України,
доктор юридичних наук, професор,
Заслужений юрист України
<https://orcid.org/0000-0002-2983-2770>
stefanchuk@gmail.com*

Стефанчук М.О. Відповідальність перевізника за порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом за законодавством України та ЄС.

У статті досліджено особливості відповідальності перевізника за порушення умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом за законодавством України та ЄС, зокрема, проаналізовано нормативно-правові акти, що встановлюють відповідальність, вказано на окремі проблеми правового регулювання. Визначено, що законодавство, що регулює питання відповідальності за порушення умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом поділяється на міжнародні правові акти, загальне законодавство та спеціальне законодавство. Охарактеризовано відповідальність за прострочення доставки вантажу за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом у законодавстві Польщі та Німеччини. Наведено позиції науковців стосовно принципу обмеженої відповідальності в транспортних правовідносинах.

Проаналізувавши норми законодавства щодо перевезень вантажів автомобільним транспортом, виділено такі характеристики відповідальності за договором перевезення: 1) у законодавстві України відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом регулюється загальним законодавством, що регулює питання відповідальності за перевезення вантажу для всіх видів транспорту, а також спеціальним, яке регулює безпосередньо питання відповідальності за порушення договору з перевезення вантажу автомобільним транспортом; 2) підставою для відшкодування шкоди є не просто порушення зобов'язань, а винне порушення; 3) відповідальність за договором перевезення обмежена межами вартості вантажу; 4) порівнюючи законодавство зарубіжних країн (Польщі та Німеччини), варто відмітити, що сума відшкодування шкоди за прострочення доставки вантажу обмежується подвійною та потрійною платою за перевезення, що є більшою сумою в порівнянні з національним законодавством.

Наголошено на тому, що відповідальність перевізника за недотримання умов збереження вантажу необхідно змінити на повну відповідальність в нормах ЦК України та нормах транспортного законодавства, що дозволить повноцінно захистити права та законні інтереси потерпілої сторони зобов'язання.

Ключові слова: договір перевезення вантажу, автомобільний транспорт, вантажовідправник, перевізник, вантажоодержувач, цивільно-правова відповідальність.

Stefanchuk M. Responsibility of the carrier for breach of contract of cargo transport by road transport according to the legislation of Ukraine and the EU.

The article examines the specifics of the carrier's responsibility for breaching the terms of the contract of carriage of goods by road under the legislation of Ukraine and the EU, in particular, the regulatory legal acts establishing liability are analyzed, and certain problems of legal regulation are pointed out. It was determined that the legislation regulating the issue of liability for the violation of the terms of the contract of carriage of goods by road is based on international legal acts, general legislation and special legislation. Liability for late delivery of goods under the contract of carriage of goods by road is characterized in the legislation of

Poland and Germany. The positions of scientists regarding the principle of limited liability in transport legal relations are presented.

Analyzing the legislation on the transportation of goods by road transport, the following characteristics of responsibility under the contract of carriage are highlighted: 1) in the legislation of Ukraine, the responsibility of the parties for non-fulfillment or improper fulfillment of the terms of the contract for the carriage of goods by road transport is regulated by the general legislation that regulates the issue of responsibility for the carriage of goods for all types of transport, as well as a special one, which directly regulates the issue of liability for violation of the contract for the carriage of goods by road transport; 2) the basis for compensation is not just a breach of obligations, but a culpable breach; 3) liability under the contract of carriage is limited to the value of the cargo; 4) comparing the legislation of foreign countries (Poland and Germany), it is worth noting that the amount of compensation for the delay in the delivery of the cargo is limited to double and triple the fee for transportation, which is a larger amount compared to the national legislation.

It is emphasized that the responsibility of the carrier for non-compliance with the conditions of cargo storage must be changed to full responsibility in the norms of the Central Committee of Ukraine and the norms of transport legislation, which will allow to fully protect the rights and legitimate interests of the injured party of the obligation.

