

УДК 347.763 (477)

**А. О. Мінченко**, кандидат юридичних наук, старший викладач кафедри цивільно-правових дисциплін Академії митної служби України

### ПРОБЛЕМНІ АСПЕКТИ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ПРОСТРОЧЕННЯ ВИКОНАННЯ ЗОБОВ'ЯЗАННЯ З ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ

*Статтю присвячено питанню відповідальності залізничного перевізника за затримку відправлення пасажирів й за порушення строку доставки пасажирів до пункту призначення та пошукам шляхів її нормативно-правового вдосконалення.*

*Стаття посвячена вопросу ответственности железнодорожного перевозчика за задержку отправления пассажира и за нарушение срока доставки пассажира в пункт назначения и поискам путей ее нормативно-правового усовершенствования.*

*The article is devoted to the issue of railway carrier's responsibility for departure delay of the passenger and for breach of the term of passenger's delivery to the destination station. It is also suggested some regulatory improvements to these issues.*

**Ключові слова.** Договір перевезення пасажирів та багажу, відповідальність, строк, прострочення виконання зобов'язання, залізничний перевізник, пасажир.

**Вступ.** Функціонування пасажирського залізничного транспорту – невід'ємна складова сфери обслуговування населення. Підприємства цієї сфери створюються та функціонують саме для того, щоб забезпечувати інтереси громадян, і весь устрій правового регулювання та його ефективність мають розглядатися з позицій слугування цій меті [1, 41]. Водночас аналіз чинного законодавства України у сфері пасажирських залізничних перевезень показує, що воно не повною мірою забезпечує пріоритетність інтересів саме пасажирів як споживачів послуги з перевезення. У цьому контексті неабиякої актуальності набувають питання відповідальності перевізника за неналежне виконання договору перевезення пасажирів та багажу, в тому числі за прострочення його виконання.

Договір перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом вважається виконаним належним чином після здійснення своєчасної та якісної доставки пасажирів до залізничної станції призначення та видачі багажу особі, що має право на його отримання. Втім досить часто виникають випадки прострочення виконання зобов'язань транспортними організаціями, пов'язаними як із затримкою відправлення, так і з порушенням строку доставки пасажирів до пункту призначення, що інколи може призводити до серйозних негативних наслідків для останнього.

Проблематика відповідальності транспортних організацій була актуальною протягом усієї історії існування залізничних перевезень пасажирів. Ще в 1872 р. Б. І. Утін писав про те, що мережа наших залізниць уже достатньо широка, скарги, і до того ж абсолютно справедливі, на безладдя і потворні порядки, що панують на багатьох із цих доріг, також уже досить, щоб зупинитися на юридичному боці залізничної справи, на питанні про відповідальність залізничних компаній перед приватними особами [2, 10].

Питанням відповідальності за договорами про перевезення завжди приділялася значна увага як серед науковців, так і практиків. Так, лише в 2007 р. в РФ за цим напрямком

© А. О. Мінченко, 2012

захищено дві дисертації: М. О. Сергеевою “Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору морской перевозки пассажиров” [3] та П. В. Ремішевським “Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки” [4]. Окремі аспекти відповідальності за договорами перевезення у своїх працях також досліджували О. М. Садиков, В. С. Колпаков, А. В. Расулов, В. В. Молчанов, В. В. Вітрянський, О. Ф. Фаст, Н. В. Круглик, В. В. Залеський, В. А. Єгізаров, Г. О. Мікрюкова, М. О. Тарасов, Б. В. Покровський та ін. Загальні питання цивільно-правової відповідальності досліджувалися в працях таких видатних учених, як Є. О. Суханов, І. Б. Новицький, Л. А. Лунц, В. А. Тархов, В. П. Грибанов, С. Н. Братусь, О. С. Юффе, С. С. Алексєєв, М. М. Агарков, а також С. А. Загородній, В. Д. Примак, О. В. Церковна, С. Д. Гринько та ін.

Не применшуючи значного внеску, зробленого названими вченими в розвиток науки цивільного права та інституту цивільно-правової відповідальності, зокрема, слід зазначити, що ці дослідження стосувалися або ж загальних питань цивільно-правової відповідальності, або ж здійснювалися за часів існування зовсім інших економічних, правових та соціальних парадигм. Крім того, за часів державної незалежності України питання цивільно-правової відповідальності підприємств залізничного транспорту у відносинах із пасажирами свого дослідження у працях вітчизняних цивілістів майже не знаходили.

