

**ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ СТОРІН ЗА ПОРУШЕННЯ ЇХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

*В статті йдеться про охоронну функцію законодавства про автомобільні перевезення. Автор притримується позиції переростання акцесорного зобов'язання як наслідку порушення сторонами договору їх зобов'язань у цивільно-правову відповідальність при юрисдикційному судовому захисті порушених прав. Звернуто увагу на недоліки чинного законодавства, у тому числі, яке безнадійно застаріло (Статут автомобільного транспорту Української РСР), та його приведення до потреб практики.*

**Ключові слова:** автомобільний транспорт, акцесорне зобов'язання, відповідальність, договір, правове регулювання.

**Постановка проблеми та її актуальність.**

Відповідальність сторін за неналежне виконання зобов'язань за договором на перевезення вантажів автомобільним транспортом є зворотнім боком їх належного виконання. В результаті порушень виникає додаткове акцесорне зобов'язання для порушника, що є уточненням загальних положень про відповідальність за порушення зобов'язань Глави 51 ЦК України та вихідним положенням типології договору, зокрема Глави 64 ЦК України та спеціального законодавства, зокрема «Правил перевезення вантажів автомобільних транспортом в Україні» [2].

У їх п. 10.16. встановлено, що замовник відповідає за всі наслідки неправильного пакування вантажів (бій, поломка, деформація, теча тощо), а також застосування тари й упаковки, що не відповідають властивостям вантажу, його масі або встановленим стандартам і технічним умовам. Видається, що тут йдеться про ставлення замовника до виконання зобов'язань – відповідальне – загальна оцінна категорія, яка деталізується в технічному та правовому аспектах. Вже у іншому пункті наголошується, що перевізник не несе матеріальної відповідальності у випадках розходження між масою вантажу, що зазначена у товарно-транспортних документах, і фактичною масою вантажу, якщо різниця маси не перевищує нормативів. Тут уже йдеться про матеріальну відповідальність як відповідальність у цивільному праві. Для перевізника встановлено, що той несе матеріальну відповідальність за збереження вантажу від повної чи часткової втрати, ушкодження чи псування при перевезенні у розмірі фактичної шкоди, окрім випадків, передба-

чених законодавством України. Проте нічого не вказано про відповідальність замовника за інші порушення. Хіба що у Правилах встановлено, що замовник несе перед перевізником відповідальність за пошкодження або знищення рухомого складу і пристроїв до нього з вини замовника під час приймання вантажів для перевезення. Проте не уточнено яку і у якому розмірі. Очевидно, що у такому формулюванні складно встановити саме санкції і їх слід виводити із презумпцій, зокрема презумпції повного відшкодування завданого збитку, що слідує із змісту ч. 1 ст. 22 ЦК України.

**Мета статті** полягає в обґрунтуванні підходів до врегулювання відповідальності за порушення зобов'язань за договором на перевезення вантажу автомобільним транспортом. **Об'єктом** є правовідносини, які виникають внаслідок порушення зобов'язань за договором на перевезення вантажу автомобільним транспортом, а **предметом** – положення актів чинного законодавства та наукові напрацювання з цієї проблематики.

**Аналіз досліджень і публікацій.** Зазначеним питанням присвячені праці провідні фахівців у сфері договірних прав та тих, хто спеціалізувався на перевезеннях вантажів, зокрема: Л. Я. Свистун, частково Т. О. Колянковської, російських дослідників Р. Ш. Цинцадзе, В. П. Дуюн, Т. П. Кизяковської, В. В. Вітрянського, О. З. Прокопєвої, Т. І. Іванової, Ю. А. Лончакової, А. М. Бянкіна.

