

УДК 347.1

ОКРЕМІ АСПЕКТИ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СТОРІН ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Ростислав СІРКО,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільно-правових дисциплін Чернівецького інституту Національного університету «Одеська юридична академія»

SUMMARY

The proposed article provides a general description of some aspects of civil law liability of the parties under the contract for the carriage of goods in accordance with the legislation of Ukraine. It is determined that contracts for the carriage of goods by rail by their own essence refer to real contracts, while the procedure for concluding the specified contract of carriage has some differences in connection with a specific specificity, which consists in the attribution of these treaties to public contracts. At the same time, specific signs of legal relations in the sphere of transport activity, their complexity and features of obligations subjects of transportation postpone the imprint on the condition of their responsibility.

Key words: contract of carriage, contract of carriage of goods, implementation of the contract, railway transport, railroad, cargo, civil liability.

АНОТАЦІЯ

У запропонованій статті надається загальна характеристика цивільно-правової відповідальності сторін за договором перевезення вантажу залізничним транспортом за законодавством України. Визначено, що договори про перевезення залізничним транспортом належать, за своєю суттю, до реальних договорів, при цьому порядок укладення вказаного договору перевезення має деякі відрізнення за певною специфікою, яка полягає в належності вищевказаних договорів до публічних. При цьому специфічні ознаки правових відносин у сфері транспортної діяльності, їх складний характер та особливості зобов'язань суб'єктів перевезень накладають відбиток і на умови їх відповідальності.

Ключові слова: договір перевезення, договір перевезення вантажу, реалізація договору, залізничний транспорт, залізниця, вантаж, цивільно-правова відповідальність.

Постановка проблеми. Залізничний транспорт є одним із найпоширеніших видів транспорту в усьому світі, а в Україні мережа залізниць займає провідне місце за обсягами вантажоперевезень всередині країни та відіграє важливу транзитну роль. В умовах такого, що зростає, попиту на послуги залізничного транспорту, значною мірою (виходячи із судової практики) збільшується кількість позовів до залізниці як до однієї зі сторін договору перевезення, а отже, актуалізується питання цивільно-правової відповідальності сторін за зазначеним договором [42, с. 280].

Аналіз останніх досліджень і публікацій, у яких започатковано розв'язання проблеми. Першими дослідниками відповідальності учасників цивільних правовідносин, що виникають у сфері перевезень вантажів залізничним транспортом, в радянському та сучасному українському цивільному праві були такі вчені-юристи, як В.С. Мілаш [10, с. 318], В.В. Витрянский [7, с. 6], Г.Ф. Шершеневич [12, с. 212], В. Ломака [9, с. 300], І.В. Булгакова [6, с. 300], Е.М. Деркач [8, с. 57], В. Баукин [5, с. 31-41] та ін. Їхні праці й до цього часу є основним підґрунтям для науковців і практиків під час вирішення питань стосовно договорів перевезення залізничним транспортом та відповідальності сторін за порушення цих договорів.

Так, В. Ломака, аналізуючи судову практику у своєму дослідженні, зробив висновок, що в умовах зростаючого попиту на послуги залізничного транспорту значною мірою зростає і кількість позовів до залізниці як до однієї зі сторін договору перевезення [9, с. 300]. Притягнення до відповідальності залізниці ускладнюється ще й особливим положенням цього суб'єкта, який одночасно здійснює як функції контролю та управління, так і функції суб'єкта цивільні, будучи однією зі сторін договірних відносин.

Метою статті є науковий аналіз цивільного законодавства України щодо окремих аспектів цивільно-правової відповідальності за договором перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні.

Виклад основного матеріалу. Положення щодо відповідальності учасників цивільних правовідносин, що виникають у сфері перевезень вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, в чинному законодавстві неузгоджені. Певною мірою уніфікації правозастосовної практики сприяло узагальнення Вищим господарським судом (далі – ВГС) практики застосування залізничного законодавства протягом останніх років [11, с. 50-55].

