



цих договорах відсутня можливість узгодження волі шляхом обговорення умов договору, тому зникає суттєвий елемент самого поняття договору — "узгодження". Але, разом з тим, такі договори неминучі у тих сферах економіки, де укладається величезна кількість однотипних, стандартних угод.

Специфіка правової природи договору залізничного перевезення вантажів, як договору приєднання, обумовлює і ті суттєві особливості, які притаманні відповідальності контрагентів за порушення договірних зобов'язань.

Чинний Цивільний кодекс УРСР (далі ЦК), поряд із закріпленням принципу повного відшкодування збитків (ст.203 ЦК), встановлює можливість обмеження розміру відповідальності за окремими видами зобов'язань (ч.1 ст.206 ЦК). А ч.3 ст.358 ЦК містить вказівку на те, що умови перевезення вантажів, пасажирів та багажу і відповідальність сторін за цими перевезеннями визначаються статутами (кодексами) окремих видів транспорту і правилами, що видаються у встановленому порядку. Таким чином, правове регулювання цивільно-правової відповідальності за невиконання або неналежне виконання договірних зобов'язань по перевезенню віднесено законодавством до сфери відомчої правотворчості.

Згідно п.22 ст.92 Конституції України принципи цивільно-правової відповідальності повинні визначатися виключно законами України. І цей імператив практично не порушується, оскільки можливість обмеження розміру цивільно-правової відповідальності закріплена в ЦК, а самий принцип обмеженої відповідальності перевізника змістовно закріплений у ст.13 Закону України від 10 листопада 1994 р. "Про транспорт" та у ст.23 Закону України від 4 липня 1996 р. "Про залізничний транспорт". Однак безпосереднє регулювання здійснюється підзаконним нормативно-правовим актом — Статутом залізниць України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. №457 (далі Статут) [2, 47].

Відповідно до ст. ст.113,114 Статуту, за незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажо-багажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

Залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме: а) за втрату чи недостачу — у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі; б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, — у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, — у розмірах дійсної вартості; в) за псування і пошкодження — у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість. Недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визначення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення. Загальна сума відшкодування збитку за незбережений вантаж в усіх випадках не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж.

Поряд із відшкодуванням збитків, у разі втрати вантажу, залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу. Витрати і збитки, які не передбачені договором перевезення і Статутом, не підлягають відшкодуванню.

Вищевказані положення Статуту можна оцінити позитивно. Але окремі норми не відрізняються достатньою якістю юридичної техніки.

Зокрема, згідно із ч.1 ст.116 Статуту, за несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам — суб'єктам підприємницької діяльності або орендовані ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі: 10 відсотків провізної плати — за прострочення на дві доби;

20 відсотків провізної плати — за прострочення на три доби; 30 відсотків провізної плати — за прострочення на чотири і більше діб.

Застереження "чотири і більше діб" у принципі не обмежує граничну тривалість прострочення. Однак непряме обмеження цієї тривалості міститься в ч.1 ст.117 Статуту, відповідно до якої відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні — після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення. Тут фактично встановлюється гранична тривалість прострочення — 30 діб і два місяці. Однак, це саме непряме обмеження, оскільки відправник або одержувач мають право, а не обов'язок вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, і це право вони можуть реалізувати не одразу. Тим більше, що ч.2 ст.117 Статуту покладає на одержувача (у випадку, коли вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів) обов'язок прийняти вантаж і повернути суму, отриману від залізниці за його втрату.

Якщо одержувач ще не встиг купити замість недоставленого вантажу новий (аналогічний) товар, він, можливо без суттєвих збитків для себе, прийме вантаж і використає його за призначенням. Але як бути тому одержувачеві, який уже встиг придбати новий товар і запустити його у виробництво, а вантаж, доставлений залізницею з великим простроченням, є настільки індивідуалізованим, що наступна його реалізація іншій особі стає практично неможливою?

Крім цього, як з економічної точки зору можна обґрунтувати розміри штрафів, встановлені в ч.1 ст.116 Статуту? Чому за прострочення на чотири доби і за прострочення на 30 діб встановлено однаковий розмір штрафу — 30 відсотків провізної плати? Чому при простроченні залізниці терміни порушення визначаються в добах (ст. 116

Статуту), а для її контрагентів — в хвилинах і годинах (ч.9 ст. 119 Статуту)?

