

М. С. Федорко

старший преподаватель кафедры гражданско-правовых дисциплин экономико-правового факультета Одесского национального университета имени И. И. Мечникова

К ВОПРОСУ О ФОРМАХ ОГРАНИЧЕНИЯ РАЗМЕРА УБЫТКОВ В ДОГОВОРНЫХ ОБЯЗАТЕЛЬСТВАХ

Реализация гражданско-правовой ответственности в форме возмещения убытков опосредуется рядом принципов как общеправового, так отраслевого и институционального характера. Одним из определяющих является принцип полного возмещения убытков, который позволяет полностью восстановить имущественные интересы кредитора в случае нарушения должником обязательства, поскольку предполагает возмещение как реального ущерба, так и упущенной выгоды.

Закрепление полного возмещения убытков последовательно реализуется в Гражданском кодексе Украины (далее ГК Украины), в нормах статей 22, 623, 624 и в ряде других норм, прямо закрепляющих полную ответственность за нарушение обязательств.

Полнота возмещения убытков предполагает, что возмещение убытков в меньшем размере возможно только в случаях, предусмотренных законом или договором в пределах, установленных гражданским законодательством. Реализация принципа полного возмещения убытков не исключает его конкуренцию с другими гражданско-правовыми принципами, результатом которой являются определенные изъятия из принципа полного возмещения, которые в юридической литературе принято именовать ограниченной ответственностью.

Принцип полного возмещения убытков получил весомое обоснование и в доктрине гражданского права [1, с. 66; 5, с. 499], а вопросам комплексного исследования ограниченной ответственности в юридической литературе уделяется не много внимания, как правило, исследуются вопросы, ограниченной ответственности в транспортных обязательствах.

Анализ норм, касающихся ограниченной ответственности в договорных обязательствах, позволяет выделить различные формы ограничения размера убытков.

1. Ответственность, при которой возмещается только реальный ущерб. Подобные ограничения размера убытков предусмотрены в ст. 900, 924, 988, 1142 ГК Украины в Законах України «О почтовой связи», «О теплоснабжении», «Об электроэнергетике», «О транспорте» и др.

В юридической литературе не прекращаются дискуссии по поводу неоправданности сохранения принципа ограниченной ответственности перевозчика ввиду необоснованности преимуществ, предоставляемых перевозчику [3, с. 117; 4, с. 115]. Иные авторы настаивают на том, что в современных нам условиях осуществления предпринимательской деятельности и развития транспортной инфраструктуры обсуждать вопрос о целесообразности отступления от принципа ограниченной ответственности перевозчика в процессе оказания услуг по перевозке еще слишком рано [2, с. 83–84].

Основным аргументом сторонников полной ответственности перевозчиков является диспропорция в юридической защищенности перевозчиков и грузоотправителей/грузополучателей. Поскольку последние в транспортных правоотношениях и так являются менее защищенной стороной, то ограниченная ответственность перевозчика выступает в качестве дополнительной правовой защиты, что не оправдано ни в правовом, ни в экономическом отношении.

Мы такой подход разделить не можем ввиду следующих причин. Безусловно, диспропорции в правовом положении сторон договора перевозки существуют, и на различных стадиях договорного правоотношения они имеют различное проявление. На стадии возникновения правоотношения (заключения договора) диспропорция в правовом положении сторон договора обусловлена особенностью выражения волеизъявления отправителя (пассажира), который как правило не принимает участия в формировании условий договора. Подобная особенность выражения волеизъявления обусловлена спецификой отрасли и массовым количеством потребителей. И с точки зрения экономической целесообразности является оправданной ввиду

массового пассажиропотока. На стадии же существования правоотношения (исполнения договора) очевидна диспропорция в фактическом положении сторон договора, которая проявляется в высокой степени риска на стороне перевозчика, связанной с повышенной сложностью и риском осуществления деятельности по перевозке, а также экономической целесообразностью. Подобная диспропорция в фактическом положении оправданно нивелируется дифференциацией в имущественной ответственности сторон договора перевозки, что и отражено в украинском, зарубежном и международном законодательстве. Таким образом, ввиду особенностей транспортной отрасли, упомянутых выше, принцип полного возмещения вступает в конфликт с принципом экономической целесообразности, а достигнуть баланс в значительной степени позволяет как раз ограниченная ответственность перевозчика и институт объявления стоимости груза/багажа, а также институт страхования.

2. Ответственность, ограниченная установленными пределами (лимитами). Примером лимитированного установления ответственности может послужить ст. 906 ГК Украины, в соответствии с которой убытки, причиненные неисполнением или ненадлежащим исполнением договора о безвозмездном предоставлении услуг, подлежат возмещению исполнителем в размере, не превышающем двух необлагаемых минимумов доходов граждан.