**Постановка завдання.** Мета статті – виокремлення основних прогалин та проблем у правовому регулюванні відповідальності залізничного перевізника за затримку відправлення пасажирів та порушення строку їх доставки до пункту призначення, а також запропонування оптимальних шляхів усунення виявлених недоліків.

**Результати дослідження.** Ст. 610 Цивільного кодексу України (далі – ЦК України) визначає, що порушенням зобов’язання є його невиконання або виконання з порушенням умов, визначених змістом зобов’язання. Як зауважує колектив авторів підручника “Цивільне право”: “Факт прострочення впливає на зміст основного договірної зобов’язання, доповнюючи його додатковими правовими наслідками, зокрема, мірами цивільно-правової відповідальності, таких як відшкодування збитків, заповідяних простроченням, стягнення (передача) неустойки...” [5, 121]. Підтримуючи даний напрямок, ст. 920 ЦК України визначає, що в разі порушення зобов’язань, що випливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, установлену за домовленістю сторін, якщо інше не передбачено ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами (статутами). Втім спосіб укладення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом (його належність до групи договорів приєднання) дає перевізникові можливість в односторонньому порядку встановлювати умови договору перевезення, що, у свою чергу, унеможливує існування домовленості між сторонами як такої. Водночас, надаючи перевізнику таке право, законодавець надає певні гарантії захисту прав і більш слабкій стороні цього зобов’язання – пасажиру, прописуючи на рівні ЦК України його основні права (ст. 911) та передбачаючи відповідальність перевізника за порушення цих прав (ст.ст. 922, 924, 928 тощо).

Разом із тим не завжди норми ЦК України знаходять свій розвиток у спеціальному законодавстві. Так, Правилами перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [6] (далі – Правила) в п. 2.25 встановлюється, що перевезення пасажирів здійснюється між усіма залізничними станціями, відкритими для посадки, висадки пасажирів, за розкладом руху пасажирських поїздів. Таке формулювання норми опосередковано встановлює обов’язок залізничного перевізника забезпечувати рух пасажирських поїздів за розкладом. Дотримання встановлених строків доставки пасажирів, як говорить В. В. Залеський, важливе для пасажирів будь-якого виду транспорту. Запізнення на важливі ділові переговори може спричинити серйозні збитки для підприємця, запізнення на похорон родича завдасть моральної шкоди. Тому як для пасажирів, так і перевізників сут-

тево чітке регулювання підстав та розміру відповідальності за прострочення доставки пасажира в пункт призначення [7, 78]. Втім, як часто стверджують учені, “користуючись правом видання правил перевезень, деякі перевізники намагаються максимально обмежити свою відповідальність перед пасажирами за порушення строку відправлення транспортного засобу і строку прибуття до місця призначення” [8, 11]. Разом з тим проблемність реалізації відповідальності перевізника за порушення умов договору щодо строку породжено ще й нечітким формулюванням п. 1 ст. 922 ЦК України, де вказується, що за затримку у відправленні транспортного засобу, який перевозить пасажира, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін, транспортними кодексами (статутами), якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров’ю пасажирів, або інших обставин, котрі не залежали від перевізника. Нечіткість пов’язана як раз із останньою тезою щодо усунення несправності транспортного засобу та щодо інших обставин, що не залежали від перевізника. Щодо цього й існують деякі дискусії серед учених, про що буде зазначено далі.

Говорячи ж про відповідальність перевізника взагалі, О. М. Садиков зазначав, що: “...відповідальність перевізника є одночасно і підвищеною, і заниженою. Підвищується вона під час завдання шкоди життю та здоров’ю пасажира. Занижується вона тому, що не настає за порушення строків перевезення пасажира” [9, 73–74]. Нині ситуація де-юре дещо змінилася, адже на рівні ЦК України наразі передбачено відповідальність у вигляді штрафу за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажира, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення, проте разом із тим законодавець одночасно надає право встановлювати її межі або ж у домовленості сторін, або ж у транспортних кодексах (статутах) самому перевізникові. Тобто по суті норма, закріплена в п. 1 ст. 922 ЦК України, імперативна для транспортних організацій та зобов’язує їх сплачувати такий штраф, лише надаючи можливість самостійно встановлювати його розміри. Проте, по-перше, як уже зазначалося, за даних обставин домовленість сторін та узгодження умов договору неможливі, а по-друге, користуючись наданими законодавством привілеями з самостійного встановлення умов договору перевезення пасажира, перевізник іноді може нехтувати деякими правами пасажирів та ухилятися від відповідальності, просто не передбачаючи її у транспортних кодексах (статутах). Наглядний приклад такої ситуації – чинний Статут залізниць України, у розд. VII якого (що визначає відповідальність залізничного перевізника, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів) нічого про розміри штрафів за затримку у відправленні транспортного засобу, який перевозить пасажира, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення не йдеться. Не встановлюється така відповідальність і у Правилах, які за своїм змістовним наповненням є основним нормативно-правовим актом у сфері перевезень пасажирів та багажу залізничним транспортом в Україні.

