

ОБСЯГ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗА НЕВИКОНАННЯ ТА НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ ОБОВ'ЯЗКІВ ЗА ДОГОВОРАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Вікторія Ломака,

*здобувачка Науково-дослідного інституту
приватного права і підприємництва
Академії правових наук України*

Перевезення вантажів залізничним транспортом сьогодні є одним з найбільш поширених видів вантажних перевезень як в Україні, так і в усьому світі. Незважаючи на те, що ці перевезення забезпечують, перш за все, правовідносини, які мають приватноправовий характер, перебування залізничного транспорту у державній власності зумовлює особливості правового регулювання цієї сфери правовідносин. Тому особливо актуальним є аналіз підстав та обсягу відповідальності сторін за невиконання і неналежне виконання обов'язків за договорами перевезень вантажів залізничним транспортом.

Дослідженню означеної проблематики значну увагу приділяли такі вчені, як Б. Бабкін, М. Брагінський, В. Вітрянський, А. Гарбар, Н. Кузнецова, Н. Саніахметова, В. Смірнов, В. Черешнюк, В. Яковлева та ін., проте нові політичні й економічні реалії викликають необхідність з'ясування та вивчення нових аспектів цих відносин.

Безперечним є той факт, що, за загальним правилом, кожен повинен нести ризик своєї господарської діяльності та своєї поведінки. За визначенням Й. Покровського, цивільне право має своїм завданням усунути шкідливі наслідки, заподіяні правопорушенням; для нього важливо тільки одне – встановити, чи є в наявності те, що називається правопорушенням і що саме дає підставу накласти відповідальність на його винуватця [1, с. 277].

Цивільний кодекс (далі – ЦК) України визначає принципові положення про відповідальність за порушення зобов'язань з перевезення вантажів. Принагідно заперечимо поширену думку про те, що норми ЦК України про відповідальність з вантажних перевезень носять найбільш загальний характер і застосовуються тільки як заповнення правил спеціального транспортного законодавства. На нашу думку, більш коректно розглядати

норми ЦК як принципові положення про відповідальність, а правила транспортних статутів і кодексів як розвиток цих положень щодо того або іншого виду транспорту. Тим самим зберігається єдність цивільно-правового регулювання, ставиться ще один бар'єр на шляху спроб обґрунтувати самостійність галузі транспортного права й «особливості» транспортно-правового регулювання [2, с. 46]. Розглянемо ці два «рівні» нормативного регулювання докладніше.

Загальними обставинами, що визначають обсяг відповідальності сторін у правовідносинах з перевезень вантажів залізничним транспортом є положення чинного цивільного та господарського законодавства України. Так, підставою господарсько-правової відповідальності учасника господарських відносин є скоєне ним правопорушення у сфері господарської діяльності, а саме:

- учасник господарських відносин несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання господарського зобов'язання чи порушення правил здійснення господарської діяльності, якщо не доведе, що ним прийняті всі заходи щодо попередження господарського правопорушення, які залежали від нього;

- у випадку, якщо інше не передбачено законом або договором, суб'єкт господарювання за порушення господарського зобов'язання несе господарсько-правову відповідальність, якщо не доведе, що належне виконання зобов'язання виявилось неможливим у результаті дії непереборної сили, тобто надзвичайних і невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності. Не вважаються такими обставинами, зокрема, порушення зобов'язань контрагентами правопорушника, відсутність на ринку потрібних для виконання зобов'язання товарів, відсутність у боржника необхідних засобів [3, с. 31–41].

Одним із загальних способів зменшення відповідальності за цивільно-правовим договором є передбачена ч. 3 ст. 551 ЦК України можливість зменшення розміру неустойки за рішенням суду. Проте таке зменшення відповідно до цієї статті може відбутися за наявності однієї з двох підстав: якщо розмір неустойки значно перевищує розмір збитків або за наявності інших обставин, які мають істотне значення. Чіткий перелік обставин, що мають істотне значення, в ЦК України відсутній. Як зазначає О. Отрадна, це питання вирішується на підставі аналізу конкретної ситуації [4, с. 57].

Можливість зменшення розміру неустойки передбачена також Господарським кодексом (далі – ГК) України. Відповідно до ст. 233 ГК у разі, якщо належні до сплати штрафні санкції надмірно великі порівняно із збитками кредитора, суд має право зменшити розмір санкцій. При цьому має бути взято до уваги:

- ступінь виконання зобов'язання. Зменшення розміру штрафних санкцій має бути мінімальним, якщо боржник не починав виконання своєї частини зобов'язання [5, с. 377];
- майновий стан сторін, які беруть участь у зобов'язанні;
- не лише майнові, а й інші інтереси сторін, що заслуговують на увагу.