Key words: cargo transportation contract, road transport, consignor, carrier, consignee, civil liability.

Постановка питання. Нормальне функціонування суспільства важко уявити без наявності засобів пересування та можливості перевезення пасажирів, багажу чи вантажу.

Значне місце в сфері господарських правовідносин займає діяльність вантажного транспорту, який служить основою вантажообігу між організаціями. Найпоширенішим видом транспорту вважається автомобільний транспорт через його доступність і економічність.

Особливу роль у регулюванні такого процесу відіграє договір перевезення. Незважаючи на те, що укладення сторонами такого договору дозволяє переміщення людей або товарів, таке переміщення іноді ускладнюється порушенням умов договору або обставинами непереборної сили, що виходять за межі волі сторін.

Аналіз наукових джерел. Питання відповідальності за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом досліджували багато науковців, серед яких варто виділити: Волкова А.В., Лукасевич-Крутник І.С., Лукіна І.М., Свистун Л.Я.

Метою даної статті є визначення проблем і особливостей відповідальності перевізника за порушення умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом.

Виклад матеріалу дослідження. Як зазначає І.С. Лукасевич-Крутник, у рамках цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань щодо надання транспортних послуг необхідно розуміти можливість застосування до порушника передбачених законом або договором заходів впливу в разі вчинення з його боку неправомірних дій або бездіяльності, що виражається у виникненні додаткового цивільно-правового зобов'язання майнового характеру, покладеного на нього у зв'язку з порушенням умов договору і стягнення на користь кредитора суми, яка за правилом має відповідати розміру останніх збитків [1, с. 357].

Взагалі однією з найважливіших проблем юриспруденції є проблема юридичної відповідальності, в тому числі цивільно-правової. Це впливає з того, що юридична відповідальність є гарантією належного виконання сторонами договору перевезення вантажу автомобільним транспортом, тому розгляд відповідальності сторін за порушення умов договору автомобільного перевезення вантажу є актуальним та доцільним.

Як зазначає Л.Я. Свистун, Відповідальність сторін за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом – це різновид загальної цивільно-правової відповідальності з особливостями, властивими цьому договору [2, с. 14].

Необхідно підкреслити, що необхідною умовою цивільно-правової відповідальності є наявність причинного зв'язку між протиправною поведінкою та заподіяною шкодою, тобто потрібно довести, що саме протиправні дії призвели до конкретних шкідливих наслідків. Також, транспортне законодавство визначає, що перевізник не несе відповідальності за будь-яку втрату або пошкодження вантажу, багажу тощо, які не є результатом його протиправних дій [3, с. 63].

Розглядаючи питання обсягу відповідальності за порушення умов договору варто звернутись до класифікації В.І. Борисова, який за критерієм обсягу виділяє повну, обмежену і кратну (збільшену) договірну відповідальність [4, с. 368].

Принцип повної відповідальності передбачає, що порушник повинен відшкодувати всю завдану шкоду. Обмежена цивільна відповідальність означає обмеження розміру шкоди, яка підлягає відшкодуванню. Збільшена відповідальність — це зобов'язання відшкодувати збитки, що виходить за межі майнової шкоди, але не у випадку транспортних зобов'язань.

Характерною особливістю відповідальності за порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом є її обмежений характер, який полягає у тому, що відповідальність встановлено або у формі відшкодування прямої шкоди, або його частини (але не втраченої вигоди), або у формі виняткової неустойки. У такому разі, перевізник не зобов'язаний відшкодувати утрачену вигоду, тобто відшкодувати доходи, які вантажоодержувач або вантажовідправник могли реально отримати за звичайних обставин, якби їх право не було порушено.

Законодавство, що регулює питання відповідальності за порушення умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом поділяється на три групи:

- міжнародні правові акти, ратифіковані Україною;
- загальне законодавство, що регулює питання відповідальності за перевезення вантажу для всіх видів транспорту;
- спеціальне законодавство, яке регулює питання відповідальності за порушення договору з перевезення вантажу автомобільним транспортом.

