

УДК 347.763.3

ОБЪЕМ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПЕРЕВОЗЧИКА ЗА НЕИСПОЛНЕНИЕ ИЛИ НЕНАДЛЕЖАЩЕЕ ИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАННОСТЕЙ ПО ДОГОВОРУ ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА АВТОМОБИЛЬНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Тарас ГРИНЯК,

аспирант

Научно-исследовательского института частного права и предпринимательства имени Ф.Г. Бурчака
Национальной академии правовых наук Украины

SUMMARY

The article analyzes the scope of the liability of a carrier under a contract of carriage of goods by road. It's established that consolidation of limited liability of individual subjects of civil law in the ukrainian civil legislation causes unjustified weakening of the regenerative function of civil liability, breach of the principle of equality and fairness. A limited scope of liability of a carrier under a contract of carriage of goods by road mean that the liability of carrier for certain violations of contract is established in the form of compensation of direct damage (or its part) or in exceptional penalty.

Key words: carriage of goods by road, carrier, civil liability, scope of liability, damages, penal sanctions, penalty, fines, wite.

АННОТАЦИЯ

Статья посвящена анализу судебной практики ограничения объема ответственности перевозчика по договору перевозки груза автомобильным транспортом. Установлено, что закрепление в гражданском законодательстве Украины ограниченной ответственности отдельных субъектов гражданского права влечет неоправданное ослабление восстановительной функции гражданско-правовой ответственности, нарушение принципа равенства сторон и принципа справедливости. Ограниченный объем ответственности перевозчика по договору перевозки груза автомобильным транспортом означает, что в отношении определенных нарушений условий договора ответственность перевозчика установлена либо в форме возмещения прямого ущерба (его части), либо в форме исключительной неустойки.

Ключевые слова: договор перевозки груза автомобильным транспортом, перевозчик, гражданско-правовая ответственность, объем ответственности, убытки, штрафные санкции, неустойка, штраф, пеня.

Постановка проблемы. Ценность гражданского права, как отмечает В.В. Луць, заключается в том, что оно в своих нормах содержит широкий арсенал средств воздействия на поведение граждан и организаций через их интересы и за счет их интересов. Одним из таких воздействий на имущественные интересы лиц является применение к правонарушителю имущественных санкций, в частности гражданско-правовой ответственности [1, с. 103]. Ответственность предусматривает применение санкции как меры ответственности, где происходит ограничение в правах или возложение новых или дополнительных обязанностей. Возложение ответственности является способом защиты, всегда связанным с осуждением поведения правонарушителя, что на конкретном (правоприменительном) уровне проявляется при вынесении решения судом, который применяет соответствующие санкции [2, с. 21].

Ответственность перевозчика за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по договору перевозки грузов автомобильным транспортом является следствием нарушения им одного или нескольких обязанностей, вытекающих из условий заключенного между ним и грузоотправителем договора и, прежде всего, заключается в применении к перевозчику имущественных обременений компенсационного характера.

Актуальность темы. Правовому регулированию имущественной ответственности перевозчика по договору перевозки груза автомобильным транспортом значительное внимание посвящено в транспортном законодательстве Украины. Нормативные акты, направленные на регламентацию ответственности перевозчика, можно условно разделить на две группы. К первой группе следует отнести нормативные акты, которые являются основополагаю-

щими для всех видов транспорта: общие положения ГК Украины относительно гражданской ответственности, об ответственности исполнителя за нарушение договора о предоставлении услуг, общие правила ГК Украины и ХК Украины об имущественной ответственности за нарушение обязательств по перевозке, а также положения Закона Украины «О транспорте». Нормы этих актов определяют основные, наиболее общие принципы ответственности перевозчика за нарушение обязательств по перевозке, которые действуют в соответствии с конкретными предписаниями. В частности, в указанных законах содержатся положения, посвященные правовому регулированию ответственности перевозчика за непредоставление транспортного средства и ответственности отправителя за неиспользование поданных транспортных средств, ответственности перевозчика за просрочку доставки груза, а также ответственности перевозчика за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза, багажа, почты. Вместе с тем необходимо отметить, что этими нормативно-правовыми актами игнорируются нарушения заказчика и их последствия.