У літературі зазначається, що такою підставою може бути відсутність негативних наслідків у потерпілої сторони від прострочення виконання зобов'язання [5, с. 378].

Частиною 2 ст. 233 передбачена ще одна підстава для зменшення відповідальності: якщо порушення зобов'язання не завдало збитків іншим учасникам господарських відносин, суд може з урахуванням інтересів боржника зменшити розмір належних до сплати штрафних санкцій. В даній нормі під «іншими учасниками господарських відносин» слід розуміти третіх осіб, які не беруть участь у правовідношенні між боржником і кредитором, проте, наприклад, пов'язані з кредитором договірними відносинами. Якщо порушення зобов'язання боржником не потягло за собою відшкодування збитків кредитора перед цією третьою особою, то боржник сплачує відповідно менші збитки кредитором; крім того, він може клопотати перед судом про зменшення і штрафних санкцій.

Такою є і позиція Вищого господарського суду України щодо регулювання відносин перевезення вантажів залізницею України. Так у п. 22 листа Вищого господарського суду України «Про застосування деяких норм Статуту залізниць України та Правил перевезення вантажів» від 20.08.2001 р. № 01-8/917 зазначено, що господарський суд має право зменшувати розмір штрафу, передбаченого пунктами 118 та 122 Статуту заліз-

ниць України. Виходячи із загальних засад, встановлених у ст. 3 ЦК України (справедливості, добросовісності та розумності), слід визнати право судів при винесенні рішення про стягнення штрафу зменшувати його розмір з урахуванням усіх конкретних обставин справи. Підстави та розмір, на який зменшується стягуваний штраф, повинні бути в рішенні суду мотивовані й обгрунтовані. Однак встановлювати конкретний відсоток для зменшення штрафу або для його стягнення (наприклад 2 %), суд не має права, оскільки тим самим змінюється розмір штрафу, встановлений Статутом залізниць України [6, с. 114–117].

Н. Саніахметова зазначає, що наведені випадки не є підставою для повного звільнення від штрафних санкцій, оскільки зазначеними в статті обставинами неможливе винесення судом рішення про звільнення від сплати штрафних санкцій [7, с. 478].

Аналіз законодавства дає підстави для висновку про наявність ще однієї можливості майнової відповідальності, пов'язаної з випадками, коли порушення договірних зобов'язань викликане неправомірними діями (бездіяльністю) другої сторони зобов'язання. У цих випадках, згідно з ч. 3 ст. 219 ГК України, суд має право зменшити розмір відповідальності або звільнити відповідача від відповідальності.

У науковій літературі вказується на певну нелогічність положення про те, що розмір неустойки може бути зменшений за рішенням суду, якщо він значно перевищує розмір заподіяних кредитору збитків, оскільки характерним і привабливим у стягненні неустойки як міри відповідальності є те, що, вимагаючи стягнення неустойки з контрагента, який порушив зобов'язання та не сплатив неустойку добровільно, кредитор не треба доводити ні розмір, ні факт виникнення збитків [8, с. 83–87]. А у наведеній ситуації, хоча первісний обов'язок доводити той факт, що розмір стягуваної неустойки є надмірно великим у порівнянні із збитками кредитора, покладається на боржника, кредитор для можливості надання заперечень також треба підрахувати суму заподіяних збитків. На думку О. Отрадної, підставою для зменшення розміру неустойки судом повинна бути явна невідповідність розміру неустойки майновим наслідкам порушення зобов'язання, під якою слід розуміти ступінь виконання зобов'язання боржником, причини невиконання та заходи, вжиті боржником для належного виконання; часткову сплату неустойки в добровільному порядку; форму вини боржника й інші обставини, що заслуговують на увагу [9, с. 16–17]. Цю позицію можна визнати обгрунтованою.