Більше того, аналіз судової практики у справах про порушення строку доставки пасажира до пункту призначення свідчить про те, що ані сторони спору, ані суд не можуть чітко визначити межі відповідальності та розмір штрафу, а також зобов’язати іншу сторону сплатити цей штраф. Крім того, також слід зауважити на тому, що пасажир як сторона договору перевезення – це споживач послуг, який надає транспортна організація (залізничний перевізник), тому під час розгляду даної категорії справ суд має можливість керуватися не лише ЦК України та нормативними актами у сфері залізничних перевезень, а й, зокрема, Законом України “Про захист прав споживачів” [10] та Постановою пленуму Верховного суду України “Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів” [11].

вачів” [11]. Утім, незважаючи на це, під час вирішення даної категорії справ суд, посилаючись на зазначені вище нормативні акти, вимушений обмежуватися лише деякими загальними нормами, де йдеться про обов’язок перевізника своєчасно перевезти пасажирів від пункту виїзду до пункту призначення, вказаного в проїзному документі, а також на право споживача на належну якість обслуговування. Нічого ж конкретного про межі відповідальності за прострочення виконання даного зобов’язання в жодному з цих нормативних актів не зазначається.

Разом із цим законодавством про залізничні перевезення, зокрема Статутом залізниць України у ч. 3, 4 ст. 127, передбачається, що за прострочення доставлення багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10 відсотків провізної плати за кожну добу, але не більше 25 відсотків провізної плати. Тобто на відміну від перевезення пасажирів, що є основним зобов’язанням у договорі перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом, за прострочення виконання додаткового зобов’язання – перевезення багажу, штрафні санкції встановлено. Існує думка М. О. Тарасова, що відповідальність за прострочення в доставці пасажирів має бути встановлена вже тому, що перевізник відповідає за не своєчасне перевезення багажу. Не можна, вважає вчений, передбачати за невиконання додаткової угоди більшу відповідальність, ніж за невиконання основного зобов’язання [12, 394]. Звичайно, що такий аргумент не є достатнім для обґрунтування необхідності введення відповідальності для перевізника за прострочення доставки пасажирів до пункту призначення, проте він лише підтверджує те, що “строк доставки пасажирів в пункт призначення являє собою істотну умову договору перевезення” [3, 157], безкарність же перевізника не забезпечує достатніх гарантій захисту інтересів пасажирів.

Як варіант вирішення цієї неузгодженості, в ст. 10 Статуту залізничного транспорту Російської Федерації встановлено, що за затримку відправлення поїзда або за запізнення поїзда на залізничну станцію призначення, за винятком перевезень у приміському сполученні, перевізник сплачує пасажирів штраф у розмірі трьох відсотків вартості проїзду за кожну годину затримки, але не більше ніж у розмірі вартості проїзду, якщо не доведе, що затримка або запізнення поїзда сталися внаслідок обставин непереборної сили, усунення несправності транспортних засобів, яка загрожувала життю або здоров’ю пасажирів, що виникло не з вини перевізника, або інших незалежних від перевізника обставин.

Наведений приклад норми Статуту залізничного транспорту Російської Федерації є зарубіжним досвідом, що може слугувати основою та прикладом побудови власної системи штрафів, які можуть застосовуватися до перевізників за невиконання зобов’язання в установленій строк.

Відповідальність залізничного перевізника за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажирів, також має ряд неузгоджених моментів. Говорячи про таку підставу звільнення перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажирів, як усунення несправності транспортного засобу, що загрожувала життю або здоров’ю пасажирів, то в правовій науці з цього приводу, як уже зазначалося вище, мають місце деякі дискусії. Початок цим дискусіям поклав В. В. Залеський, який висловив думку про те, що коли йдеться про усунення несправності транспортного засобу, мається на увазі транспортний засіб, поданий під завантаження. Стосовно літаків – посадку оголошено, літак готовий прийняти пасажирів; стосовно залізничного транспорту – поїзд подано до перону, оголошено посадку пасажирів. Посилання повітряно-транспортного підприємства на те, що до чергового рейсу літак не може бути подано у зв’язку із “затримкою” в аеропорту відправлення, не береться до уваги, оскільки перевізник має виконати свої зобов’язання перед пасажирами, надавши інший літак. Усі ці обставини охоплюються ризиком підприємницької діяльності, яку ведуть комерційні транспортні організації [7, 81]. Проте В. В. Вітрянський

