

16. Іванов В.М. Історія держави і права України : [навчальний посібник]. – К. : МАУП, 2002. – Ч. I. – 264 с.
17. Про оренду та орендні відносини в СРСР : Указ Президії Верховної Ради СРСР [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/v_277400-89.
18. Самчук-Колодяжна З.Ф. З історії розвитку договору найму (оренди) земельних ділянок / З.Ф. Самчук-Колодяжна // Історико-правовий часопис. – 2013. – № 2. – С. 93–98.
19. Про форму договору на право тимчасового користування землею (зокрема на умовах оренди) : Постанова Кабінету Міністрів України від 17 березня 1993 р. № 197 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/197-93-%D0%BF>.
20. Про приватизацію та оренду земельних ділянок несільськогосподарського призначення для здійснення підприємницької діяльності : Указ Президента України від 12 липня 1995 р. № 608/95 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon5.rada.gov.ua/laws/show/608/95>.
21. Про оренду землі : Закон України від 6 жовтня 1998 р. № 161-XIV [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/161-14>.

УДК 347.763.3

ОБМЕЖЕННЯ СУДОМ ОБСЯГУ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ПОРУШЕННЯ УМОВ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ

LIMITATION OF COURT CARRIER'S LIABILITY FOR BREACH OF CONTRACT OF CARRIAGE OF GOODS BY ROAD

Гриняк Т.В.,
аспірант

*Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва імені академіка Ф.Г. Бурчака
Національної академії правових наук України*

Стаття присвячена аналізу судової практики обмеження обсягу відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом. Встановлено, що закріплення у цивільному законодавстві України обмеженої відповідальності окремих суб'єктів цивільного права спричиняє невинуватене послаблення відновлювальної функції цивільно-правової відповідальності, порушення принципу рівності сторін і принципу справедливості. Обмежений обсяг відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом означає, що за певних порушень умов договору відповідальність перевізника встановлена або у формі відшкодування прямого збитку (його частини), або у формі виключної неустойки.

Ключові слова: договір перевезення вантажу автомобільним транспортом, перевізник, цивільно-правова відповідальність, обсяг відповідальності, збитки, штрафні санкції, неустойка, штраф, пеня.

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 гражданской 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.

The article analyzes the judicial practice of limitation of 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.

Постановка проблеми. Характерною рисою відповідальності перевізника за порушення договору перевезення вантажу автомобільним транспортом є її обмежений характер. Тобто існують нормативно встановлені обмеження такої відповідальності як на національному, так і на міжнародному рівнях. При цьому слід вказати, що у цивілістиці такий підхід

неодноразово піддавався і продовжує піддаватись аргументованій критиці. Зокрема, цілком обґрунтованою є позиція І.С. Канзафарової, яка зазначає, що закріплення у цивільному законодавстві України обмеженої відповідальності окремих суб'єктів цивільного права спричиняє невинуватене послаблення відновлювальної функції цивільно-правової

відповідальності, порушення принципу рівності сторін і принципу справедливості як основних принципів цивільного права [1, с. 9].

Обмежений обсяг відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом означає, що за певних порушень умов договору відповідальність перевізника встановлена або у формі відшкодування прямого збитку (його частини), або у формі виключної неустойки.

Аналіз останніх досліджень. Говорячи про нормативні обмеження відповідальності перевізника, слід згадати положення ч. 2 ст. 219 Господарського процесуального кодексу України (далі – ГПК України), згідно з якою засновники суб'єкта господарювання не відповідають за зобов'язаннями цього суб'єкта, крім випадків, передбачених законом або установчими документами про створення даного суб'єкта. Крім того, не варто забувати і про встановлену на законодавчому рівні можливість обмеження розміру майнової відповідальності перевізника у судовому порядку. У контексті цього цілком доречно згадати положення ч. 3 ст. 551 Цивільного процесуального кодексу України (далі – ЦПК України), яка встановлює, що розмір неустойки може бути зменшений за рішенням суду, водночас таке зменшення відповідно до цієї статті може мати місце лише за наявності однієї з двох підстав: якщо розмір неустойки значно перевищує розмір збитків, а також у разі настання інших обставин, які мають істотне значення. При цьому чіткий перелік обставин, які мають істотне значення, в ЦПК України відсутній. Як зазначає з цього приводу О.О. Отрадна, це питання вирішується на підставі аналізу конкретної ситуації [2, с. 57].