Міжнародні автомобільні перевезення вантажів регулюються в основному положеннями «Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів», скорочено CMR після назви французькою мовою («La Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route»). Конвенція була підписана 19 травня 1956 року в Женеві та набула чинності 2 липня 1961 року [5].

Україна є учасницею Конвенції. Велика Британія, усі країни-члени ЄС та ще 30 країн є учасниками Конвенції також.

Загальне правило щодо відповідальності перевізника згідно з ч. 1 ст. 17 Конвенцією полягає в тому, що перевізник несе відповідальність за повну або часткову втрату або пошкодження вантажу між моментом, коли він приймає вантаж під свою відповідальність, і моментом, коли він доставлений вантажоодержувачу, а також за затримку перевезення [5].

Перевізник несе відповідальність за затримку, якщо вантаж не було доставлено протягом узгодженого терміну або, якщо узгодженого терміну немає, протягом розумного строку з урахуванням обставин перевезення. Якщо сторони домовилися про термін, протягом якого перевезення має бути виконано, це має бути зазначено в накладній. Якщо товар не буде доставлено протягом тридцяти днів після узгодженого терміну або, якщо такий узгоджений термін відсутній, протягом шістдесяти днів з моменту, коли перевізник прийняв товар, остаточно вважається, що товар є втрачено, і власник товару матиме право вимагати компенсації за втрату товару, а не через затримку.

У автомобільному транспорті перевізники несуть відповідальність за вантажі, які вони перевозять, відповідно до міжнародної Конвенції CMR. Відповідальність за вантажі, які перевозяться автомобільним транспортом встановлена на рівні 8,33 SDR за кілограм вантажу незалежно від реальної вартості товару. SDR — це валютна одиниця, яка використовується Міжнародним валютним фондом і визначається шляхом конвертації курсів чотирьох найсильніших світових валют і курс якої є змінним; за раз 8,33 SDR становить приблизно 9,53 євро [6].

Однак варто зазначити, що якщо втрата, пошкодження або затримка були спричинені навмисною неправомірною поведінкою з боку перевізника або осіб, за яких він відповідає, або недбалістю, яка відповідно до національного законодавства застосовується до певної випадок, що прирівнюється до умисного злочину; положення, що обмежують відповідальність перевізника, не застосовуються.

Загальне законодавство, що регулює питання відповідальності за перевезення вантажу для всіх видів транспорту складається з Цивільного кодексу України [7], Господарського кодексу України [8] та Закону України «Про транспорт» [9]. Зазначені акти встановлюють основні та найбільш загальні принципи відповідальності перевізника за порушення транспортних зобов'язань. Зокрема, зазначені закони містять положення щодо законодавчого врегулювання відповідальності перевізника за ненадання транспортного засобу, за невикористання наданих транспортних засобів, за несвоєчасну доставку вантажу та за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажів, багажу, пошти.

Найбільш загальні правила про відповідальність за порушення зобов'язань, що впливають з договору перевезення, містяться в ст. 920 ЦКУ де вказано, що у разі порушення зобов'язань за договором перевезення вантажів сторони несуть відповідальність, встановлену домовленістю сторін, якщо інше не встановлено цим Кодексом або іншими транспортними кодексами (статутами). Після цього сто-

ронам надається можливість самостійно врегулювати в договорі цивільно-правову відповідальність за порушення транспортного зобов'язання, але за умови, що законом не передбачено інше. Це означає, що у разі порушення зобов'язань, що випливають з договору перевезення, сторони несуть відповідальність у вигляді відшкодування збитків або сплати договірної неустойки, штрафу або пені [7].

В ч. 3 ст. 13 Закону України «Про транспорт» закріплено принцип обмеженої відповідальності, оскільки вказується, що підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їх вини [9].

