

Р. Б. Сірко

кандидат юридичних наук, доцент, доцент кафедри юриспруденції
Чернівецького інституту Міжнародного гуманітарного Університету

ЩОДО ОКРЕМИХ ПИТАНЬ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ УЧАСНИКІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Конкретні правовідносини, що впливають з залізничного перевезення вантажів, мають у своїй основі укладений договір на здійснення перевезення вантажів залізничним транспортом. Детальна правова регламентація умов даного договору має істотне значення, так як саме від його змісту ставляться в залежність багато обставин, в тому числі пов'язані з відшкодуванням шкоди, заподіяної в разі виникнення залізничного події.

В українській і зарубіжній літературі проблемам, що стосуються правовідносин, пов'язаних з залізничним перевезенням вантажів, приділяється певна увага, даній темі присвячуються окремі наукові статті, однак, зокрема, питання про відповідальність опрацьовані недостатньо, хоча необхідність їх детального вивчення, що підтверджує необхідність дослідження, обумовлена не тільки високою значимістю правовідносин з вантажоперевезень для національної економіки України в цілому, але і визначається їх практичною значущістю при здійсненні правового захисту майнових інтересів конкретних суб'єктів господарювання, які є учасниками вищезгаданих правовідносин.

Відповідальність підприємств залізниці, а також вантажовідправників, вантажоодержувачів при заподіянні шкоди внаслідок залізничного події, незважаючи на наявність між сторонами договірних взаємовідносин, пов'язаних з перевезенням, носить найбільш яскраво виражений імперативний характер. Це обумовлено двоїстістю статусу залізничного підприємства, - з одного боку, як повноправного суб'єкта господарювання, з іншого - як природної монополії держави на даний вид послуг, нерозривно пов'язаної з володінням специфічним видом матеріальних активів - залізничним транспортом, які представляють особливу соціальну значущість і разом з тим особливу соціальну значимість і разом з тим особливу небезпеку для оточуючих, і тому вимагає неухильного дотримання певних норм і правил, закріплених нормативними документами.

Ключові слова: перевезення, залізничний транспорт, реформування, відносини з перевезення залізничним транспортом, статут залізниці, договір перевезення залізничним транспортом, зобов'язання, відповідальність, залізниця, транспорт.

Постановка проблеми. Конкретні правовідносини, що впливають з залізничного перевезення вантажів, мають у своїй основі укладений договір на здійснення перевезення вантажів залізничним транспортом. Детальна правова регламентація умов даного договору має істотне значення, так як саме від його змісту ставляться в залежність багато обставин, в тому числі пов'язані з відшкодуванням шкоди, заподіяної в разі виникнення залізничного події.

В українській і зарубіжній літературі проблемам, що стосуються правовідносин, пов'язаних з залізничним перевезен-

ням вантажів, приділяється певна увага, даній темі присвячуються окремі наукові статті, однак, зокрема, питання про відповідальність опрацьовані недостатньо, хоча необхідність їх детального вивчення, що підтверджує необхідність дослідження, обумовлена не тільки високою значимістю правовідносин з вантажоперевезень для національної економіки України в цілому, але і визначається їх практичною значущістю при здійсненні правового захисту майнових інтересів конкретних суб'єктів господарювання, які є учасниками вищезгаданих правовідносин.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Тео-

ретичну основу дослідження склали наукові праці таких науковців, як С.С. Алексєєв, А.Г. Биков, Г.С. Гуревич, О.В. Дзера, А.С. Довгерт, В.А. Єгізаров, А.Д. Кейлін, Н.С. Ковалевська, В.В. Луць, О.Л. Маковський, Я.І. Рапопорт, А.М. Рубін, Г.П. Савічев, О.М. Садіков, Є.О. Харитонов, М.Є. Ходунов, Я.М. Шевченко, Г.Ф. Шершеневич та інших.

Мета статті. Метою статті є науковий аналіз положень законодавства України щодо правового регулювання відповідальності учасників перевезення вантажів залізничним транспортом.

Викладення основного матеріалу.