Схожа норма міститься й у ч. 1 ст. 233 ГПК України, яка вказує, що якщо належні до сплати штрафні санкції надмірно великі порівняно зі збитками кредитора, суд має право зменшити розмір санкцій. При цьому повинні бути взяті до уваги: ступінь виконання зобов'язання боржником; майновий стан сторін, які беруть участь у зобов'язанні; не лише майнові, але й інші інтереси сторін, що заслуговують на увагу. Відповідно до ч. 2 ст. 233 ГПК України, якщо порушення зобов'язання не завдало збитків іншим учасникам господарських відносин, суд може з урахуванням інтересів боржника зменшити розмір належних до сплати штрафних санкцій. При цьому слід вказати, що під іншими учасниками господарських відносин розуміють третіх осіб, які не беруть участі у правовідношенні між боржником та кредитором, проте, наприклад, пов'язані з кредитором договірними відносинами. Якщо порушення зобов'язання боржником не потягнуло за собою відшкодування збитків кредитора перед цією третьою особою, то боржник сплачує, відповідно, менші збитки кредиторів. Крім того, він може клопотати перед судом про зменшення також штрафних санкцій [3, с. 13].

Право на зменшення судом розміру неустойки також регламентовано п. 3 ст. 83 ГПК України, відповідно до якої господарський суд, приймаючи рішення, має право зменшувати у виняткових випад-

ках розмір неустойки (штрафу, пені), яка підлягає стягненню зі сторони, що порушила зобов'язання.

А.Г. Карапетов зазначає, що механізм зменшення розміру неустойки протидіє необґрунтованому збагаченню однієї зі сторін за рахунок іншої. Також це правило відповідає цивільно-правовим принципам рівності і балансу інтересів сторін. Зокрема, можливість зменшення розміру неустойки узгоджує застосування цієї міри відповідальності із загально-правовим принципом відповідності між важкістю правопорушення і суворістю покарання. Крім того, можливість зниження розміру неустойки повністю відповідає її компенсаційній природі як міри відповідальності [4, с. 146].

Щодо підстав зменшення розміру неустойки судом О.О. Отрадна зауважує, що нею 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 провини боржника та інші обставини, що заслуговують на увагу [5, с. 16].

У контексті цього варто навести позицію вищих судових інстанцій. Зокрема, у Постанові Пленуму Вишого господарського суду України від 26 грудня 2011 р. «Про деякі питання практики застосування Господарського процесуального кодексу України судами першої інстанції» зазначено, що, вирішуючи питання про зменшення розміру пені, яка підлягає стягненню зі сторони, що порушила договір, суд повинен об'єктивно оцінити, чи є такий випадок винятковим, виходячи з інтересів сторін, які заслуговують на увагу, ступеня виконання зобов'язань, причини неналежного виконання або невиконання зобов'язання, незначності прострочення у виконанні зобов'язання, невідповідності розміру пені наслідкам порушення, негайного добровільного усунення винною стороною порушення та його наслідків тощо [6].

Виклад основного матеріалу. Здійснений нами аналіз судових справ щодо невиконання чи неналежного виконання договору перевезення вантажу автомобільним транспортом свідчить про існування практики обмеження судами обсягу відповідальності перевізника шляхом зменшення розміру неустойки, яку він повинен відшкодувати. Так, Господарським судом Херсонської області розглянуто справу № 923/662/16 за позовом товариства з обмеженою відповідальністю (далі – ТОВ) «Лозівський молочний завод» про стягнення з фізичної особи-підприємця ОСОБА_1 суми грошових коштів у розмірі 100 340 грн: 50 170 грн – матеріальні збитки та 50 170 грн – штраф [7].

Під час судового розгляду встановлено, що 19 жовтня 2012 р. між ТОВ «Лозівський молочний завод» (далі – позивач, замовник або вантажоодержувач) і фізичною особою-підприємцем ОСОБА_1 (далі – відповідач, виконавець або перевізник) був укладений договір № 1910-02 на надання транспорт-

них послуг із перевезення вантажів автомобільним транспортом (надалі – договір), відповідно до умов якого відповідач зобов'язався доставляти передані позивачем вантажі в пункти призначення у строки, вказані позивачем у заявках, та передавати їх особам, вказаним позивачем, а позивач зобов'язався оплачувати належним чином здійснені перевезення вантажів у розмірах та на умовах, встановлених договором.