Спеціальне законодавство, яке регулює питання відповідальності за порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом складається з Статуту автомобільного транспорту [10], Закону України «Про автомобільний транспорт» [11] та Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом [12].

Статут автомобільного транспорту містить норми щодо відповідальності. У п. 127 Статуту автомобільного транспорту Української РСР передбачена відповідальність перевізника за порушення зобов'язань, які випливають з договору перевезення вантажів. Проте з огляду на те, що даний статут діє від 27 червня 1969 року, він є застарілим і не відповідає сучасним реаліям. Згідно зі статтею 138 Статуту автомобільного транспорту УРСР за прострочення доставки вантажу під час міжміських перевезень автотранспортні підприємства чи організації сплачують вантажоодержувачам штраф у розмірі 12 відсотків провізної ціни за кожну добу затримки. Загальний розмір нарахованого штрафу не може перевищувати 60 відсотків провізної плати. Сплата штрафу за несвоєчасну доставку вантажу не звільняє перевізників чи організації автотранспорту від відповідальності за втрату, нестачу, псування чи пошкодження вантажу, викликані цією затримкою [10].

Тобто, підставами відповідальності за договорами автомобільного перевезення вантажів можуть бути:

- невідача транспортних засобів;
- затримка доставки вантажу;
- недоставка з вини перевізника вантажу, передбаченого договором перевезення;
- Втрата, нестача та пошкодження (псування) вантажу.

Скарги на затримку доставки вантажу, безсумнівно, є найпоширенішою причиною суперечок на транспорті. Щоб мати змогу ефективно оскаржити затримку, важливо знати межі відповідальності перевізника. Такі обмеження діють в багатьох країнах.

Своєчасне виконання умов договору є одним із найважливіших елементів належного виконання транспортних зобов'язань перевізником. Відповідно до ст. 919 Цивільного кодексу України перевізник зобов'язаний доставити вантаж до місця призначення у строк, встановлений договором, якщо інший строк не встановлений транспортним законодавством (Статутом), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків – у розумний строк [7].

Проте не кожен випадок прострочення тягне за собою цивільно-правову відповідальність перевізника. Як уже зазначалося, наслідки затримки залежать від того, винен перевізник чи ні. Це означає, що перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що затримка доставки вантажу сталася не з його вини. Оскільки вина перевізника презюмується, тягар доведення обставин, що спричинили затримку доставки вантажу, і виключення вини лежить на перевізнику.

Сьогодні в більшості країн національне законодавство та міжнародні конвенції зазвичай обмежують відповідальність певних перевізників визначеною сумою за вагу, упаковку чи одиницю вантажу, що перевозиться. Таким чином, відповідальність певних перевізників значною мірою стала стандартизованою, принаймні в міжнародних перевезеннях вантажів.

Сторони можуть передбачити, що перевізник несе відповідальність за перевищення будь-якого законодавчого обмеження, але положення, спрямовані на зменшення відповідальності перевізника нижче встановлених законом обмежень, як правило, є недійсними.

У всіх правових системах перевізники несуть відповідальність за затримку доставки вантажу одержувачу. Статути, міжнародні конвенції, національні правила чи навіть договірні угоди можуть фіксувати період перевезення з посиланням на відповідні засоби перевезення та визначати наслідки затримки. Відповідно до договірних прав, неспроможність перевізника доставити вантаж протягом встановленого періоду часу буде розглядатися як порушення договору.

Варто порівняти положення про розмір штрафу за затримку доставки вантажу за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом у зарубіжному законодавстві.

У Польщі питання відповідальності перевізника регулюються Законом Польщі «Про транспорт» [13]. Цей закон передбачає, що відповідальність за прострочення доставки несе перевізник. Власне затримку можна вважати перевищенням дати завершення перевезення вантажу перевізником. Перевізник може бути звільнений від такої відповідальності, якщо він доведе, що затримка в перевезенні вантажу була викликана причинами, які не залежать від відправника або одержувача і не покладаються на перевізника, характером вантажу або непереборною силою.