Як будь-який цивільно-правовий договір, договір залізничного перевезення вантажів має в основі автономну волю сторін, і є підставою виникнення взаємних зобов'язань між даними сторонами. Але при цьому необхідно мати на увазі, що автономія волі сторін договору не є необмеженою. Статті 626-629 ЦК України встановлюють, що договір повинен відповідати обов'язковим для сторін правилам (імперативним нормам), встановленим нормативними правовими актами, що діють у момент його укладення [5].

Специфічність норм транспортного права полягає в наданні сторонам договору в порівняно з іншими цивільно-правовими нормами набагато меншою свободи, істотно обмеженою нормами національного законодавства та міжнародних угод. В той же час не можна говорити про повну відсутність автономії волі сторін, так як вона є невід'ємною складовою договірних відносин в ринковій економіці. В першу чергу в договірному праві автономія волі виражається в свободі конкретних осіб в укладенні договору. Стаття 627 ЦК України закріплює, що будь-яке спонукання до укладення договору не допускається, за винятком випадків, коли обов'язок укласти договір передбачений законодавством або добровільно прийнятим самими сторонами зобов'язання [5].

Разом з тим для сторін договору перевезення зазначене положення застосовується неоднаково. так, власник вантажу є вільним у виборі виду перевезення та контрагента для укладення договору, що гарантується йому загальними

принципами національного законодавства та міжнародного права. Наприклад, стаття 3 Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів закріплює, що «ніщо не зачіпає право вантажовідправника вибирати між змішаним перевезенням та перевезенням, здійснюваною на окремих етапах різними видами транспорту» [10].

У залізниці, яка є масовим маршрутним перевізником і організуючою свою роботу за певними їй самій маршрутами і графіками руху, навпаки, відсутня свобода в ухваленні рішення про вибір контрагента і укладанні або неукладення з ним договору перевезення.

Так, згідно зі статтею 2 СЗ України, одним з головних завдань залізничного транспорту є забезпечення у взаємодії з іншими видами транспорту потреб економіки і населення в перевезеннях і пов'язаних з ними роботи та послуги [6].

Таким чином, характер діяльності залізниці як перевізника передбачає наявність у неї необмеженого індивідуалізоване кількості клієнтів, що користуються її послугами, що дозволяє віднести договір залізничного перевезення до публічних договорів, особливість якого - обов'язок залізниці як комерційної організації, що займається перевізною діяльністю на основі заздалегідь опублікованих тарифів, укласти відповідні договори з кожним звернувшись, за умови дотримання цією особою встановлених нормативних приписів. Більш того, залізниця не має права надавати перевагу одному власнику вантажу перед іншим щодо укладення договору перевезення.

Законодавче обмеження принципу свободи договору в сфері діяльності залізничного транспорту обумовлено перш за все особливою значущістю залізничних перевезень, специфікою роботи даного виду транспорту і здійснення перевізного процесу: масовістю операцій при здійсненні перевезення, єдністю транспортно-технологічних процесів, інтересами безпеки руху поїздів і запобігання залізничних пригод, одноманітністю в розумінні та застосуванні правових норм в різних державах.

Цивільний кодекс є кодифікованим нормативно-правовим актом і в сфері регулю-

вання залізничних перевезень вантажів включає в себе принципові положення, що визначають систему правового регулювання відповідних цивільно-правових відносин.

Переважає в даний час концепція щодо розглянутого договору виходить з того, що основною метою діяльності транспортних організацій є надання клієнтам транспортних послуг та відносить даний договір до договорів про надання послуг. Подібна позиція переважає в українській юридичній науці - наприклад, І. С. Лукасевич-Крутник вказує, що предметом договору перевезення є послуга по доставці і видачі уповноваженій особі ввіреного відправником вантажу [12, С. 4-7].

Аналізуючи цю проблему, українські автори припускають, що «договір залізничного перевезення вантажу - особливе зобов'язальне відношення, що породжується в переважній більшості випадків договором купівлі-продажу як актом планування переміщення вантажів в просторі від однієї особи до іншої». На цій підставі, на думку цих дослідників, його слід було б виділити в особливу групу самостійних договорів, підпорядкованих нормам інституту транспортного права, але з урахуванням тих елементів правових норм, які діють щодо договорів купівлі-продажу, які не знайшли свого відображення в транспортному праві [11, с. 52-56].