Ко второй группе относятся специальные нормативные акты, которые обуславливают перевозки и ответственность непосредственно перевозчика по договору перевозки грузов автомобильным транспортом. Это, в частности, Устав автомобильного транспорта УССР (далее – УАТ), Правила перевозок грузов автомобильным транспортом в Украине (далее – Правила), Закон Украины «Об автомобильном транспорте» и др.

При этом следует поддержать позицию В.С. Ломаки, которая отмечает, что ГК Украины закрепляет принципиальные положения об ответственности за нарушение обязательств по перевозке грузов. Исследовательница возра-

жают против того, что нормы ГК Украины об ответственности по грузовым перевозкам носят более общий характер и применяются только в качестве заполнения правил специального транспортного законодательства [3, с. 48–49]. По нашему мнению, следует согласиться с таким мнением, указав при этом положение абз. 1 ч. 2 ст. 4 ГК Украины, согласно которому ГК Украины признается основным актом гражданского законодательства. А.С. Довгерт, подчеркивая приоритетность норм ГК Украины, объясняет, что указанным выше положением Кодекс наделяется исходя из того, что в нем содержатся кодифицированные нормы общего характера и он действует на всем поле гражданских отношений. Но главным, по мнению исследователя, является то, что гражданско-правовая кодификация является воплощением именно природного права. Другие законы (в том числе и те, что названы кодексами), которые содержат частноправовые нормы, должны приниматься в соответствии с Конституцией и ГК [4, с. 12]. Учитывая указанное, считаем, что в иерархии нормативных актов, посвященных правовой регламентации ответственности перевозчика за нарушение договора перевозки груза автомобильным транспортом, приоритет следует предоставить именно нормам ГК Украины как основополагающим, принципиальным положением, а правила специального законодательства следует рассматривать как нормы, развивающие положения ГК Украины.

Изложение основного материала. Говоря об объеме ответственности перевозчика, следует заметить, что в зависимости от объема гражданско-правовой ответственности выделяют полную, ограниченную и повышенную (кратную) ответственность. По общему правилу гражданско-правовая ответственность наступает в полном объеме; она заключается в возмещении (компенсации) вреда, причиненного правонарушением, в эквивалентном (равном) размере. В частности, убытки возмещаются в полном объеме, если договором или законом не предусмотрено возмещение в меньшем или большем размере (ч. 3 ст. 22 ГК). Это означает, что размер возмещенного ущерба не должен превышать суммы причиненных убытков, то есть возмещение не должно приводить к обогащению потерпевшего [5]. Об этом же говорит и В.П. Мироненко, который указывает, что в общем объеме гражданско-правовой ответственности соответствует размеру причиненного вреда. Принцип эквивалентности размеров ответственности и ущерба обуславливается компенсационным характером гражданско-правовой ответственности [6, с. 24].

Вместе с тем необходимо отметить, что вопрос об объеме ответственности за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязательств по перевозке грузов автомобильным транспортом, а точнее об ответственности перевозчиков, вызывает немало дискуссий среди ученых и практиков. Это, прежде всего, объясняется тем, что ответственность в обязательствах по перевозке имеет свою специфику, что значительно отличает ее от обычной гражданско-правовой ответственности. Характерной чертой ответственности за невыполнение основных обязательств по перевозке грузов автомобильным транспортом является ее ограниченный характер. Имеется в виду то, что в отношении определенных нарушений договора перевозки груза автомобильным транспортом ответственность установлена или в форме возмещения прямого ущерба, или его части (но не упущенной выгоды), или в форме исключительной неустойки. Иными словами, указанные пределы ответственности перевозчика применяются как в случае задержки груза, так и в случае причинения ему вреда. При этом перевозчик не обязан возмещать доходы, которые грузополучатель или грузоотправитель могли бы реально получить при обычных обстоятельствах, если бы их право не было нарушено (упущенная выгода).