В обґрунтування позовних вимог позивач посилався на ті обставини, що 16 серпня 2013 р. між позивачем і відповідачем була узгоджена заявка № 1832 до договору, відповідно до якої 17 серпня 2013 р. відповідачем було подано на адресу ТОВ «Богодухівський молзавод» автомобіль для завантаження. Цього ж дня ТОВ «Богодухівський молзавод» на адресу позивача було відправлено автотранспортом відповідача вантаж – молоко в кількості 27 733 кг. Відповідно до умов, погоджених між позивачем і відповідачем, вантаж, відправлений ТОВ «Богодухівський молзавод», мав бути доставлений на адресу позивача до 4 год 00 хв 18 серпня 2013 р.

Однак 18 серпня 2013 р. на 24 км автошляху Мерефа–Павлоград між с. Таранівка та с. Безпалівка Харківської області сталася дорожньо-транспортна пригода за участю автомобіля ВАЗ 2106, державний номер НОМЕР_4 та автомобіля з державним номером НОМЕР_1 із причепом-цистерною DSLT, який здійснював перевезення молока відповідно до договору на замовлення ТОВ «Лозівський молочний завод» із ТОВ «Богодухівський молзавод» згідно зі спеціалізованою товарною накладною на перевезення молочної сировини, серія ЛМЗ № 0665726, у кількості 27 733 кг. У результаті дорожньо-транспортної пригоди відбулося пошкодження автоцистерни автомобіля НОМЕР_1, внаслідок чого сталася часткова втрата молока. Частина молока, що залишилась збереженою, була доставлена до ТОВ «Лозівський молочний завод» автомобілем ДАФ за рахунок ТОВ «Лозівський молочний завод».

У результаті зважування залишку частини молока, яке було доставлене 18 серпня 2013 р. до ТОВ «Лозівський молочний завод», було встановлено, що кількість збереженого та доставленого молока становить 7 665 кг, про що було складено акт від 18 серпня 2013 р. Вартість молока, яке було відправлене ТОВ «Богодухівський молзавод», становила 2,50 грн/кг.

Загальна вартість втраченого в результаті дорожньо-транспортної пригоди молока в кількості 20 068 кг, відправленого 17 серпня 2013 р. ТОВ «Богодухівський молзавод» автотранспортом відповідача, становить: $20\,068\text{ кг} \times 2,50\text{ грн} = 50\,170\text{ грн}$. Таким чином, за твердженням позивача, сума завданих відповідачем ТОВ «Лозівський молочний завод» матеріальних збитків відповідно до розрахунку вартості вантажу та його кількості складає 50 170 грн. У зв'язку з порушенням відповідачем умов договору № 1910-02 від 19 жовтня 2012 р. позивач звернувся до суду з позовною заявою, у якій просив суд стягнути з відповідача суму матеріальних збитків у розмірі 50 170 грн та суму штрафу в розмірі 50 170 грн.

Приймаючи рішення у справі, суд дійшов висновку, що перевізник на порушення норм матеріального права та умов договору не забезпечив схоронність товару під час його перевезення у зв'язку з дорожньо-транспортною пригодою, чим завдав позивачу збитків, а відтак така обставина не може бути підставою для звільнення відповідача від відповідальності. Суд встановив, що відповідач, частково втративши вантаж, завдав позивачеві збитків, які на підставі вимог чинного законодавства підлягають відшкодуванню відповідачем. Враховуючи кількість втраченого відповідачем вантажу (20 068 кг молока), суд дійшов висновку про обґрунтованість та правильність розрахунку позивачем розміру вартості втраченого вантажу. Крім того, судом встановлено, що право на нарахування штрафу сторони узгодили в п. 6.6 договору, яким передбачили, що в разі порушення умов договору, втрати, пошкодження, крадіжки вантажу, невиконання обов'язків із доставки вантажу в кількості та/або якості, переданого йому до перевезення, з інших підстав виконавець зобов'язаний сплатити замовнику штраф у розмірі 100% від вартості вантажу, що став непридатним, втраченим, не доставленим. З огляду на це суд визнав суму штрафу в розмірі 50 170 грн обґрунтованою.