Так, ВГС України зазначає, що порядок укладення договорів перевезення залізничним транспортом та відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають у сфері перевезень вантажів залізничним транспортом, регламентуються: Правилами планування перевезень вантажів, які визначають порядок планування перевезень вантажів залізницями в усіх видах сполучень, які здійснюються на підставі договорів про організацію перевезень за місячними планами, за пред'явленням, за окремими замовленнями відправників, а також облік виконання цих планів; Правилами користування вагонами і контейнерами, які визначають умови і порядок користування вантажними вагонами і контейнерами суб'єктами підприємницької діяльності відповідно до вимог СЗ України, а також відповідальність учасників за договором перевезень вантажів залізничним транспортом у разі пошкодження вагонів та контейнерів (розділ 4 вказаних правил); Правилами приймання вантажів до перевезення; Правилами видачі вантажів, якими передбачено відповідальність учасників за договором перевезення вантажів залізничним транспортом у разі вини в порушенні встановленого порядку видачі

вантажів; Правилами оформлення перевізних документів; Правилами розрахунків за перевезення вантажів; Правилами обчислення термінів доставки вантажів; Правилами зберігання вантажів; Правилами перевезення вантажів з оголошеною вартістю; Правилами перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів); Правилами реалізації вантажів; Правилами перевезення вантажів, які змерзаються; Правилами перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії; Правилами перевезення вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів; Правилами перевезення вантажів, які підлягають фітосанітарному контролю; Правилами перевезення вантажів у транспортних пакетах; Правилами обслуговування залізничних під'їзних колій; Правилами пломбування вагонів і контейнерів; Правилами переадресування вантажів; Правилами перевезення вантажів навалом і насипом; Правилами перевезення вантажів у вагонах відкритого типу; Правилами перевезення вантажів дрібними відправками; Правилами перевезення вантажів в універсальних контейнерах, затвердженими наказом Мінтрансу України від 21.11.2000 № 644 (з подальшими змінами і доповненнями, внесеними наказом Мінтрансу України від 20.08.2001 № 542); Правилами перевезення вантажів маршрутами; Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України; Правилами перевезення небезпечних вантажів, іншими нормативними документами, затвердженими Мінтрансом України у встановленому порядку тощо [2] [4] [8; 9].

Притягнення до відповідальності залізниці ускладнюється ще й особливим положенням цього суб'єкта, який одночасно здійснює як функції контролю та управління, так і функції суб'єкта господарювання як одна зі сторін договірних відносин.

Розпад господарських зв'язків, нестабільна економічна обстановка, зниження загального рівня виконавчої дисципліни негативно позначаються на ритмі перевізного процесу, призводять до псування вантажів на транспорті, прострочення доставки їх споживачам та інших правопорушень. А цивільне право у своїх нормах містить широкий арсенал засобів впливу на поведінку громадян та організацій. Одним із таких засобів впливу на майнові інтереси осіб є застосування до правопорушників майнових санкцій, зокрема цивільно-правової відповідальності.

Загальне положення про цивільно-правову відповідальність за завдання позадоговірної шкоди втілено у ст. 1166 ЦК України, відповідно до якої майнова шкода, завдана неправомірними рішеннями, діями чи бездіяльністю особистим немайновим правам фізичної або юридичної особи, а також шкода, завдана майну фізичної або юридичної особи, відшкодується в повному обсязі особою, яка її завдала. Особа, яка завдала шкоди, звільняється від її відшкодування, якщо вона доведе, що шкоду завдано не з її вини.

Стаття 1166 ЦК України відтворює правило, яке раніше містилося у ст. 440 ЦК УРСР 1963 р., та більш повно регулює загальні підстави відповідальності за завдання шкоди. Підставою деліктної відповідальності є протиправне, шкідливе, винне діяння особи, яка заподіяла шкоди (цивільне правопорушення). У науці цивільного права акт завдання шкоди прийнято в процесі теоретичного аналізу розмежовувати на складові елементи [3; 9] (елементи складу цивільного правопорушення), до яких належать: а) протиправна поведінка шкоди особи, яка заподіяла шкоду; б) настання шкоди; в) причинний зв'язок між двома першими елементами; г) вина особи, яка заподіяла шкоду.

Протиправність поведінки в цивільних правовідносинах має дві форми: дію та бездіяльність. Протиправність означає будь-яке порушення чужого суб'єктивного (у цьо-

му випадку) абсолютного права. Деліктна відповідальність спирається на так званий принцип генерального делікту, відповідно до якого будь-кому заборонено завдавати шкоду майну або особистості будь-кого, а будь-яке завдання шкоди іншому є протиправним, якщо особа не була уповноважена завдавати шкоду.

Під шкодою розуміється матеріальна шкода, яка виражається у зменшенні майна потерпілого в результаті порушення належного йому матеріального права та (або) применшення нематеріального блага (життя, здоров'я тощо). У відносинах, що розглядаються, шкода – це не тільки обов'язкова умова, але й міра відповідальності. За загальним правилом ст. 1166 ЦК України завдана шкода відшкодується в повному обсязі.

Із правила повного відшкодування завданої шкоди ЦК України встановлює виняток. Так ст. 1193 ЦК України допускає зменшення розміру відшкодування з урахуванням грубої необережності самого потерпілого, а також матеріального становища фізичної особи – заподіювача шкоди, крім випадків, коли шкоду завдано вчиненням злочину.