Разом з тим слід зауважити, що на практиці договори, що укладаються підприємствами залізниці з клієнтами, як правило, носять комплексний характер і містять в собі як елементи договору перевезення, так і умови про надання інших додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням.

Предмет договору перевезення - послуги з доставки довіреної перевізника матеріальних цінностей (товарів) в пункт призначення. Ці послуги включають не тільки фактичну перевезення товарів, а й інші види діяльності, такі як зберігання, доставка товарів одержувачу, часто навантаження і розвантаження.

Істотними умовами договору є обсяги і терміни надання транспортних засобів і подання товарів для перевезення, а також порядок їх вирішення.

Дії, зазначені в статті 917 ЦК України, здійснюються в порядку, встановленому законодавством про транспорт [5].

Крім того, цивільно-правовий характер відносин, що розвиваються на етапі узгодження позицій майбутніх учасників договору перевезення, навіть тоді не викликає жодних сумнівів.

У залізничному транспорті порядок поставки вагонів на під'їзних дорогах визначається договором на експлуатацію під'їзних доріг або договором на поставку і забирання вагонів з урахуванням розміру середньої щоденної завантаження або розвантаження. Доставка вагонів для навантаження вантажовідправником по колії загального користування проводиться відповідно до попередніх повідомленнями або через певні проміжки часу.

Початковий термін доставки транспортного засобу може бути змінений за згодою сторін.

Місце доставки транспортних засобів залежить від характеристик їх роботи і технічних можливостей перевізника і відправника. При перевезенні залізничним транспортом транспортні засоби доставляються на станцію. Зобов'язання перевізника уявити транспортний засіб відповідає зобов'язанням відправника уявити товари для перевезення.

Умови доставки до перевезення - загальні, які повинні виконуватися в усіх випадках, незалежно від специфіки вантажу, і спеціальні, які використовуються під час перевезення вантажів із спеціальними властивостями.

Загальні умови відносяться до кількості та найменування товару, визначення їх ваги, упаковки, маркування та декларації вартості.

Спеціальні - встановлені для товарів, перевезення яких вимагає дотримання спеціальних заходів і умов їх транспортування. Наприклад, при перевезенні багатьох видів товарів необхідно надати сертифікат про їх якість [13, С. 77].

Така система правового регулювання відносин при перевезенні товарів, пасажирів і багажу, коли основний шар правових відносин регулювався не законом, а підлеглими нормативними актами уряду і відомчими нормативними актами тран-

спортних міністерств, створила сприятливу основу для здійснення чисто відомчих інтересів на шкоду правам і законним інтересам пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів, що було виражено в численних правилах, які страждають від явної «упередженості» на користь транспортних організацій.

Обмеження свободи договору перевезення національним законодавцем особливо яскраво проявляється в питаннях регулювання цивільно-правової відповідальності.

Так, договори перевезення в області встановлення відповідальності перевізника за невиконання своїх зобов'язань істотно відрізняються від інших договорів про надання послуг. Наприклад, в договорі перевезення вантажу володілець не зобов'язаний доводити факт невиконання або неналежного виконання перевізником свого зобов'язання, так як цей факт очевидний - неотримання уповноваженою особою на тримання вантажу, переданого перевізнику для перевезення, в цілості.

За загальним правилом, вина перевізника в невиконанні чи неналежному виконанні договору перевезення презюмується.

При залізничних перевезеннях дана норма закріплюється в п.п. 113, 127 СЗ України, які вказують, що «залізниця несе матеріальну відповідальність за втрату, недостачу або пошкодження (псування) вантажу, що відбулися після прийняття вантажу до перевезення до видачі його вантажоодержувачу, якщо не доведуть, що незбереження вантажу сталася внаслідок обставин, які вони не могли запобігти і усунення яких від них не залежало» [6].