Зменшення розміру відповідальності передбачено також ст. 219 ГК України, згідно з якою, якщо правопорушенню сприяли неправомірні дії (бездіяльність) другої сторони зобов'язання, суд має право зменшити розмір відповідальності або звільнити відповідача від відповідальності. На відміну від підстав, що наводилися, ця стаття передбачає можливість не тільки зменшення відповідальності, а й повного звільнення від неї. Крім того, ця стаття носить загальний характер і поширюється як на зменшення розміру штрафних санкцій, так і на відшкодування збитків. Подібне положення щодо зменшення розміру відповідальності міститься також в Принципах міжнародних комерційних договорів (принципи УНІДРУА). Відповідно до ст. 7.4.7, якщо шкода завдана частково в результаті дій або упущень потерпілої сторони або іншої події, у відношенні до якої вона несе ризик, розмір збитків, що відшкодовуються, має бути зменшений тією мірою, якою ці фактори сприяли виникненню шкоди з урахуванням поведінки кожної сторони. Події, відносно яких потерпіла сторона несе ризик, між іншим, можуть зводитися до дій чи бездіяльності осіб, за яких сторона несе відповідальність, наприклад, її працівників або представників (агентів) [10, с. 227]. Так, неподання перевізником транспортних засобів із причин, що залежать від відправника вантажу, може розглядатися як підстава відповідальності відправника вантажу лише в тому випадку, якщо останній не виконує обов'язків (що виникли з договору про пред'явлення вантажу та подачі транспортних засобів), без здійснення яких перевізник (боржник) не може виконати зобов'язання з подачі транспортних засобів (ст. 613 ЦК України). У зв'язку із цим доцільно закріпити у ст. 108 Статуту залізниць України загальне правило про те, що у випадках, коли відправник вантажу в порушення закону, інших правових актів або договору не виконає дій, без здійснення яких перевізник не може виконати свого зобов'язання з подачі транспортних засобів, останній вправі відмовитися від виконання договору та зажадати сплати неустойки.

У частині 6 ст. 232 ГК України міститься ще одне положення, що стосується обмеження відповідальності. За цією нормою нарахування штрафних санкцій за прострочення виконання зобов'язання, якщо інше не встановлено законом або договором, припиняється через шість місяців від дня, коли зобов'язання мало бути виконано. Іншими словами, чинним законодавством встановлюється граничний строк, за який можуть бути нараховані штрафні санкції.

О. Іоффе зазначав, що неустойка є оперативним засобом боротьби за неналежне ви-

конання зобов'язання, яким можна скористатися відразу, як було здійснено правопорушення, не чекаючи настання негативних наслідків, які ним викликані [11, с. 211]. Саме через «оперативність» неустойки як засобу боротьби з порушенням договору в ст. 258 ЦК України було встановлено скорочений строк позовної давності в один рік для вимог про стягнення неустойки (штрафу, пені). В силу ст. 261 перебіг строку позовної давності за зобов'язаннями з визначеним строком виконання починається із спливом строку виконання; за зобов'язаннями, строк виконання яких не визначений або визначений моментом вимоги, перебіг позовної давності починається від дня, коли у кредитора виникає право пред'явити вимогу про виконання зобов'язання (якщо при цьому боржникові надається пільговий строк для виконання такої вимоги, перебіг позовної давності починається із спливом цього строку).

Аналіз чинного законодавства про відповідальність дає підстави для висновку, що, крім зазначеного, український законодавець зробив ще одне штучне обмеження обсягу відповідальності сторін. Так, при вирішенні питання про прострочення оплати за надані послуги залізниці слід мати на увазі, що Законом України «Про відповідальність за не своєчасне виконання грошових зобов'язань» від 22.11.1996 р. граничний розмір пені, який сплачує платник за прострочку платежу, не може бути встановлений домовленістю сторін більшим від подвійної облікової ставки Національного банку України, що діяла у період, за який сплачується пеня. У зв'язку з цим заслуговують на увагу два моменти. Цим Законом встановлюється обмеження розміру пені за грошовими зобов'язаннями подвійним розміром облікової ставки Національного банку України. Як зазначає В. Вітрянський, у численних договорах встановлюються неустойки, які в багато разів перевищують усі розумні межі (наприклад, 5–10 % суми заборгованості за кожен день затримки оплати товарів, робіт або послуг (1800–3600 % річних) [12, с. 673]. Обмеження розміру пені, яка нараховується на грошове зобов'язання, за таких умов можна вважати позитивним.

Чи відповідатиме рішення суду про стягнення з боржника на користь винуватої сторони збитків і неустойки, хоча б і в зменшеному розмірі, згідно з ч. 1 ст. 616 ЦК України, принципам справедливості та розумності, у разі, якщо порушення зобов'язання сталося з вини не боржника, а кредитора? У пункті 43 Інформаційного листа Вищого господарського суду «Про деякі питання практики застосування норм Цивільного та Господарського кодексів України» від 07.04.2008 р.