На указанную специфику ответственности перевозчика за нарушение обязательств, вытекающих из договора перевозки груза, указывает и Е.А. Суханов. Исследователь отмечает, что такая ответственность наступает за нарушение установленного срока доставки груза и за необеспечение его сохранности. Она всегда носит ограниченный характер, ведь устанавливается в форме возмещения только прямого ущерба или его части, но не упущенной выгоды (например, несохранение груза), либо в форме исключительной неустойки (например, за просрочку его доставки). В то же время Е.А. Суханов указывает, что действие принципа ограниченной ответственности в отношении обязательств по перевозке грузов не сводится только к тем нарушениям, за которые такая ответственность непосредственно предусмотрена транспортным законодательством или соглашением сторон, а распространяется на все нарушения любых условий договора перевозки [7, с. 524].

Позволим себе не согласиться с высказанной выше позицией. По нашему мнению, установление законом ограничений в части возмещения перевозчиком убытков в полном объеме за определенное нарушение договора перевозки груза автомобильным транспортом не означает, что и за другие нарушения договора применяется ограниченная ответственность, поскольку по общему правилу, определенному ч. 1, 2 ст. 22 ГК Украины, возмещение убытков включает в себя как реальный ущерб, понесенный лицом в связи с нарушением своих прав, так и упущенную выгоду, а случаи ограниченной гражданской ответственности должны быть предусмотрены либо в договоре, либо в законе.

При этом важно указать, что теоретически принцип ограниченной ответственности перевозчика не противоречит положениям действующего законодательства, ведь согласно ч. 3 ст. 22 ГК Украины убытки возмещаются в полном объеме, если договором или законом не предусмотрено возмещение в меньшем или большем размере. Кроме того, в ч. 3 ст. 624 ГК Украины определено, что договором может быть установлено взыскание неустойки без права на возмещение убытков или возможность по выбору кредитора взыскания неустойки или возмещения убытков. В научной литературе это объясняется тем, что установление ограниченной ответственности перевозчика обусловлено экономическими причинами: во-первых, возможности транспортных предприятий по возмещению причиненных клиентам ущербов более ограничены, чем в производственных предприятиях, поскольку транспорт не производит ценностей, а только перемещает их с сферы производства в сферу потребления; во-вторых, учесть интересы и возможные убытки грузоотправителя или грузополучателя практически невозможно, так как клиентура транспорта исчисляется астрономическими числами [8, с. 12–14].

Указание на ограниченный характер имущественной ответственности перевозчика за нарушение договора перевозки груза автомобильным транспортом содержится в ряде законодательных положений. Так, согласно ч. 2 ст. 924 ГК Украины перевозчик отвечает за утрату, недостачу, порчу или повреждение принятых к перевозке груза, багажа, почты в размере фактического ущерба, если не докажет, что это произошло не по его вине. Иначе говоря, перевозчик по договору перевозки груза автомобильным транспортом не обязан возмещать доходы, которые грузополучатель или грузоотправитель могли бы получить, если бы их право не было нарушено (упущенная выгода). Ч. 3 ст. 314 ХК Украины также указывает на ограниченный характер ответственности перевозчика, устанавливая, что за вред, причиненный при перевозке груза, перевозчик отвечает: в случае утраты или недостачи груза – в размере стоимости груза, утраченного или недостающего; в случае

повреждения груза – в размере суммы, на которую уменьшилась его стоимость; в случае утраты груза, сданного к перевозке с объявлением его ценности, – в размере объявленной ценности, если не будет доказано, что она ниже действительной стоимости груза. Кроме того, принцип ограниченной ответственности перевозчика закреплен в специальном транспортном законодательстве. В частности, согласно ст. 13 Закона Украины «О транспорте» предприятия транспорта отвечают за утрату, недостачу, порчу и повреждение принятых для перевозки груза и багажа в размере фактического ущерба, если они не докажут, что утрата, недостача, порча или повреждение произошли не по их вине. Как вывод, следует указать, что принцип ограниченной ответственности сужает право на полное возмещение убытков по сравнению с общим принципом эквивалентности вреда и ответственности, который является обычным для гражданского права. Стоит при этом заметить, что ограничения могут распространяться как на упущенную выгоду, так и на часть реального ущерба.