**Виклад основного матеріалу.** Як свідчить практика, значна частина справ у господарських судах пов'язана із позовами до замовників, зокрема щодо оплати наданих послуг. Так, справа 4/127-09 [4], що розглянута Господарським су-

дом Вінницької області за позовом Товариства з обмеженою відповідальністю «Схід-Захід», до ДП ТД «Вінні-фрут», про стягнення 359482,20 грн. боргу за перевезення вантажів автомобільним транспортом згідно договорів № 12, № 1 від 09.01.2008, 01.01.2009, які суд задовольнив. Актами виконаних робіт, актами звірки, товарно-транспортними накладними та видатковими накладними стверджується надання позивачем послуг і їх отримання відповідачем, проведення часткової їх оплати. Таких справ розглянуто чимало: Справа № 1/1677 [5], що розглянута Господарським судом Житомирської області; Справа 2/300-07 [6], що розглянута Господарським судом Вінницької області; Справа № 5005/2204/2011 [7], що розглянута Господарським судом Дніпропетровської області.

Не вирішує суттєво питання підстав притягнення до відповідальності Розділ V Закону України «Про автомобільний транспорт» [3] за назвою «Відповідальність перевізників за порушення законодавства про автомобільний транспорт», яка на наш погляд має ряд недоліків. Зокрема, у його ст. 60 йдеться лише про штрафну відповідальність автомобільних перевізників і знов упускається симетрична їй відповідальність замовників. Окрім того фетишизовано публічно-правову відповідальність і упущено приватно-правову, зокрема цивільно-правову і навіть господарсько-правову. У цій статті встановлено, що адміністративно-господарські штрафи стягуються відповідно до закону центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики у сфері організації примусового виконання рішень судів та інших органів (посадових осіб), і зараховуються до Державного бюджету України.

Склалась досить неоднозначна ситуація: до відповідальності може притягнути суд на підставі і у порядку, що передбачено законом (ст. 129 Конституції України); закон сконцентрованих підстав притягнення до цивільно-правової відповідальності не містить; він орієнтує на використання примірних договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом, які не деталізують підстави притягнення до такої відповідальності і тим ускладнюють практику. Поряд із цим на мономорнативному рівні формується практика їх деталізації в конкретних договорах перевезення вантажів з урахуванням юридичних підстав, насамперед порушення та його шкідливих наслідків у виді збитку; презумпції компенсаторної функції цивільного права та повноти відшкоду-

вання завданих збитків, доведення потерпілим її розмірів (економічна складова) та відсутності вини.

Насамперед йдеться про підставу виникнення акцесорних зобов'язань між сторонами такого договору – факт порушення сторонами договору їх зобов'язань, настання негативних наслідків такого порушення. На загальному рівні це передбачене способами захисту порушених цивільних прав ст. 16 ЦК України, зокрема відновлення становища, яке існувало до порушення; відшкодування збитків та інші способи відшкодування майнової шкоди. На рівні зобов'язань йдеться про статті 610 – 611 ЦК України: у першому встановлені порушення, а у другому його наслідки. Водночас, не виключено застосування загальних наслідків, зокрема визнання досліджуваного нами договору як правочину недійсним. Тому тут не можна оминати доктринальні підходи до відповідальності у цивільному праві та цивільно-правової відповідальності зокрема.

Водночас виникає проблема розмежування акцесорного зобов'язання та відповідальності як водночас подібних і різних правових категорій. Цивільно-правова відповідальність є державним примусом до порушника, що полягає в застосуванні до нього майнових санкцій. Р. Б. Шишка розробив конструкцію цивільно-правової відповідальності як переростання деліктного акцесорного зобов'язання у відповідальність лише у разі: завершення з позовом, задоволення позову, передання рішення про притягнення до відповідальності на виконання Державній виконавчій службі [9, с. 521]. Очевидно, що за таких аргументів добровільне відшкодування порушником збитків і сплата інших штрафних санкцій не є відповідальністю: тут немає державного примусу. Тож договірною відповідальністю є відповідальність у формі відшкодування збитків, сплати неустойки, втрати завдатку або позбавлення суб'єктивного права за невиконання або неналежне виконання зобов'язання, яке виникло з договору [9, с. 783], але тієї, яка присуджена судом.