Причинний зв'язок між протиправною поведінкою та шкодою є обов'язковою умовою відповідальності та виражається в тому, що шкода повинна бути об'єктивним наслідком поведінки заподіювача шкоди. Вирішення питання про наявність або відсутність причинного зв'язку між поведінкою особи та шкодою, що настала, може бути ускладнено тим, що ЦК України в ряді випадків передбачає відповідальність одних суб'єктів за дії інших (відповідальність юридичної особи за шкоду, завдану за вини її працівників, відповідальність батьків за шкоду, завдану малолітньою особою тощо).

У цих та аналогічних випадках причинний зв'язок складається з двох та більше ланок: перша ланка виражає зв'язок поведінки безпосереднього заподіювача шкоди зі шкодою, що настала; друга – зв'язок між поведінкою безпосереднього заподіювача та діями відповідальної особи.

Деліктна відповідальність за загальним правилом настає лише за винне завдання шкоди. Вина заподіювача шкоди презюмується, тобто відсутність вини доводиться особою, яка завдала шкоду (ч. 1 ст. 1166 ЦК України).

Перелічені підстави визнаються загальними, оскільки для виникнення деліктної відповідальності їх наявність вимагається в усіх випадках, якщо інше не встановлено законом. Якщо закон змінює коло цих обставин, говорять про спеціальні умови відповідальності, до яких, наприклад, можна віднести випадки завдання шкоди джерелом підвищеної небезпеки, володілець якого несе відповідальність незалежно від вини (ст. 1187 ЦК України), або відповідальність за шкоду, завдану актами влади (ст. ст. 1173–1175 ЦК України).

Головне призначення відповідальності – відновити порушене невиконанням договору майнове становище кредитора. Конкретні форми відповідальності є водночас захистом права потерпілої сторони і серйозним засобом попередження в майбутньому вчинення правопорушень. Вони сприяють усуненню недоліків у господарській діяльності перевізників, оскільки використання санкцій свідчить про негаразди у їх роботі, а також стимулюють до реального виконання зобов'язань.

На жаль, не завжди сторони виконують свої обов'язки за договором належним чином. Причини цього можуть бути різними, але наслідки одні – збитки у контрагента за договором. У разі невиконання чи неналежного виконання стороною свого зобов'язання за договором вона повинна нести цивільну відповідальність. Розглянемо підстави, умови та обсяг відповідальності залізниці за втрату чи пошкодження вантажу під час транспортування

Фактичною підставою цивільно-правової відповідальності є склад цивільного правопорушення, який містить такі елементи: протиправна поведінка особи; шкідливий результат такої поведінки; причинний зв'язок між протиправною поведінкою та шкідливим результатом; вина особи, яка заподіяла шкоду.

Протиправною поведінкою за загальним правилом вважається поведінка особи, що порушує вимоги закону або іншого нормативно-правового акту. Якщо говорити про протиправну поведінку у цивільно-правових відносинах, то необхідно мати на увазі, що протиправними будуть вважатись також і такі дії (чи бездіяльність), що порушують, умови договору.

Так, ст. 110 СЗ України встановлює, що залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу [4]. У деяких випадках (особливо цінний вантаж) охорона вантажу під час перевезення може покладатись на відправника.

Таким чином, протиправною поведінкою залізниці буде вважатись така поведінка, яка призвела до втрати чи пошкодження вантажу, що був прийнятий до перевезення. Така поведінка буде вважатись протиправною, тому що вона порушує вимоги закону (ЦК України, СЗ України), а також умови договору перевезення, за яким залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантаж та видати його одержувачу у належному стані.

Протиправними будуть вважатись такі дії залізниці, як порушення правил навантаження, недотримання умов транспортування (температурний режим, строки, спосіб транспортування), незабезпечення або неналежне забезпечення охорони вантажу (якщо такий обов'язок покладається на залізницю) та інші.

Шкідливий результат є другою неодмінною умовою цивільної відповідальності. Шкода являє собою втрату, загибель або зменшення цінності певного майна, що належить потерпілій особі. За загальним правилом шкода може бути як матеріальною (збитки), так і моральною.

Втрата вантажу – це не лише його загибель, фактичне знищення, а й неможливість для перевізника видати вантаж одержувачу в установленний строк. Відповідно до СЗ України вантаж вважається втраченим, якщо він не був виданий одержувачу на протязі 30 днів [4].

Часткова втрата чи нестача вантажу – це кількісне зменшення прийнятого до перевезення вантажу (зменшення ваги, міри, кількості у порівнянні з даними, що вказані в накладній).