Ответственность перевозчиков в значительной степени является односторонне-нормативной: соглашения перевозчиков с грузовладельцами (грузоотправителями и получателями) об ограничении или устранении установленной законом ответственности перевозчика недействительны, за исключением случаев, когда такие сделки допускаются транспортными уставами и кодексами [9, с. 698].

В то же время ряд научных трудов содержит позиции о нецелесообразности восприятия и критического отношения к принципу ограниченной ответственности и обоснования замены его принципом полного возмещения убытков в транспортных правоотношениях, в том числе и в случае нарушения своих обязательств перевозчиком по договору перевозки груза автомобильным транспортом. В частности, И.А. Безлюдько говорит о необоснованности ограничения размера ответственности перевозчика по договору перевозки и необходимости установления полной имущественной ответственности [10, с. 138]. Вполне аргументированной представляется мнение В.В. Луца, который отмечает, что в условиях перевода экономики на рыночные основы нельзя признавать нормальным такое положение в законодательстве, когда принцип полного возмещения убытков при нарушении обязательств не осуществляется с нужной последовательностью во всей цепочке хозяйственных связей, а ограничивается лишь отдельными его звеньями [11, с. 715].

Для того, чтобы в полной мере исследовать особенности гражданско-правовой ответственности перевозчика по договору перевозки груза автомобильным транспортом, необходимо в первую очередь проанализировать нормы законодательства, направленные на регламентацию указанных отношений. По нашему мнению, следует начать с анализа положений ГК Украины как основного акта гражданского законодательства.

Общие положения об ответственности по обязательствам, вытекающим из договора перевозки, содержатся в главе 64 ГК Украины «Перевозка», в частности в ст. 920 ГК Украины, согласно которой в случае нарушения обязательств, вытекающих из договора перевозки, стороны несут ответственность, установленную по договоренности сторон, если иное не установлено настоящим Кодексом, другими законами, транспортными кодексами (уставами). Иными словами, сторонам договора предоставляется возможность самостоятельно в договоре предусмотреть гражданско-правовую ответственность за нарушение обязательств по перевозке, но при условии, если иное не предусмотрено законом. В то же время следует отметить и то, что указанная выше норма ГК Украины имеет отсылочный характер, поскольку содержит указание на обращение к

положениям специального законодательства, которое регулирует отношения перевозки различными видами транспорта.

Если обратиться к положениям специального законодательства, в частности к УАТ, то правовому регулированию ответственности участников автотранспортных правоотношений посвящен Раздел IX «Ответственность автотранспортных предприятий и организаций грузоотправителей, грузополучателей и пассажиров, а также граждан, которые пользуются автомобилями, предоставляемыми напрокат». Вместе с тем необходимо акцентировать внимание на достаточно важной, по нашему мнению, правовой проблеме, которая сложилась в Украине на сегодня. Речь идет о том, что УАТ был утвержден Постановлением Совета Министров УССР еще 27.06.1969 г., что указывает не просто на устарелость, а на архаичность положений этого нормативного акта, которые отнюдь не соответствуют современным реалиям и динамике гражданских правоотношений. Л.Я. Свистун по этому поводу отмечает, что нормы об ответственности, установленные в УАТ, устарели, поэтому правила не соответствуют нынешнему порядку [12, с. 140]. Об этом же говорит и А.В. Волкова, которая характеризует УАТ как устаревший, забытый нормотворцами, не приведший в соответствие с национальными актами законодательства надлежащего лексического уровня [13, с. 200]. Учитывая указанное, считаем, что существование таких архаичных нормативных актов, как УАТ, в условиях динамичного роста рыночной экономики недопустимо, ведь такое положение дел не просто тормозит, а отвергает развитие транспортной инфраструктуры на несколько десятилетий назад, а также делает невозможным эффективное правовое регулирование отношений с автомобильных перевозок. Поэтому считаем, что принятие нового УАТ, который бы отвечал современным социально-экономическим реалиям, является первоочередной задачей в этой сфере.