Сума відшкодування шкоди обмежується подвійною платою за перевезення відповідно до ст. 83(1) Закону «Про транспорт». Варто наголосити, що відповідно до Польського законодавства немає загального правила, згідно з яким у будь-якому випадку затримки перевезення перевізник повинен сплатити подвійну суму провізної плати. Для початку, необхідно довести, що затримка в перевезенні спричинила шкоду, за яку несе відповідальність перевізник, і розмір шкоди має бути доведено. Якщо вантаж доставлено невчасно, але не пошкоджено, підстав для відшкодування збитків не буде [13].

Відповідно до ст. 65(2), Закону Польщі «Про транспорт», перевізник не несе відповідальності, якщо збиток був заподіяний:

- з причин, що відносяться до відправника або одержувача, але не з вини перевізника;
- як результат характеру самого товару;
- в результаті форс-мажорних обставин [13].

Відповідно до § 423 Німецького комерційного кодексу, перевізник зобов'язаний доставити вантаж протягом узгодженого періоду або, за відсутності такого, протягом періоду, який може бути обґрунтовано наданий сумлінному перевізнику з урахуванням обставин [14].

Відповідно до § 425 параграфу 1 Німецького комерційного кодексу, перевізник несе відповідальність за шкоду, спричинену перевищенням терміну доставки [14]. Згідно з розділом 431, параграфом 3 Німецького комерційного кодексу, відповідальність експедитора/перевізника за перевищення терміну доставки обмежується потрібною сумою [14]. Якщо збиток спричинено дією чи бездіяльністю перевізника, яку він вчинив навмисно чи з необережності та усвідомлював, що збиток, ймовірно, станеться, він повинен нести відповідальність без обмежень.

Тобто, найвищий ліміт відповідальності за затримку доставки, як бачимо, введено Німецьким комерційним кодексом. Відповідно до цих правил перевізник несе відповідальність у трикратному розмірі. Крім того, претензії щодо затримки повинні бути подані протягом 21 дня з моменту доставки товару.

Транспортне законодавство Німеччини також передбачає ряд переваг для перевізника. Наприклад, у разі затримки завантаження з причин, зумовлених відправником, перевізник може надати відправнику відповідний період часу з заявою про те, що він більше не чекатиме, якщо до закінчення цього періоду відправник не завантажив вантаж або не надав його в розпорядження. Якщо вантаж не буде завантажений або він буде не наданий після закінчення встановленого терміну, перевізник має право розірвати договір і вимагати одну третину суми перевезення.

У зв'язку з проаналізованим законодавством зарубіжних країн, актуальним є питання запровадження принципу повної відповідальності в транспортних правовідносинах.

На протигагу принципу повної відповідальності, обмежена відповідальність обґрунтовується насамперед тим, що транспортні підприємства мають обмежені можливості для відшкодування збитків, оскільки транспорт не створює жодної цінності, а лише переміщує вантаж з місця виготовлення до споживача. Крім того, врахувати інтереси і можливі збитки вантажовідправника або вантажоодержувача практично неможливо, через незчисленну клієнтську базу транспортних організацій.

Проте, варто погодитись з думкою Колянковської Т.О., яка вказує, що норми про обмежену відповідальність перевізника потребують змін, оскільки суттєво обмежують права потерпілої сторони. На її думку, тільки керуючись принципом повного відшкодування збитків за зобов'язаннями, можна відновити положення, яке існувало на момент правопорушення [15, с. 15].