№ 01-8/211 вказано, що відповідно до ч. 1 ст. 616 ЦК України, якщо порушення зобов'язання сталося з вини кредитора, суд відповідно зменшує розмір збитків і неустойки, які стягуються з боржника. При застосуванні цієї норми слід враховувати, що якщо порушення зобов'язання сталося з вини кредитора, то збитки кредитора слід вважати такими, що завдані внаслідок його власних дій чи бездіяльності, і вони не є результатом порушення його права. Такі збитки не підлягають відшкодуванню згідно з ч. 1 ст. 22 ЦК України, навіть якщо відповідно до закону або договору боржник несе відповідальність за порушення зобов'язання незалежно від наявності його вини. Оскільки стягнення неустойки за правовою природою є компенсацією майнових втрат кредитора, що сталися внаслідок порушення його права, у розмірі, який визначається у спрощеному, порівняно із відшкодуванням збитків, порядку, то якщо порушення зобов'язання сталося цілком з вини кредитора у нього не виникає також права на неустойку. Отже, ст. 616 ЦК України слід застосовувати для визначення розміру збитків та неустойки, що підлягають стягненню на користь кредитора з урахуванням ступеня його вини у порушенні зобов'язання.

Правове регулювання перевезень транспортно-логістичних перевізників обмежену відповідальність перевізника. Спеціальне залізничне законодавство виявляло в даному питанні відому гнучкість, що може трактуватися як вилучення окремих випадків з-під дії загального правила обмеженої відповідальності. Згідно із ст. 151 Статуту залізниць СРСР 1964 р. залізниця при несхоронності вантажу відшкодовувала реальний збиток у розмірі вартості вантажу, але у випадку використання залізницею для своїх потреб будь-яких вантажів відшкодовувалася вартість вантажу в подвійному розмірі. Такий підхід нагадує застосування обмеженої відповідальності перевізника, що властиво багатьом зарубіжним правовим порядкам; відповідальність перевізника обмежена розміром реального збитку за винятком ситуацій, коли втрата (псування) вантажу відбулася в результаті грубої недбалості перевізника. У цілому ж односторонність обмеження відповідальності на користь перевізника в залізничному транспортному законодавстві СРСР проводилася досить жорстко. Так, пошкодження вагона відправником вантажу (вантажодержувачем) тягло накладення штрафу в розмірі п'ятикратної вартості ушкоджень і одночасно поклало на спричинювача обов'язок відшкодувати збитки залізниці (ст. 162 Статуту залізниць СРСР 1964 р.), а аналогічне порушення залізницею вимагало відшкодування реального збитку (ст. 163).

Встановлений транспортним правом принцип обмеженої відповідальності перевізника, як правило, не викликав заперечень у спеціальній літературі. Найбільш зваженим, на нашу думку, є підхід В. Смирнова, який не згодний із скасуванням правила обмеженої відповідальності, але вважає, що сумнівною є доцільність збереження обмеженої відповідальності в межах, встановлених чинним законодавством [13, с. 196]. На думку В. Смирнова, встановлення обмеженої відповідальності перевізника зумовлено економічними причинами: по-перше, можливості транспортних підприємств з відшкодування заподіяних клієнтам збитків більш обмежені, ніж у виробничих підприємств, оскільки транспорт не виробляє цінностей, а лише переміщує їх із сфери виробництва в сферу споживання; по-друге, врахування інтересів і можливих збитків відправника вантажу або вантажодержувача практично неможливе, тому що клієнтура транспорту обчислюється астрономічними числами. Збереження обмеженої відповідальності не означає неможливість коригування її законодавчого оформлення. Рішення проблеми В. Смирнов вбачав у посиленні договірних засад у регулюванні відповідальності. Так, неприпустима абсолютна заборона угод про зміну відповідальності, що перешкоджає договірному підвищенню санкцій за порушення умов перевезення; необхідно зрівняти взаємну відповідальність учасників зобов'язання з перевезення; відповідальність перевізника не повинна зводитися до фіксованих штрафних санкцій, але перевізник зобов'язаний відповідати в розмірі понесеного клієнтурою позитивного збитку [13, с. 198]. Як бачимо деякі пропозиції є актуальними і сьогодні.

Зміна соціально-економічних відносин усунула плановий характер договору перевезення. Принцип обмеженої відповідальності необхідно було по-новому переглянути, обґрунтувати його застосування в умовах вільної економічної діяльності, адже перевезення є підприємницькою діяльністю транспортних організацій і має відповідати всім принципам підприємницької діяльності.