Загальновизнано, що цивільно-правова відповідальність настає за умов: протиправної поведінки сторін договору, шкідливого наслідку (збиток чи шкода) для сторони договору; причинного зв'язку між порушенням зобов'язання однією стороною та настанням збитку, вини у порушенні взятого за договором зобов'язання. Не виключено одночасне порушення зобов'язання обома сторонами договору та й негативні наслідки для них, що актуалізує питання про взаєморозрахун-

ки і взаємозарахування зобов'язань за акцесорними зобов'язаннями. Несвоєчасна оплата послуг із перевезення відстрочує їх виконання перевізником. Якщо не подано вантаж до перевезення відправником воно не може бути виконане і перевізник може зазнати збитку: відмовився від іншого перевезення і не міг з вини відправника виконати передбачене укладеним договором.

Оскільки зміст досліджуваного договору підпорядковано правилам про послуги, то і цивільно-правової відповідальності за порушення зобов'язань сторонами договору на перевезення вантажу автомобільним транспортом, є основним для встановлення специфіки його прояву при порушенні зобов'язань за цим договором. Її особливістю є те, що актами чинного законодавства вона встановлена лише для перевізника і не деталізована за наслідками порушення та санкціями за них. Можна погодитися, що при відшкодуванні збитків це особливого значення не має. Проте якщо йдеться про прострочку, то тут характерна пеня і вона визначається законом.

Загальні підходи притягнення до цивільно-правової відповідальності порушників договірних зобов'язань за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом започатковані на положеннях: а) ст. 611 ЦК України; б) ст. 906, де йдеться про відповідальність виконавця за порушення договору про надання послуг; в) статей 923 – 924 при порушенні зобов'язань із перевезення вантажу. Тож чинні акти законодавства пов'язують відповідальність за таким договором із порушеннями перевізника. Ігноруються порушення замовника та їх наслідки. Оскільки Правила також не дуже відрізняються від цього закону та ЦК, а у визначенні порушень умову досліджуваного договору та їх наслідків виникла прогалина та невизначеність, то доцільно скористатися положеннями про відповідальність, які поміщено у дещо застарілому, призабутому нормотворцями не приведені навіть до гідного національного акту законодавства лексичному рівні, вже не говорячи про сучасні реалії, але чинному Статуті автомобільного транспорту Української РСР [8] (надалі Статут). Зокрема його Розділ IX «Відповідальність автотранспортних підприємств<sup>1</sup> і організацій<sup>2</sup> вантажовідпра-

вників, вантажоодержувачів і пасажирів, а також громадян, які користуються автомобілями на умовах прокату, у п. 127 визначив, що автотранспортні підприємства і організації, вантажовідправники, вантажоодержувачі і пасажирів, а також громадяни, які користуються автомобілями на умовах прокату, несуть матеріальну відповідальність за порушення зобов'язань, що впливають з перевезень вантажів, пасажирів і багажу та прокату автомобілів, на підставі цього Статуту. Тут слід доповнити фразою у редакції «... постільки поскільки це не суперечить Конституції України, ЦК України, ГК України та спеціальним актам законодавства».

Зокрема п. 128 Статуту визначено, що за невиконання плану перевезень (які плани і де вони, що слід вилучити) і прийнятого до виконання разового замовлення автотранспортні підприємства і організації, вантажовідправники і вантажоодержувачі несуть взаємну матеріальну відповідальність. За тими мотивами підлягає вилученню вказівка на план у пп. 2, що автотранспортне підприємство або організація за невивезення вантажу в кількості, передбаченій місячним планом перевезення або прийнятій до виконання разовим замовленням, сплачує вантажовідправнику (вантажоодержувачу) штраф у розмірі 20 процентів вартості перевезення невивезеного вантажу.

Передбачено, що вантажовідправник (вантажоодержувач) за непред'явлення до перевезення вантажу в кількості, передбаченій разовим замовленням, сплачує автотранспортному підприємству або організації штраф у розмірі 20 процентів вартості перевезення непред'явленого вантажу. Сума штрафу, належна перевізнику або вантажовідправнику (вантажоодержувачу), підлягає сплаті в п'ятиденний строк. Відповідно п 128-1 Статуту за неподачу перевізником, або організацією контейнерів для виконання прийнятого разового замовлення, за невикористання вантажовідправником поданих контейнерів або за відмовлення від передбачених замовленням контейнерів винна сторона сплачує штраф у встановленому договором розмірі Зокрема далі визначено в карбованцях за масою контейнера брутто, що є анахронізмом, який наводити не варто.