навіть за всієї привабливості даної думки [14, 337] все одно не погоджується з нею. За такого підходу, зазначає вчений, прагнення перевізника звільнитися від відповідальності змушуватиме останнього надавати для посадки пасажирів несправні транспортні засоби, а потім приступати до усунення несправностей. Така перспектива, вважає В. В. Вітрянський, навряд чи порадує самих пасажирів, яких попросять після посадки залишити салон літака, борт морського судна, вагон тощо з метою виправлення виявленої несправності. Крім того, вирішення питання про звільнення перевізника від відповідальності залежно від того, коли він приступив до усунення несправності транспортного засобу (до його подачі під посадку пасажирів або після такої), видається суто формальним [14, 337–338]. Учений доходить висновку, що у сферу доведення наявності підстав, що звільняють перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажира за технічної несправності транспортного засобу, що загрожує життю і здоров'ю пасажирів, у всіх випадках входить доказ неможливості відправити пасажирів у дорогу на іншому справному транспортному засобі. У цьому випадку не має ніякого правового значення момент, коли було виявлено технічну несправність транспортного засобу і коли перевізник приступив до її усунення [14, 338].

А. В. Расулов, підтримуючи у своїх поглядах В. В. Залесьського, формулювання положення статті про усунення несправності транспортного засобу, яка загрозувала життю або здоров'ю пасажирів, що не залежала від перевізника, також вважає помилковим. Учений говорить про те, що дане формулювання суперечить обов'язку перевізника від самого початку подавати під посадку технічно придатні для перевезення пасажирів і багажу транспортні засоби, а якщо припустити, що несправність транспортних засобів виникла після чи під час посадки пасажирів, то перевізник зобов'язаний замінити ці транспортні засоби на справні [15, 176].

На підтримку некоректності вказування серед підстав звільнення перевізника від відповідальності за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажира, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення такої підстави, як усунення несправності транспортного засобу, яка загрозувала життю або здоров'ю пасажирів, можна навести такі аргументи:

– по-перше, відповідно до ст. 617 ЦК України особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо вона доведе, що це порушення сталося через випадок або непереборну силу. Не можна вважати випадком, зокрема, недодержання своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність на ринку товарів, потрібних для виконання зобов'язання, відсутність у боржника необхідних коштів. Доктринальне тлумачення випадку базується на тому, що “випадок має місце тоді, коли психічний стан особи, яка порушила зобов'язання, характеризується відсутністю її вини. За відсутності вини немає й відповідальності, якщо тільки договором або законом не передбачено відповідальності без вини” [16, 138];

– по-друге, ч. 2 ст. 1209 ЦК України встановлено, що продавець, виготовлювач товару, виконавець робіт (послуг) звільняються від відшкодування шкоди, якщо доведуть, що вона виникла внаслідок непереборної сили або порушення потерпілим правил користування або зберігання товару (результатів робіт, послуг).

Крім того, оскільки перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом має систематичний характер та здійснюється за плату, то ця діяльність є підприємницькою. Відповідно ж до ч. 1 ст. 906 ЦК України виконавець, який порушив договір про надання послуг за плату під час здійснення ним підприємницької діяльності, відповідає за це порушення, якщо не доведе, що належне виконання виявилось неможливим унаслідок непереборної сили, якщо інше не встановлено договором або законом.

Отже, усунення несправності транспортного засобу може слугувати підставою звільнення перевізника від відповідальності за затримку відправлення пасажира або ж за пору-

шення строку доставки пасажирів до пункту призначення лише в тому випадку, якщо ці порушення сталися внаслідок непереборної сили. У разі ж відмови пасажирів від перевезення з причини затримки відправлення транспортного засобу перевізник зобов'язаний повернути пасажирів провізну плату (ч. 2 ст. 922 ЦК України). Дане положення цілком справедливе, адже навіть у тому випадку, коли затримка відправлення транспортного засобу викликана необхідністю ліквідації несправностей, що можуть загрожувати життю та здоров'ю пасажирів, така ситуація не є виправданням для перевізника, адже залізничний перевізник має дотримуватися графіка руху поїздів та виконувати свої зобов'язання за договором.