Разом із тим суд прийняв до уваги клопотання відповідача про зменшення розміру штрафу до однієї гривні, в обґрунтування якого відповідач посилався на важке матеріальне становище, а задоволення позову в цій частині спричинить припинення господарської діяльності відповідача. Штрафні санкції неспіврозмірні з наслідками правопорушення, яке сталося не з вини відповідача.

Керуючись ч. 3 ст. 551 ЦПК України, ст. 233 ГПК України, п. 3 ст. 83 ГПК України, суд визнав можливим задовольнити клопотання відповідача та зменшити нараховану суму штрафу на 90%. Остаточне рішення було прийняте судом 7 вересня 2016 р., згідно з яким позов задоволено частково: присуджено стягнення з відповідача суми збитків у розмірі 50 170 грн, суми штрафу в розмірі 5 017 грн та суми судових витрат для оплати судового збору в розмірі 1 505,13 грн.

Ще одним прикладом зменшення судом неустойки за порушення перевізником зобов'язань за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом є рішення, прийняте Господарським судом Волинської області 20 жовтня 2014 р. у справі № 903/872/14 [8]. Суть спору полягала в тому, що приватне підприємство (далі – ПП) «Транс Альянс Логістик» звернулось до суду з позовом про стягнення на його користь із фізичної особи-підприємця ОСОБА_2 штрафу в розмірі 28 407 грн, нарахованого за неналежне виконання взятих на себе зобов'язань щодо доставки вантажів. Судом встановлено, що 20 березня 2014 р. між ПП «Транс Альянс Логістик» (Замовник) та фізичною особою-підприємцем ОСОБА_2 (Перевізник) було укладено договір перевезення вантажів № 15П, згідно з умовами якого Перевізник зобов'язувався здійснювати перевезення ввіреного йому вантажу автомобільним транспортом

у міжнародному або міжміському сполученні відповідно до заявок Замовника, а Замовник, у свою чергу, сплачувати погоджену сторонами провізну плату.

Відповідно до умов договору між сторонами було погоджено надання підприємцем ОСОБА_2 за дорученням ПП «Транс Альянс Логістик» на платній основі (вартістю 14 000 грн) транспортних послуг із перевезення вантажу за міжнародним маршрутним сполученням м. Лодзь (Польща) – с. Калинівка Макарівського району Київської області (Україна). Пунктом 15 заявки-договору від 23 квітня 2014 р. сторонами була визначена планова дата розвантаження вантажу – 30 квітня 2014 р.; пунктом 6.7 договору визначено обов'язок Перевізника у випадку запізнення автотранспортного засобу у пункт призначення сплатити на користь Замовника штраф у розмірі 100 євро за кожну почату добу запізнення.

Невиконання відповідачем належним чином та в установлені строки умов укладених із позивачем договорів, запізнення доставки вантажів у пункт призначення на 17 днів, відсутність належного реагування на досудову претензію-вимогу виступили підставою для звернення ПП «Транс Альянс Логістик» до суду з відповідним позовом про примусове стягнення суми штрафу з підприємця ОСОБА_2. При цьому ціну пред'явленого до відповідача позову позивачем було визначено в розмірі 28 407 грн, виходячи із таких розрахунків: $17 \times 100 \times 16,71 = 28\,407$ (грн), де 17 – кількість розпочатих днів прострочення доставки вантажу (із 30 квітня 2014 р. по 17 травня 2014 р.), 100 – узгоджена сторонами в заявці-договорі від 23 квітня 2014 р. сума штрафу в євро, 16,71 – взятий позивачем за основу середньоготівковий курс одного євро на міжбанківському валютному ринку України.

Керуючись ст. 17 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів, суд встановив, що перевізник не звільняється від відповідальності з причини несправності транспортного засобу, яким він користувався для виконання перевезення, або з причини дій чи недогляду особи, у якій був найнятий транспортний засіб, або агентів і службовців останньої. Згідно зі ст. 19 Конвенції вважається, що мало місце прострочення доставки, якщо вантаж не був доставлений в узгоджений термін.