Пошкодження вантажу – це така якісна зміна вантажу, яка викликає зменшення його цінності у вигляді неможливості або зменшення ефективності використання вантажу за призначенням [4].

Наступною необхідною умовою цивільної відповідальності залізниці за втрату чи пошкодження вантажу є причинний зв'язок між протиправною поведінкою та заподіяною шкодою. Іншими словами, щоб залізницю притягнути до відповідальності, необхідно довести, що саме її протиправні дії призвели до втрати чи пошкодження вантажу. Наявність причинного зв'язку обов'язкова. Транспортне законодавство встановлює, що перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження вантажу, які сталися не через його протиправні дії.

І остання умова цивільної відповідальності – це вина того, хто заподіює шкоду. Вина в цивільному праві (як до речі і в інших галузях права) визначається як психічне ставлення особи до своєї протиправної поведінки. Тобто той, хто заподіював шкоду, знав або повинен був знати, що його дії порушують вимоги закону чи умови договору та можуть привести до збитків у інших осіб.

У цивільному праві, на відміну від права кримінального чи адміністративного, діє презумпція вини. Іншими словами, особа, на яку покладається цивільна відповідальність, повинна сама довести, що заподіяні збитки сталися з незалежних від неї причин. Так, ст. 113 СЗ України встановлює, що за незбереження (втрату, нестачу, псування, пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу, залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження виникли з незалежних від них причин [4]. Таким чином, залізниця повинна відшкодувати збитки лише в тому разі, якщо саме її винні протиправні дії привели до збитків у власника вантажу.

Основні положення відповідальності регулюються заключним розділом СЗ України «Відповідальність залізниці, відправників вантажу, вантажоодержувачів і пасажирів. Акти, претензії і позови» (ст. ст. 105–137 СЗ України). Згідно зі ст. 105 СЗ України суб'єкти договору залізничного перевезення несуть обмежену майнову відповідальність «у межах і розмірах, передбачених цим Статутом і окремими договорами» [4]. Це положення суперечить ст. 6 Закону «Про транспорт», де говориться про «рівну і повну відповідальність».

Статті 118, 120, 122 СЗ України передбачають не тільки повну, а й підвищену відповідальність для відправників вантажу. Так, відповідно до ст. 118 СЗ України з відправника стягуються заподіяні залізниці збитки і втрати (повна відповідальність), а більш того – штраф у розмірі 50-разової провізної плати за всю відстань перевезення. Повна відповідальність відправника передбачена і в ст. 120 СЗ України за затримку вагонів і контейнерів через непредставлення до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил, або неналежне їх оформлення.

Разом із тим у СЗ України об'єктивно вирішене питання відповідальності за невиконання планів перевезень (ст. ст. 106–109 СЗ України). Це адекватна, збалансована відповідальність сторін як за розмірами штрафу, так і за умовами звільнення сторін від штрафу: за вантажі, плановані в тонах і вагонах, – 5 відсотків ставки за користування вагонами і по дві добові ставки у разі планування тільки у вагонах (контейнерах).

Обидві сторони звільнюються від цієї відповідальності в разі стихійних лих, аварій за припиненням виробництва продукції, що відвантажується, не менше трьох днів, обмежень перевезень, передбачених ст. 29 СЗ України. Залізниця звільняється від відповідальності в разі затримки відправником вагонів під розвантаженням, неплатоспроможності відправника, виконання відправником плану власними вагонами, недовантаження відправником вагонів, поданих у меншій кількості, ніж було заплановано [4]. Крім того, відправник звільняється від відповідальності частково (на третину), якщо відмовиться від вагонів не менш ніж за дві доби до дня відвантаження.

Залізниця звільняється від відповідальності за втрату вантажу і за наявності її вини, якщо сума відшкодування становить «менше однієї мінімальної заробітної плати за кожною накладною» (ст. 132 СЗ України).

Надійшли захищені права вантажовласників ст. 113 СЗ України, відповідно до якої тягар доведення відсутності вини у втраті, нестачі, псуванні, пошкодженні вантажу покладено на залізницю в усіх випадках. Крім того, вантажоодержувач має право вимагати від залізниці перевірки за вагою будь-яких вагонів без зовнішніх ознак втрати в залізниці, але не більше 10 відсотків прибулих одним під'їздом (не менше двох вагонів) [4].

Залізниця відшкодовує фактичні, тобто тільки прямі збитки від повної чи часткової втрати вантажу з її вини.