**Висновки.** Відсутність у законодавстві про залізничні перевезення норм про відповідальність перевізника за прострочення виконання зобов'язання з перевезення пасажирів є значною прогалиною в законодавчій базі сфери обслуговування населення, що не дозволяє говорити про гарантування інтересів пасажирів повною мірою. “Якщо право не забезпечене ефективною санкцією на випадок його порушення, то у зобов'язаній особи немає достатнього стимулу для слідування встановленій моделі” [17, 279], – писала Р. О. Халфіна. погоджуючись із цим та на основі дослідженого вище, можна вважати доцільним запропонувати встановлення для перевізника неустойки у вигляді штрафу за прострочення виконання зобов'язання з перевезення пасажирів. Крім того, цілком логічним було б установаження неустойки, яка б мала не виключний, а заліковий характер, тобто надавала б можливість стягувати не лише саму неустойку, а й можливі збитки – упущену вигоду, спричинену простроченням виконання зобов'язання з перевезення. Внесення таких змін до законодавства про залізничні перевезення – необхідний крок з узгодження його норм із ЦК України та утвердження принципу справедливості правового регулювання відносин у сфері пасажирських перевезень.

### Література

1. Яковлев В. Ф. Гражданско-правовые средства обеспечения интересов личности в договорных отношениях / В. Ф. Яковлев // Гражданско-правовая охрана интересов личности в СССР : межвузовский сборник научных трудов. – Свердловск : Изд-во Свердл. юрид. ин-та, 1977. – Вып. 53. – С. 34–46.
2. Утин Б. И. Об ответственности железных дорог пред частными лицами / [соч.] Утина Б. – Санкт-Петербург : тип. И. И. Глазунова, 1872. – 82 с.
3. Сергеева М. А. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору морской перевозки пассажиров : автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук : 12.00.03 / М. А. Сергеева. – М., 2007. – 24 с.
4. Ремишевский П. В. Гражданско-правовая ответственность перевозчика по договору воздушной перевозки : автореф. дис. на соиск. учен. степени канд. юрид. наук : 12.00.03 / П. В. Ремишевский. – М., 2007. – 29 с.
5. Цивільне право : підручник : у 2 т. / В. І. Борисова (кер. авт. кол.), Л. М. Баранова, Т. І. Бегова та ін. ; за ред. В. І. Борисової, І. В. Спасибо-Фатеевої, В. Л. Яроцького. – Х. : Право, 2011. – Т. 2. – 816 с.
6. Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України : наказ М-ва транспорту та зв'язку від 27 груд. 2006 р. № 1196 // Офіційний Вісник України. – 2007. – № 26. – Ст. 1065.
7. Залесский В. В. Транспортные договоры : учебно-практ. пособие / Залесский В. В. – М. : Изд-во Тихомирова М. Ю., 2004. – 312 с.
8. Фаст О. Ф. Некоторые аспекты ответственности по договору перевозки пассажиров автомобильным транспортом / О. Ф. Фаст // Современное право. – 2006. – № 11. – С. 11–12.

9. Садиков О. Н. Правовое регулирование международных перевозок / Садиков О. Н. – М. : Юрид. лит., 1981. – 288 с.
10. Про захист прав споживачів : Закон України // Відомості Верховної Ради України. – 1991. – № 30. – Ст. 379.
11. Про практику розгляду цивільних справ за позовами про захист прав споживачів : Постанова пленуму Верховного суду України № 5 від 12.04.1996.
12. Тарасов М. А. Договор перевозки / Тарасов М. А. – Ростов-на-Дону : Изд-во Ростов. ун-та, 1965. – 456 с.
13. Микрюкова Г. А. Договор перевозки пассажира в советском гражданском праве : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Микрюкова Галина Алексеевна. – Свердловск, 1986. – 201 с.
14. Брагинский М. И. Договорное право. Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта : [учеб.] / М. И. Брагинский, В. В. Витрянский. – 4-е изд., стер. – М. : Статут, 2007. – 910 с.
15. Расулов А. В. Договор железнодорожной перевозки грузов. Договор железнодорожной перевозки пассажира и багажа / Расулов А. В. – М. : Юрид. Ин-т МИИТа, 2007. – 284 с.
16. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України : у 2 т. – 3-тє вид., перероб. і доп. / за ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнецової, В. В. Луця. – К. : Юрінком Інтер, 2008. – Т. II. – 1088 с.
17. Халфина Р. О. Общее учение о правоотношении / Халфина Р. О. – М. : Юрид. лит., 1974. – 351 с.