Окремі положення Статуту сформульовані не конкретно, що породжує проблему тлумачення змісту норми права. Зокрема, відповідно до ст. 120 Статуту "за затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил або неналежне їх оформлення, вантажовідправник вносить плату, встановлену відповідно до ст.119 цього Статуту, і несе відповідальність перед залізницею за наслідки затримки вагонів і контейнерів". Яку відповідальність? У яких розмірах? Що необхідно розуміти під визначенням "наслідки"?

Аналіз вищевказаних та інших норм Статуту дозволяє дійти висновку, що закріплені в цьому підзаконному нормативно-правовому акті санкції, в більшості своїй, відірвані від економічного змісту суспільних відносин, що негативно впливає на ефективність застосування мір цивільно-правової відповідальності.

І в цілому, на наш погляд, існування інституту обмеженої відповідальності перевізника породжує ряд негативних наслідків. Насамперед, порушується один із основних принципів приватно-правового регулювання, який полягає у юридичній рівності сторін. Цей факт не можна ігнорувати, незалежно від того, в якій якості ми виступаємо, — продавця чи покупця транспортної послуги.

Суб'єкти підприємницької діяльності, які користуються послугами транспортних організацій, у результаті втрати, псування або пошкодження вантажів, а також у результаті порушення термінів доставки зазнають величезних збитків (як прямих, так і напрямних), що негативно впливає на їх конкурентноздатність на ринку товарів і послуг. Тоді як держава, відповідно до ст. 42 Конституції України, повинна забезпечувати захист конкуренції в підприємницькій діяльності.

Головним аргументом, який обґрунтовує доцільність існування інституту обмеженої відповідальності перевізника,

є те, що кількість зобов'язальних відносин, які виникають у процесі здійснення діяльності транспортних організацій, визначається цифрами, близькими до астрономічних. Внаслідок чого, обов'язок у повному обсязі відшкодувати збитки, заподіяні невиконанням або неналежним виконанням перевізником умов договору, може поставити під загрозу нормальне здійснення господарської діяльності цими організаціями.

На наш погляд, підтекст цього аргументу містить контраргумент, який полягає у наступному. Діяльність транспортних організацій є підприємницькою. А для того, щоб діяльність суб'єкта могла вважатись підприємницькою, необхідно наявність кількох кваліфікаційних ознак, серед яких однією з найсуттєвіших є здійснення діяльності на власний ризик і під власну відповідальність. В даному ж випадку, встановлюючи обмежену відповідальність пере-

візника, держава прямим приписом закону зменшує його підприємницький ризик і, таким чином, породжує три проблеми: 1) ризик, як кваліфікуюча ознака підприємницької діяльності перевізника, втрачає свою повноту і якість; 2) знижується рівень дії стимулюючої функції цивільно-правової відповідальності; 3) порушується принцип юридичної рівності суб'єктів.

Вищевказані проблеми є досить суттєвими і потребують вирішення на законодавчому рівні. А підвищення ефективності господарської діяльності транспортних організацій залежить, насамперед, від економічних чинників.

### *Література*

1. Мукмінова Т. Нові орієнтири залізничної галузі // Урядовий кур'єр. — 2000. — № 223 (30 листопада). — С. 6.
2. Офіційний вісник України. — 1998. — № 14. — С. 47-79.

## *И. С. Канзафарова*

Одесский национальный университет, кафедра гражданско-правовых дисциплин,  
Французский бульвар, 24/26, Одесса, 65058, Украина

## **ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ОТВЕТСТВЕННОСТИ ПО ДОГОВОРУ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНОЙ ПЕРЕВОЗКИ БАГАЖЕЙ**

### **РЕЗЮМЕ**

Определена правовая природа договора железнодорожных перевозок грузов как договора присоединения. Представлен анализ норм действующего законодательства Украины, которые регулируют ответственность контрагентов за нарушение договорных обязательств. Обоснована нецелесообразность существования института ограниченной ответственности перевозчика.

**Ключевые слова:** железнодорожная перевозка багажей, ограниченная ответственность перевозчика, конкуренция в предпринимательской деятельности.