Более того, абз. 2 п. 127 УАТ также определено, что любые соглашения автотранспортных предприятий и организаций с грузоотправителями (грузополучателями), имеющие целью изменить ответственность или освободить от ответственности, возложенной на них УАТ, считаются недействительными, и любые отметки об этом в путевых листах, товарно-транспортных и других документах, не предусмотренные настоящим УАТ или Правилами, не имеют силы.

Выводы. Анализируя вышеприведенное, можно проследить применение советским законодателем присущих тогдашнему периоду административно-командных, императивных методов правового регулирования частноправовых отношений и нивелирования принципа диспозитивности, ведь указанное выше положение указывает на то, что стороны договора перевозки груза автомобильным транспортом не могут определить в договоре ответственность за невыполнение или ненадлежащее исполнение обязательств, за нарушение которых действующим законодательством санкции не предусмотрены. Если рассматривать запрет на самостоятельное урегулирование вопросов гражданско-правовой ответственности в разрезе современных экономико-правовых реалий, то, безусловно, он воспринимается как несоответствие основополагающим принципам гражданского права, в том числе и свободе договора, в частности возможности сторон по своему усмотрению определять условия договора. Принимая во внимание вышеизложенное, считаем, что законодатель в первую очередь должен усилить договорные основы в регулировании гражданско-правовой ответственности участников отношений по перевозке грузов автомобильным транспортом. По нашему мнению, учитывая диспозитивность как основной метод гражданско-правового регулирования,

абсолютный запрет договоренностей между участниками отношений по перевозке грузов автомобильным транспортом по изменению ответственности недопустим, а существующие положения, содержащиеся в абз. 2 п. 127 УАТ, являются анахронизмом, который должен быть исключен из отечественного законодательства.

Список использованной литературы:

1. Зобов'язальне право. Теорія і практика / За ред. проф. О.В. Дзери. – К. : Юрінком-Інтер, 1998. – С. 103.
2. Відповідальність у приватному праві : [монографія] / [І. Безклубий, Н. Кузнецова, Р. Майданик та ін.]; за заг. ред. І. Безклубого. – К. : Грамота, 2014. – С. 21.
3. Ломака В.С. Відповідальність сторін за невиконання та неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажів залізницею : дис. ... канд. юрид. наук. 12.00.03 / В.С. Ломака. – Київ, 2011. – С. 48–49.
4. Довгерт А.С. Джерела цивільного права України: види та співвідношення / А.С. Довгерт // Приватне право і підприємництво. – 2015. – Вип. 14. – С. 12.
5. Цивільне право України / За ред. Р.О. Стефанчука. – К. : Прецедент, 2005 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.ebk.net.ua/Book/law/stefanchuk_tsivpu/part3/303.htm.
6. Мироненко В.П. Цивільно-правова відповідальність як вид юридичної відповідальності / В.П. Мироненко // Юридична наука. – 2011. – № 6. – С. 24.
7. Гражданское право: В 4 т. Том 4 : Обязательственное право: учеб. для студентов вузов / В.В. Витрянский ; отв. ред. Е.А. Суханов. – 3-е изд., перераб. и доп. – М. : Волтерс Клувер, 2006. – С. 524.
8. Смирнов В.Т., Яковлева В.Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения / В.Т. Смирнов. – Ленинград : Изд. ЛГУ, 1978. – С.12–14.
9. Цивільний кодекс України : Науково-практичний коментар. – Х. : ТОВ «Одіссей», 2006. – С. 698.
10. Безлюдько І.О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України : дис... канд. юрид. наук : 12.00.03 / І.О. Безлюдько. – Київ, 2005. – С. 138.
11. Цивільне право України: У 2-х кн. / О.В. Дзера (кер. авт. кол.), Д.В. Боброва, А.С. Довгерт та ін. ; за ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнецової. – К. : Юрінком Інтер, 2004. – Кн. 2. – С. 715.
12. Свистун Л.Я. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом : дис... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Л.Я. Свистун. – К., 2005. – С. 140.
13. Волкова А.В. Договір перевезення вантажів автомобільним транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / А.В. Волкова. – Київ, 2015. – С. 200.