Водночас, розглянувши позовні вимоги позивача, суд дійшов висновку щодо можливості зменшення розміру нарахованого відповідачу за порушення договірних зобов'язань штрафу, взявши до уваги клопотання представника підприємця ОСОБА_2 від 20 жовтня 2014 р. про зменшення розміру штрафу. В обґрунтування зазначеного клопотання представник сторони засвідчив, що порушення строків доставки вантажу сталося не з вини Перевізника, а було спричинено несправністю автомобіля. Вантаж було доставлено, тобто мало місце виконання зобов'язання у повному обсязі. Станом на день доставки вантажу у Замовника не було жодних претензій щодо обсягу, якості та строків надання послуг. Крім того, затримка доставки вантажу не спричинила додаткових витрат, тобто позивач не зазнав

жодних збитків. А також штрафні санкції значно перевищують суму надання послуг перевезення.

Беручи до уваги те, що позивачем не надано доказів того, що порушення підприємцем ОСОБА_2 зобов'язань щодо своєчасної доставки ввіреного вантажу потягло за собою завдання ПП «Транс Альянс Логістик» значних збитків, те, що відповідачем надано докази про вжиття заходів щодо належного повідомлення Замовника про непередбачувані обставини, котрі мали місце під час перевезення вантажу, те, що підприємцем ОСОБА_2 було вжито заходів, спрямованих на оперативну доставку вантажів за місцем призначення після проведення ремонтних робіт автотранспортного засобу, а також те, що вартість послуг із перевезення (14 000 грн) є значно меншою від суми нарахованого штрафу (28 407 грн), суд прийняв рішення зменшити розмір пені, яка підлягає стягненню з відповідача, та стягнути з боржника штрафні санкції в розмірі 2 840,70 грн, що становить 10% від загальної нарахованої суми.

Отже, проаналізувавши вищезазначені судові справи, можна зробити декілька висновків. По-перше, під час укладення договорів перевезення вантажу автомобільним транспортом сторони самостійно визначають штрафні санкції за порушення перевізником договірних зобов'язань, реалізуючи тим самим один із основоположних принципів цивільного права – принцип свободи договору. Зокрема, у першому випадку в разі втрати, пошкодження, крадіжки вантажу встановлено штраф у розмірі 100% від вартості зіпсованого (втраченого) вантажу, а в другому визначено відповідальність перевізника у формі сплати пені розміром 100 євро за кожен день прострочення доставки вантажу. При цьому слід вказати, що це не відповідає положенням п. 127 Статуту автомобільного транспорту (далі – САТ), відповідно до якого будь-які угоди автотранспортних підприємств і організацій із вантажовідправниками (вантажодержувачами), що мають на меті змінити відповідальність або звільнити від відповідальності, покладеної на них САТ, вважаються недійсними.

Більше того, аналіз судової практики щодо розгляду справ, пов'язаних із невиконанням чи неналежним виконанням зобов'язань за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом, вказує на те, що суди, приймаючи рішення, керуються положеннями ЦПК України, ГПК України та іншими законодавчими актами, що регламентують відносини перевезення, повністю ігноруючи при цьому норми САТ. На нашу думку, такий стан справ знову ж таки вказує на те, що на сьогодні САТ як регулятор правовідносин повністю втратив свою цінність, а його положення є застарілими з огляду на те, що їх застосування на практиці видається неможливим. Це, своєю чергою, ще раз свідчить про об'єктивну потребу в прийнятті нового САТ, норми якого відповідали би сучасному рівню суспільного розвитку.

По-друге, як свідчать вищенаведені судові рішення, незважаючи на самостійне визначення сторонами договору перевезення вантажу автомо-

більшим транспортом розмірів штрафних санкцій за порушення перевізником договірних зобов'язань, суди, користуючись своїм правом на зменшення неустойки (ч. 3 ст. 551 ЦПК України, ч. 1 ст. 233 ГПК України), обмежують обсяг відповідальності перевізників за наявності відповідних підстав: важкого матеріального становища перевізника, неспівмірність розміру неустойки та суми збитків чи вартості послуг із перевезення вантажу, відсутність спричинених порушенням договору додаткових витрат (збитків) замовника, вжиття перевізником заходів щодо належного виконання договірних зобов'язань тощо. При цьому, вирішуючи питання про зменшення штрафних санкцій за порушення перевізником договірних зобов'язань, суди зазначають, що наявність у кредитора можливості стягувати із боржника надмірні грошові суми як неустойку спотворює її дійсне правове призначення, оскільки із засобу розумного стимулювання боржника виконувати основне зобов'язання неустойка перетворюється на несправедливо непомірний тягар для боржника та джерело отримання не виправданих додаткових прибутків кредитором [9].