Поряд зі збитками залізниця відшкодовує провізну плату, якщо вона не була включена у вартість втраченого вантажу. Вартість вантажу визначається на підставі рахунків або інших документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу. Сума відшкодування зменшується на норму граничної розбіжності в показаннях ваг і природного збитку (ст. ст. 114, 115 СЗ України).

Особливе занепокоєння викликають положення ч. 5 ст. 114 СЗ України, якою обумовлено, що витрати і збитки, не передбачені договором перевезення і СЗ України, відшкодуванню не підлягають. Це положення має застосовуватися судовими органами з урахуванням ст. 4 ГПК України, внаслідок якої нормативно-правові акти, що суперечать законодавству, не застосовуються.

У частині, не пов'язаній з договором перевезення, залізниця несе повну майнову відповідальність. Усі обставини, що є підставою відповідальності залізниці та вантажовласників під час залізничного перевезення, посвідчуються комерційними актами чи актами загальної форми, що складаються станціями доріг за формою, встановленою додатком № 1 до Правил складання актів. Залізниця зобов'язана складати ці акти за власною ініціативою або на вимогу вантажовласників, коли виявляються відповідні обставини (ст. 129 СЗ України). Обов'язок складання комерційного акта виникає в залізниці, лише коли вона згідно зі ст. 52 СЗ України зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу.

Правила видачі вантажів (п. п. 18, 23, 24 припускають, що одержувач не має права вимагати від залізниці проведення перевірки і складання комерційного акта після початку розвантаження, яке здійснюється в місцях загального користування; коли одержувач почав розвантаження без представника станції; у разі видачі швидкопсувних вантажів, що прибули в справних вагонах без порушення граничного строку перевезення і режиму обслуговування. Відповідно до п. 12 Правил видачі вантажів комерційний акт про пошкодження тари не складається в разі відсутності пошкодження вантажу.

Встановлення законом або договором досудового врегулювання спору за волевиявленням суб'єктів правовідносин не є обмеженням юрисдикції судів і права на судовий захист.

Висновки з дослідження та перспективи подальших розвідок у цьому напрямі. Таким чином, можна констатувати, що питання цивільно-правової відповідальності сторін за договором перевезення вантажів залізничним транспортом є дуже актуальними. Специфічні ознаки правових відносин у сфері транспортної діяльності, їх складний

характер та особливості зобов'язань суб'єктів перевезень накладають відбиток і на умови їхньої відповідальності. Тому вдосконалення внутрішньодержавного, а також міждержавного регулювання діяльності залізничного транспорту – найважливіший напрям проведення економічних реформ.

Список використаної літератури:

1. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1996 – № 183. – Ст. 40
3. Цивільний кодекс України : Науково-практичний коментар / За ред. розробників проекту Цивільного кодексу України. – К. : Істина. – 928 с.
4. Про затвердження Статуту залізниць України : Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14. – Ст. 548.
5. Баукин В. Принципы ответственности за нарушение обязательств перевозки грузов железнодорожным транспортом / В. Баукин // Хозяйство и право. – 2004. – № 8. – С. 31-41.
6. Булгакова І.В. Транспортне право України : Академічний курс : [підруч. для юрид. спец. вищих навч. закладів] / І.В. Булгакова. – К. : Вид. Дім «Ін Юре», 2005. – 534 с.
7. Витрянский В.В. Договоры, регулирующие перевозки в прямом смешанном сообщении // Хозяйство и право. – 2001. – № 6. – С. 25–44.
8. Деркач Е.М. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом : дис. ... канд. юрид. наук. : спец. 12.00.04 / Е.М. Деркач. – Донецьк, 2007. – 212 с.
9. Ломака В. Відповідальність вантажовідправника та вантажоодержувача за несвоєчасну оплату перевезення вантажів залізничним транспортом / В. Ломака // Вісник Академії правових наук України : зб. наук. пр. / редкол. : В.Я. Тацій та ін. – Х. : Право, 2010. – №1. – 320 с.
10. Мілаш В.С. Комерційний договір у контексті сучасних ринкових умов / В.С. Мілаш. – Х. : Видавець ФОП Вапнярчук Н.М., 2007. – 440 с.
11. Про деякі питання практики застосування у вирішенні спорів законодавства про відповідальність за порушення у галузі залізничного транспорту (за матеріалами узагальнення судової практики у справах, розглянутих господарськими судами України): Інформаційний лист Вищого господарського суду України від 2 лютого 2010 р. // Вісник господарського судочинства. – 2010. – № 2. – Ст. 50-55.
12. Шершеневич Г.Ф. Учебник русского гражданского права (по изд. 1907 г.) / Г.Ф. Шершеневич. – М. : Спарк, 1995. – 650 с.