Архаїчною видається санкція за несвоєчасну подачу автомобілів, робота яких оплачується за загальними тарифами, в пункт навантаження по першій поїзді проти погодженого годинного графіка автотранспортне підприємство або організація, крім санкцій за невиконання плану перевезень, сплачує вантажовідправнику або ванта-

<sup>1</sup> Тут на наш погляд слід застосувати термін «перевізником», що розширить сферу дії Статуту на самозайнятих перевізників і перевізників індивідуалів

<sup>2</sup> Термін «організацій» слід вилучити взагалі, за тими ж мотивами і прирівняти відправників і одержувачів вантажу – фізичних осіб до організацій, зі статусом юридичної особи чи державного органу.

жоодержувачу – замовникові автотранспорту штраф у розмірі 8 копійок за кожну хвилину запізнення, але не більше 5 карбованців за кожний випадок несвочасної подачі автомобілів.

Пунктом 131 Статуту визначено, що при ненаданні автотранспортним підприємством або організацією автомобілів, робота яких оплачується за почасовим тарифом, в кількості, передбаченій в прийнятому до виконання разовому замовленні, або при несвочасній подачі цих автомобілів, автотранспортне підприємство або організація сплачує вантажовідправнику (вантажоодержувачу) штраф у розмірі 10 процентів вартості користування автомобілями, виходячи з часу користування або строку подачі, вказаних у замовленні. При відмовленні вантажовідправника (вантажоодержувача) повністю або частково використати автомобілі, робота яких оплачується за почасовим тарифом, в кількості, вказаній у разовому замовленні, вантажовідправник (вантажоодержувач) сплачує перевізнику штраф у розмірі 10 процентів вартості користування автомобілями, виходячи з часу користування, вказаного у замовленні.

Водночас у Статуті є досить розумні положення про звільнення перевізника або вантажовідправника від сплати штрафу за невиконання разового замовлення, якщо воно сталося внаслідок: а) явищ стихійного характеру (заметів, поводі<sup>1</sup>, пожежі та ін.); б) аварії на підприємстві, внаслідок якої роботу підприємства було припинено на строк не менше трьох діб; в) тимчасового припинення або обмеження перевезення вантажів по автомобільних шляхах в порядку, встановленому ст. 18 цього Статуту. Виправданим є положення його п. 133, що перевізники (автотранспортні підприємства або організації) несуть відповідальність за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення і до видачі вантажоодержувачу або до передачі згідно з Правилами іншим підприємствам, організаціям, установам, якщо не доведуть, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися через обставини, яким вони не могли запобігти і усунення яких від них не залежало, зокрема внаслідок: а) вини вантажовідправника (вантажоодержувача); б) особливих природних властивостей вантажу, який перевозиться; в) дефектів тари або упаковки, які не могли бути виявлені по зовнішньому вигляду при прийманні вантажу до перевезення, або за-

стосування тари, що не відповідає властивостям вантажу або встановленим стандартам, при відсутності слідів пошкодження тари у дорозі; г) здачі вантажу до перевезення без вказівки в товарно-транспортних документах на його особливих властивості, що вимагають особливих умов або застережних заходів для збереження вантажу при перевезенні або зберіганні; д) здачі до перевезення вантажу, вологість або температура якої перевищують встановлені норми.

Перевізник звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу в разі, коли: а) вантаж прибув у справному автомобілі (контейнері) за справними пломбами вантажовідправника, а штучний вантаж – з справними захисним маркуванням, бандеролями, пломбами вантажовідправника або виготовлювача; б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок природних причин, зв'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі; в) вантаж перевозився у супроводі експедитора вантажовідправника (вантажоодержувача); г) недостача вантажу не перевищує норм природних втрат.

В зазначених випадках перевізник несе відповідальність за незбереження вантажу, якщо пред'явник претензії доведе, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися з його вини. Такі правила є виправданими і загальними і заслуговують, щоб були відтворені у Законі України «Про автомобільний транспорт».