Також необхідно зауважити, що під час вирішення справ про порушення перевізниками своїх договірних зобов'язань досить часто суди не просто зменшують розмір неустойки, а взагалі відмовляють позивачам у її стягненні. Як приклад можна навести низку судових рішень. Зокрема, Господарським судом Запорізької області було прийняте рішення у справі № 908/462/15-г від 28 квітня 2015 р. [10]. Предметом спору було стягнення з відповідача 498 264,14 грн (що є еквівалентом 26 774 євро) матеріальних збитків, 9 146,22 грн 5% річних, 65 607,05 грн неустойки у зв'язку з порушенням перевізником умов укладеного між сторонами договору про організацію автомобільних перевезень вантажів, зокрема через втрату переданого йому за договором вантажу.

Дослідивши матеріали справи, суд дійшов висновку, що перевізник повинен відшкодувати завдані позивачу збитки за невиконання умов договору: сплатити вартість втраченого вантажу, яка складає 26 774 євро. У той же час суд відмовив у задоволенні вимог позивача щодо стягнення пені в розмірі 65

607,05 грн, обґрунтовуючи це тим, що відповідач не мав грошових зобов'язань перед позивачем.

Аналогічним є рішення Господарського суду Одеської області від 9 серпня 2016 р. у справі № 916/1328/16 [11]. Суть спору полягала в тому, що ТОВ «ПШ «ЕНЕРДЖІ» звернулося до суду з позовною заявою до фізичної особи-підприємця ОСОБА_1, в якій просило суд стягнути з відповідача заборгованість у розмірі 102 268,07 грн, з яких 90 000 грн. основної заборгованості, 755,00 грн. 3% річних, 11 066,31 грн пені, 446,76 грн, інфляційних втрат, а також витрати для оплати судового збору в сумі 1 534,02 грн у зв'язку з порушенням відповідачем (перевізником) договору із перевезення вантажів автомобільним транспортом у внутрішньому та міжнародному сполученні № 17/12 від 17 грудня 2014 р., а саме через псування переданого йому для перевезення вантажу.

За результатами розгляду справи суд прийняв рішення стягнути з перевізника суму заподіяної майнової шкоди у розмірі 85 033,08 грн та витрати для оплати судового збору в сумі 1 275,50 грн. У задоволенні решти позовних вимог, зокрема сплати пені, відмовити, також мотивувавши це відсутністю у перевізника грошових зобов'язань перед позивачем.

Висновки. Підсумовуючи здійснений аналіз судової практики, видається, що, крім законодавчого обмеження обсягу цивільно-правової відповідальності перевізника за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом, склалась тенденція до обмеження її ще й у судовому порядку. Це, своєю чергою, свідчить про не вигідне становище замовника послуг із перевезення вантажу, адже фактично позбавляє його права на відшкодування збитків, завданих порушенням перевізником своїх договірних зобов'язань. З огляду на зазначене хотілося б ще раз наголосити на доцільності збільшення обсягу цивільно-правової відповідальності перевізника за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом із метою забезпечення ефективного здійснення усіма учасниками відносин із перевезення вантажів належних їм прав та реалізації принципу справедливості, визначеного ст. 3 ЦПК України.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ:

1. Каззафарова І.С. Теоретичні основи цивільно-правової відповідальності в Україні : автореф. ... дис. докт. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / І.С. Каззафарова. – К., 2007. – С. 9.
2. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : у 2 т. / за заг. ред. О.В. Дзери (кер. авт. кол.), Н.С. Кузнецової, В.В. Луця. – К. : Юрінком Інтер, 2005. – Т. 2. – С. 57.
3. Донська Л.Д. Причинний зв'язок у цивільному праві України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / Л.Д. Донська. – Одеса, 2006. – С. 13.
4. Карапетов А.Г. Неустойка как средство защиты прав кредитора в российском и зарубежном праве / А.Г. Карапетов. – М. : Статут, 2005. – С. 146.
5. Отраднава О.О. Неустойка в цивільному праві : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право і цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О.О. Отраднава. – К., 2002. – С. 16.
6. Постанова пленуму Вищого господарського суду України від 26 грудня 2011 р. № 18 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0018600-11>.
7. Рішення Господарського суду Херсонської області від 7 вересня 2016 р. у справі № 923/662/16 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/61385842>.
8. Рішення Господарського суду Волинської області від 20 жовтня 2014 р. у справі № №903/872/14 [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/40947479>.