Іншими словами, тягар доведення відсутності порушення перевізником своїх зобов'язань за договором перевезення лежить на самому перевізнику. І, відповідно, для стягнення з останнього збитків кредитор-вантажовласник не зобов'язаний доводити факт порушення перевізником своїх зобов'язань по виконанню на користь вантажовласника дій з перевезення.

У ситуації залізничного події найтіснішим чином переплітаються як зобов'язання з заподіяння шкоди, так і зобов'язання, що впливають з договору

перевезення вантажів, так як саме така подія може спричинити порушення і тих, і інших зобов'язань, тісно пов'язаних між собою. Разом з тим, незважаючи на комплексність застосування, слід їх чітко розмежовувати, відокремлюючи саме відшкодування заподіяної шкоди від штрафних санкцій за невиконання зобов'язань, прийнятих на себе сторонами внаслідок укладення договору залізничного перевезення вантажів.

Особливістю, характерною для обох типів зобов'язань, є їх імперативний характер і мінімальну участь самих сторін в регулюванні відповідних правовідносин.

Згідно статті 920 ЦК України [5] та пункту 127 СЗ України [6], будь-які угоди підприємств залізниці з вантажовласниками про обмеження або усунення відповідальності, встановленої законодавством, визнаються нікчемними, крім випадків, коли укладення подібних угод допускаються самим законодавством.

В окремих нормах передбачена нормативними документами матеріальна відповідальність носить комплексний характер - встановлено зобов'язання за відшкодуванням заподіяної неналежними діями шкоди, а також, понад шкоди - штрафних санкцій. Так, за перевищення вантажопідйомності (перевантаження) вагона (п. 124 СЗ України) [6] вантажовідправник несе відповідальність у вигляді відшкодуванням збитків у випадках залізничних пригод, що виникли внаслідок перевантаження. Аналогічна норма є у статті 16 УМВС [9].

Підвищена відповідальність обумовлена суттєвою небезпекою подібних дій і виконанням нею крім компенсаційної ще й превентивної функції, щоб уникнути подібних порушень в майбутньому. Наприклад, з вибухових, легкозаймистих, радіоактивних, отруйних і іншим небезпечних вантажів передбачена особлива обов'язок вантажовідправника - підготувати ці вантажі таким чином, щоб забезпечувалися їх транспортабельність, безпеку руху, збереження вантажу, транспортних засобів і контейнерів при перевезенні.

Говорячи про майнову відповідальність залізниці, слід зауважити, що вона також носить двоїстий характер і може виступати

у вигляді відповідальності за заподіяння майнової шкоди (внедоговорной) і відповідальності за порушення своїх договірних зобов'язань по залізничне перевезення вантажів. Однак розмежувати, до якого конкретно виду належить та чи інша відповідальність, може бути ще складніше, ніж по вантажовідправників та вантажоодержувачів. Найбільш тісно зобов'язання переплітаються на прикладі відповідальності за вантаж, прийнятий залізницею до перевезення і пошкоджений (знищений) внаслідок залізничного події.

Відповідно до статті 924 ЦК України [5] і статей 113, 127 СЗ України [6] перевізник несе відповідальність за незбереження вантажу, що відбулася після його прийняття до перевезення і до видачі вантажоодержувачу або уповноваженій особі, якщо не доведе, що втрата, недостача або пошкодження вантажу сталися внаслідок обставин, запобігти яким перевізник був не в змозі і усунення яких від нього не залежало, наприклад, внаслідок особливих природних властивостей вантажу, недоліків тари або упаковки, які не могли бути помічені при прийомі вантажу, тощо.

Як видно з проаналізованих норм, якщо зобов'язання з заподіяння шкоди припускають його повне відшкодування, то відповідальність за невиконання зобов'язань по перевезенню має безліч застережень і обмежень і багато що залежить від того, яка норма буде застосована - регламентує договір перевезення або зобов'язання із заподіяння шкоди. Вважаємо, що в даній ситуації діє правило пріоритету спеціальної норми над загальною і застосуванню підлягають саме норми з договору перевезення, закріплені в ЦК України [5] і СЗ України [6], а при міжнародних перевезеннях - в УМВС як міжнародно-правовому акті, що стоїть вище національного законодавства [9].