Лимитированная ответственность перевозчиков существует в международных авиаперевозках и установлена в Варшавской Конвенции 1929 года и Монреальской Конвенции 1999 года, которые предусматривают определённый порядок получения компенсаций, в том числе за утрату, недостачу багажа/груза. Согласно Варшавской Конвенции за утрату, недостачу или повреждение багажа при международной перевозке авиакомпания несет ответственность в размере \$20 за 1 кг багажа. Монреальская Конвенция в части компенсации пассажиру стоимости утраты или повреждения багажа устанавливает верхний предел ответственности, равный 1131 СПЗ (специальные права заимствования) относительно каждого пассажира. СПЗ — валютная единица Международного валютного фонда, которая была введена в условиях финансовой нестабильности, а 1 СПЗ соответ-

ствует 1,17 евро. Следует отметить, что Монреальская Конвенция не предполагает автоматических выплат в случае утраты или повреждения багажа, а устанавливает верхний предел возмещения, что не снимает с пассажира обязанности доказывания размера причиненного ущерба до указанных пределов, что на практике может быть весьма затруднительным.

Пределы ответственности, установленные международными конвенциями и соглашениями по воздушным перевозкам, имеют своей целью установление предсказуемой ответственности перевозчика в отношении несохранности груза и багажа, а также обеспечивает возможность оценки максимального размера убытков. Подобный режим ответственности обусловлен экономической целесообразностью и специфичностью сферы оказания услуг по авиаперевозке.

3. Ограничение размера убытков стоимостью вещи. Примером подобного ограничения может послужить п. 1 ч. 1 ст. 951 ГК Украины, в соответствии с которой убытки, причиненные поклажедателю в случае утраты вещи, возмещаются в размере ее стоимости. Следует отметить, что в ст. 951 ГК Украины нет оговорки о возможном изменении размера ответственности законом или договором, из чего следует, что ограниченная ответственность хранителя имеет место во всех случаях, даже при наличии его вины.

4. Ответственность, выражающаяся в компенсации стоимости определенной услуги. Ответственность операторов почтовой связи является примером подобной формы ограничения полной ответственности. Так, в соответствии с абзацем 3 ст. 18 Закона Украины «О почтовой связи» за полную утрату регистрируемых почтовых отправлений (заказного письма, бандероли, почтовой карточки, уведомления о вручении почтового отправления), посылок и прямых контейнеров без объявленной ценности операторы почтовой связи несут ответственность в размере стоимости услуг почтовой связи и штраф в размере 100 процентов стоимости этих услуг.

Приведенный перечень форм ограниченной ответственности не исключает существование и других форм ограничения принципа полной ответственности.

Література

1. Иоффе О. С. Размышления о праве. Гражданское законодательство Республики Казахстан: Статьи. Комментарии. Практика / О. С. Иоффе. — Астана : Ин-т законодательства РК, 2002. — 72 с.
2. Ломакина И. Г. К вопросу об ответственности перевозчика при оказании услуг железнодорожной перевозки / И. Г. Ломакина // Вестник Сибирского государственного университета путей сообщения. — 2007. — Выпуск 18. — С. 77–89.
3. Малейн Н. С. Имущественная ответственность в хозяйственных отношениях / Н. С. Малейн; отв. ред. Лаптев В. В. — М. : Наука, 1968. — 207 с.
4. Савичев Г. П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. — М. : Изд-во Московского ун-та, 1979. — 152 с.
5. Советское гражданское право : учебник : в 2 т. Т. I / под ред. О. А. Красавчикова. — М. : Высшая школа, 1968. — 520 с.

Є. О. Каташинський

студент III курсу денної форми навчання
спеціальності «Право» економіко-правового
факультету Одеського національного
університету імені І. І. Мечникова

Науковий керівник:
доктор юридичних наук, професор,
Заслужений юрист України *Г. С. Каззафарова*

ДЕЯКІ АСПЕКТИ ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ У ВИГЛЯДІ УПУЩЕНОЇ ВИГОДИ ЗА ЗАКОНОДАВСТВОМ УКРАЇНИ

Правове регулювання відносин, пов'язаних із відшкодуванням збитків у вигляді упущеної вигоди, практично завжди було доволі ускладненим у нашій країні з огляду на відсутність чіткої позиції законодавця щодо цього питання. Сьогодні діяльність правозастосовних суб'єктів у сфері компенсації упущеної вигоди пов'язана з деякими проблемами. Властива упущеній вигоді ознака потенційності зумовлює складну про-