Встановлення принципу обмеженої відповідальності не є справедливим у контексті єдності перевезення та поставки. Несхоронність вантажу (товару) може бути відшкодована відправникові вантажу (постачальникові) тільки в межах суми реального збитку, а постачальник несе відповідальність перед покупцем у повному обсязі. У силу зазначених причин вантажодержувачеві (покупцеві) економічно не вигідно адресувати претензії до перевізника та вимагати його відповідальності. Це тим більше справедливо, що звільнення залізничного перевізника від

відповідальності, передусім у силу правил ст. 111 Статуту залізниць України, легко досяжне, а порядок покладання відповідальності на залізничного перевізника складний; спростування доказів, що наводяться залізничним перевізником, винятково ускладнене. Обмежена відповідальність перевізника побічно стимулює одержувача до перенесення збитків з перевізника на відправника та звільнення першого від відповідальності в цілому. Така позиція поділяється й українськими правниками. Так, на думку І. Булгакової, існує «необхідність законодавчого закріплення права вантажовідправника і вантажодержувача на спростування презумпції звільнення залізниці від відповідальності за несхоронність вантажу за наявності обставин, зазначених у ст. 111 Статуту залізниць України» [14, с. 9].

Крім того, склалася практика автоматичного звільнення залізниці від відповідальності за наявності будь-яких із зазначених обставин. Фактично діє незаперечна (неспростовна) презумпція відсутності підстав для відповідальності залізниці в установлених випадках. Однак вказані у Статуті обставини не завжди свідчать про те, що несхоронність вантажу виникла з незалежних від залізниці причин (у відсутності її вини). Тому ми вважаємо, що господарським судам при вирішенні спорів, пов'язаних із незбереженням вантажів, необхідно більш критично ставитися до оцінки обставин, зазначених у ст. 111 Статуту залізниць України.

Висновки

Обсяг відповідальності за невиконання чи неналежне виконання обов'язків за договорами перевезень вантажів залізничним транспортом нормативно визначається виходячи, по-перше, із загальних положень про відповідальність, передбачених нормами Цивільного та Господарського кодексів України; по-друге, із спеціальних правил, закріплених Статутом залізниць України та відповідними підзаконними нормативними актами, а також із узагальнення судової практики, що здійснюється Вищим господарсь-

ким судом України. У зв'язку з цим ми вважаємо, що поєднання цих двох «рівнів» нормативного регулювання має певні колізійні моменти. Таким, зокрема, вважаємо принцип обмеженої відповідальності залізничного перевізника, який суперечить принципу цивільного законодавства України щодо застосування обмеженої відповідальності до всіх зобов'язальних правовідносин, а не до окремих порушень умов зобов'язання, засадам правового регулювання підприємницької діяльності, а у ряді випадків – принципам рівності правового режиму та справедливості.

Література

1. *Покровский И. А.* Основные проблемы гражданского права. – М., 1998.
2. *Бабкин Б. Г., Гарбар А. Б.* Принцип ограниченной ответственности и страхование в сфере железнодорожных перевозок грузов // Журнал российского права. – 2008. – № 8.
3. *Баукин В.* Принципы ответственности за нарушение обязательств перевозки грузов железнодорожным транспортом // Хозяйство и право. – 2004. – № 8.
4. *Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: У 2 т. / За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, В. В. Луця.* – К., 2005.
5. *Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / Г. Л. Знаменський, В. В. Хахулін, В. С. Щербина та ін.; За ред. В. К. Мамутова.* – К., 2004.
6. *Вісник господарського судочинства.* – 2001. – № 4.
7. *Господарський кодекс України: Коментар / За ред. Н. О. Саніахметової.* – Х., 2004.
8. *Черешнюк В. Н.* Штрафні санкції за порушення господарських договорів // Підприємництво, господарство і право. – 2006. – № 7.
9. *Отраднава О. О.* Неустойка в цивільному праві: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – К., 2002.
10. *Принципы международных коммерческих договоров / Пер. А. С. Комарова.* – М., 2003.
11. *Иоффе О. С.* Избранные труды: В 4 т. – СПб., 2004. – Т. 3.
12. *Брагинский М. И., Витрянский В. В.* Договорное право: Кн. 1. Общие положения. – М., 2003.
13. *Смирнов В. Т., Яковлева В. Ф.* Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. – Л., 1978.
14. *Булгакова І. В.* Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – К., 2003.