Висновки. Проаналізувавши норми законодавства щодо перевезень вантажів автомобільним транспортом, можна виділити такі характеристики відповідальності за договором перевезення:

- у законодавстві України відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання умов договору перевезення вантажу автомобільним транспортом регулюється загальним законодавством, що регулює питання відповідальності за перевезення вантажу для всіх видів транспорту, а також спеціальним, яке регулює безпосередньо питання відповідальності за порушення договору з перевезення вантажу автомобільним транспортом;
- підставою для відшкодування шкоди є не просто порушення зобов'язань, а винне порушення. Без вини боржника або якщо зобов'язання було порушено внаслідок події чи обставин непереборної

сили (форс-мажорних обставин), кредитор не матиме права на будь-яке відшкодування, якщо інше не встановлено договором або законом;

- відповідальність за договором перевезення обмежена межами вартості вантажу;
- порівнюючи законодавство зарубіжних країн (Польщі та Німеччини), варто відмітити, що сума відшкодування шкоди за прострочення доставки вантажу обмежується подвійною та потрійною платою за перевезення, що є більшою сумою в порівнянні з національним законодавством.

Відповідно до чинного законодавства перевізниками можуть бути комерційні організації та індивідуальні підприємці, які мають право здійснювати діяльність з перевезення вантажів. Зазвичай договори з перевезення вантажів автомобільним транспортом є частиною угоди з одержання прибутку. Транспортно-експедиторськими послугами користуються не тільки приватні особи в особистих некомерційних цілях, а й переважно підприємці для доставки своїх вантажів у комерційних цілях. Тому відповідальність перевізника за недотримання умов збереження вантажу необхідно змінити на повну відповідальність в нормах ЦК України та нормах транспортного законодавства, що дозволить повноцінно захистити права та законні інтереси потерпілої сторони зобов'язання.

Список використаних джерел:

1. Лукасевич-Крутник І.С. Договірні зобов'язання з надання транспортних послуг у цивільному праві України: дис. ... д-ра юр. наук: 12.00.03. Тернопіль: ТНЕУ, 2019. 502 с.
2. Свистун Л.Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: автореф. дис. ... канд. юр. наук: 12.00.03. Національна академія наук України Інститут держави і права ім. В.М. Корецького. К., 2005. 20 с.
3. Онищенко О. Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення договірних зобов'язань при перевезеннях. *Юридичний журнал*. 2012. № 7-8. С. 57–67.
4. Цивільне право: підручник: у 2 т. / В.І. Борисова, Л.М. Баранова, Т.І. Бегова [та ін.]; за ред. В.І. Борисової, І.В. Спасибо-Фатєєвої, В.Л. Яроцького. Х.: Право, 2011. Т. 1. 656 с.
5. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів. Женева, 19 травня 1956 р.: *вебсайт*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text.
6. CMR-liability insurance. *Grenasi s.r.o.* URL: <https://www.grenasi.sk/cmr-convention>.
7. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року № 435-IV. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
8. *Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року № 436-IV. Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
9. Про транспорт. Закон від 10 листопада 1994 року № 232/94-ВР. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#n99>.
10. Про Статут автомобільного транспорту. Постанова від 27 червня 1969 року № 401 УРСР. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF#o420>.
11. Про автомобільний транспорт. Закон від 5 квітня 2001 року № 2344-III. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
12. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ Міністерства транспорту України № 363 від 14.10.97 р. *Верховна Рада України. Законодавство України*. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>.
13. USTAWA z dnia 15 listopada 1984 r. Prawo przewozowe. *Wolters Kluwer*. URL: [https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/prawo-przewozowe-16791722?unitId=roz\(1\)](https://sip.lex.pl/akty-prawne/dzu-dziennik-ustaw/prawo-przewozowe-16791722?unitId=roz(1)).
14. *Handelsgesetzbuch. Gesetz vom 10.05.1897 (RGBl. I S. 219)*. URL: <https://www.gesetze-im-internet.de/hgb/>.
15. Колянковської Т.О. Правове регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні. автореф. дис. ... канд. юр. наук: 12.00.03. Одеська національна юридична академія. О, 2007. 21 с.