9. Рішення Господарського суду Львівської області від 8 червня 2016 р. у справі № 914/4083/15 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/58407137>.

10. Рішення Господарського суду Запорізької області від 28 квітня 2014 р. у справі № 908/462/15-г [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/44211803>.

11. Рішення Господарського суду Одеської області від 9 серпня 2016 р. № 916/1328/16 [Електронний ресурс] – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/59755948>.

УДК 347.191.1

УНІТАРНЕ ПРИВАТНЕ ПІДПРИЄМСТВО В ЯКОСТІ ПІДПРИЄМНИЦЬКОЇ ЮРИДИЧНОЇ ОСОБИ ПРИВАТНОГО ПРАВА

THE UNITARY PRIVATE ENTERPRISE AS THE ENTREPRENEURIAL LEGAL ENTITY OF PRIVATE LAW

Зеліско А.В.,

*кандидат юридичних наук, доцент кафедри цивільного права
Навчально-наукового юридичного інституту*

ДВНЗ «Прикарпатський національний університет імені Василя Стефаника»

У статті розглядаються проблеми належності регулювання статусу унітарних приватних підприємств в якості підприємницьких юридичних осіб приватного права. Встановлено, що конструкція унітарного приватного підприємства, передбачена в Господарському кодексі України (далі – ГК України), не відповідає природі унітарності, а правовий зв'язок майнового характеру, який де-факто виникає між цим підприємством та його засновником, дозволяє стверджувати про притаманність для такої конструкції підприємства корпоративності, відповідно, є передумовою для можливості застосування при моделюванні статусу унітарних приватних підприємств механізмів, характерних для корпоративістики.

Ключові слова: унітарне приватне підприємство, юридична особа, корпоративна юридична особа, підприємницька юридична особа приватного права, правова конструкція, корпоративні права, засновник (учасник).

В статье рассматриваются проблемы эффективности регулирования статуса унитарных частных предприятий в качестве предпринимательских юридических лиц частного права. Установлено, что конструкция унитарного частного предприятия, предусмотренная в Гражданском кодексе Украины (далее – ГК Украины), не соответствует унитарной природе, а правовая связь имущественного характера, которая де-факто возникает между этим предприятием и его основателем, позволяет утверждать о присущности такой конструкции предприятия корпоративности, и, соответственно, является предпосылкой для возможности применения при моделировании статуса унитарных частных предприятий механизмов, характерных для корпоративистики.

Ключевые слова: унитарное частное предприятие, юридическое лицо, корпоративное юридическое лицо, предпринимательское юридическое лицо частного права, правовая конструкция, корпоративные права, основатель (участник).

The problems of adjusting of the unitary private enterprise as the entrepreneurial legal entity of Private Law are considered in the article. An author drew conclusion, that between unitary private enterprise and his founder is a legal bond. The result of this legal bond are the property and non property rights of the founder. As a result an author supported position, that the legal construction of legal entity, established by the Commercial code as an unitary private enterprise, has signs of corporate legal nature.

Key words: unitary private enterprise, legal entity, corporate legal entity, entrepreneurial legal entity of Private Law, corporate rights, entrepreneurial activity, founders (participants), legal construction.

Постановка проблеми. Впродовж періоду незалежності в Україні проходив процес активного формування системи юридичних осіб приватного права, які мають на меті отримання прибутку для наступного його розподілу між учасниками. Станом на сьогодні вже можемо стверджувати, що ці процеси не відзначалися необхідним рівнем послідовності та логічності. Яскравим свідченням цього є дуалізм у системі підприємницьких юридичних осіб приватного права, зумовлений існуванням Цивільного кодексу (далі – ЦК) та ГК України. Ст. 83 ЦК України встановлює, що юридичні особи приватного права можуть створюватися у формі товариств, установ

та в інших формах, встановлених законом. І тут на перший план виступає ГК України із встановленою ним системою підприємств, серед яких до підприємницьких юридичних осіб приватного права належать приватні підприємства. Правовий статус таких юридичних осіб не визначений належним чином, на що неодноразово наголошувалось у доктрині цивільного та господарського права.

Стан дослідження. Приватне підприємство не можна визначити як позбавлене наукової уваги, оскільки проблематика його правового статусу на практиці викликала та продовжує викликати його популярність у науковій сфері. Питаннями досліді-