Автоперевізники відшкодовують збитки, заподіяні при перевезенні вантажів, у таких розмірах: а) за втрату або недостачу вантажу – в розмірі дійсної вартості втраченого або невивантаженого вантажу; б) за пошкодження або псування вантажу – в розмірі тієї суми, на яку знизилася його вартість; в) за втрату вантажу, зданого до перевезення з оголошеною цінністю, – в розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижча його справжньої вартості. Перевізники поряд з відшкодуванням встановленого збитку, зв'язаного з втратою, недостачею, псуванням або пошкодженням вантажу, що перевозиться, повертають провізну плату, стягнену за перевезення втраченого, невивантаженого, зіпсованого або пошкодженого вантажу, якщо ця плата не входить в ціну вантажу.

**Висновки.** Такі правила є загальноприйнятими і повинні бути встановлені у законі, а не підзаконних актах. На підставі наведеного можна констатувати, що відповідальність перевізника за порушення договору перевезення характеризу-

<sup>1</sup> Зауважимо що у такому виді цей нормативний акт розміщено на сайті, що має ранг офіційного <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/401-69-%D0%BF>

ється певними особливостями: по-перше, в актах цивільного законодавства встановлено виключний перелік порушень договору, за які настає відповідальність перевізника; по-друге, транспортними статутами (кодексами) встановлені конкретні розміри штрафів за окремі порушення договору перевезення, які застосовуються до перевізника; по-третє, цивільним законодавством встановлено обмежену відповідальність за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу (багажу); по-четверте, транспортними кодексами (статутами) встановлені підстави для звільнення перевізника від відповідальності. Вона не виписана належним чином актами законодавства.

### Література

1. *Канзафарова І. С.* Теорія цивільно-правової відповідальності: монографія / І. С. Канзафарова. – Одеса: Астропринт, 2006. – 276 с.
2. *Правила* перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 листопада 1997 р. № 363 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98
3. *Про автомобільний транспорт*: Закон України від 5 квітня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105.
4. *Свистун Л. Я.* Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: автореф. дис.

### А. В. Волкова

Ответственность сторон за нарушение их обязательств по договору перевозки грузов автомобильным транспортом

В статье говорится об охранительной функции законодательства об автомобильных перевозках. Автор придерживается позиции перерастания акцессорного обязательства, как следствия нарушения сторонами договора их обязательств, в гражданско-правовую ответственность при юрисдикционной судебной защите нарушенных прав. Обращено внимание на недостатки действующего законодательства, в том числе, которое безнадежно устарело (Устав автомобильного транспорта Украинской ССР), и его приведения к потребностям практики.

**Ключевые слова:** автомобильный транспорт, акцессорное обязательство, ответственность, договор, правовое регулирование.

### A. Volkova

Responsibility of the parties for breach of their obligations under the contract of carriage cargoes by motor transport

The article refers to the protective function of the legislation on road transport. The author follows the positions of the escalation of accessory liability as a consequence of violation of their treaty obligations in civil liability under jurisdiction judicial protection of rights. Attention is paid to the shortcomings of current legislation including TVA is hopelessly out of date (Charter automobiles Ukrainian SSR) and its reduction to the needs of practice.

**Key words:** road transport, accessory obligation, liability, contract, regulation.

... канд. юрид. наук: спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Л. Я. Свистун; НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М. Корецького. – К., 2005. – 18 с.

5. *Справа № 4/127-09.* Архів Господарського суду Вінницької області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/6452417>

6. *Справа № 1/1677.* Архів Господарського суду Житомирської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/14054239>

7. *Справа № 2/300-07.* Архів Господарського суду Вінницької області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/1154969>

8. *Справа № 5005/2204/2011.* Архів Господарського суду Дніпропетровської області [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/15095489>

9. *Статут* автомобільного транспорту УРСР: Постанова від 25.01.1978 № 52 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: zakon.rada.gov.ua/laws/show/401-69-p

10. *Шишка Р. Б.* Цивільна відповідальність і цивільно-правова відповідальність / Р. Б. Шишка // *Право та управління: електронне наукове видання.* – 2011. – № 1. – С. 512 – 522 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.nbu.gov.ua/e-journals/>.