Таким чином, відповідальність підприємств залізниці, а також вантажовідправників, вантажоодержувачів при заподіянні шкоди внаслідок залізничного події, незважаючи на наявність між сторонами договірних взаємовідносин, пов'язаних з перевезенням, носить найбільш яскраво виражений імперативний характер. Це обумовлено двоїстістю статусу залізнич-

ного підприємства, - з одного боку, як повноправного суб'єкта господарювання, з іншого - як природної монополії держави на даний вид послуг, нерозривно пов'язаної з володінням специфічним видом матеріальних активів - залізничним транспортом, які представляють особливу соціальну значущість і разом з тим особливу соціальну значимість і разом з тим особливу небезпеку для оточуючих, і тому вимагає неухильного дотримання певних норм і правил, закріплених нормативними документами.

Список використаної літератури

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996. // Відомості Верховної Ради. 1996. № 30. Ст. 141.
2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року із змінами внесеними Законом від 21.12.2000 р. // Відомості Верховної Ради, 2001, № 9, Ст. 68.
3. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. № 40. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 16.01.2020 р).
4. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000 р. // Відомості Верховної Ради України. 2000. № 28. // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text> (дата звернення 25.12.2020)
5. Цивільний Кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 40-44. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 16.01.2021 р).
6. Статут залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF> (дата звернення: 18.01.2020 р).
7. Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів: Наказ Міністерства транспорту України від 21.11.2000 р. № 644.
8. Правила планування перевезень вантажів затвердженні наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 р. № 873, Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 29.12.2002 р. за №1030/7318 із змінами і доповненнями внесеними наказом Міністерства транспорту України від 01.12.2008 № 1454.
9. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) від 01.11.1951 року Зі змінами і доповненнями, внесеними

- від 6 червня 2014 року, від 16 жовтня 2015 року // URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/998_011#Text
10. Про міжнародні змішані перевезення вантажів: Конвенція ООН (КСП) Женева, 24 травня 1980 р. // URL: <http://www.singlewindow.org/docspravo/12/119?lang=ukr>
11. Волкова А. В. Правова природа договору міжнародного комбінованого перевезення вантажів / А. В. Волкова // Вісник Запорізького національного університету. Юридичні науки. 2013. № 1(1). С. 52-56.
12. Лукасевич-Крутник І. С. Довгостроковий договір у системі договорів перевезення. Науковий вісник Міжнародного гуманітарного університету. Сер.: Юриспруденція. 2017. № 30. Том 2. С. 4-7
13. Правове регулювання перевезень в Україні/ За ред. Є.О. Харитонова. Х: Одісей. 2006. 550 с.

Sirko R. Regarding certain issues of legal regulation of liability of participants in the carriage of goods by rail

Specific legal relations arising from the carriage of goods by rail are based on a contract for the carriage of goods by rail. Detailed legal regulation of the terms of this contract is essential, as it is from its content depends on many circumstances, including those related to compensation for damage caused in the event of a railway accident.

In the Ukrainian and foreign literature, the problems related to the legal relations related to rail freight, some attention is paid to this topic, some scientific articles are devoted to this topic, however, in particular, the issue of liability is insufficiently addressed, although the need for detailed study. , due not only to the high importance of legal relations in freight for the national economy of Ukraine as a whole, but also determined by their practical significance in the implementation of legal protection of property interests of specific business entities that are participants in the above legal relations.

The responsibility of railway enterprises, as well as shippers, consignees in causing damage as a result of a railway accident, despite the existence of contractual relations between the parties related to transportation, is the most pronounced imperative nature.

This is due to the duality of the status of the railway enterprise - on the one hand, as a full-fledged business entity, on the other - as a natural monopoly of the state on this type of services, inextricably linked to ownership of a specific type of tangible assets - rail transport. and at the same time special social significance and at the same time special danger for others, and therefore requires strict observance of certain norms and rules enshrined in regulations.

Key words: *transportation, rail transport, reform, rail transportation relations, railway charter, rail transportation contract, obligations, liability, rail, transport.*