

УБЫТКИ ПОТЕРПЕВШЕГО ДОЛЖНЫ ПОЛНОСТЬЮ ВОЗМЕЩАТЬСЯ ПРАВОНАРУШИТЕЛЕМ

Может показаться, что автор ломится в открытую дверь, так как формулируемый в заголовке принцип зафиксирован в действующем законодательстве. Но это не совсем так. Действительно, в ст. 203 Гражданского кодекса Украины установлено, что при неисполнении или ненадлежащем исполнении обязательства должник обязан возместить кредитору причиненные ему убытки. Здесь же сказано, что убытками являются расходы, произведенные кредитором, утрата или повреждение его имущества, а также не полученные доходы, которые он получил бы, если бы обязательство было выполнено должником. Кажется, все определено довольно четко и ясно о полном возмещении убытков. Однако уже в следующей ст. 204 ГК содержатся оговорка и отступление от общего принципа. Указывается, что законом или договором могут быть предусмотрены случаи, когда допускается взыскание только неустойки (штрафа, пени), но не убытков. А известно, что размер санкций в виде неустойки, как правило, несравненно меньше реальных убытков. Следовательно, ответственность правонарушителя может быть неполной. Это еще более четко определено в ст. 206 ГК, в которой сказано, что по отдельным видам обязательств законодательством может быть установлена ограниченная ответственность.

Анализ законодательства и практики по хозяйственным отношениям показывает, что эти “отдельные” обязательства носят такой распространенный характер, что они по своему количеству значительно превышают обязательства с полной ответственностью. Ограниченная ответственность установлена прежде всего по договору подряда на капитальное строительство. В ст. 356 ГК говорится, что за неисполнение или ненадлежащее исполнение обязанностей по договору подряда на капитальное строительство ответственная за это

* Кандидат юридических наук, доцент кафедры административного и предпринимательского права экономико-правового факультета ОНУ им. И. И. Мечникова.

сторона уплачивает установленную неустойку (пеню), а также возмещает непокрытые неустойкой убытки, выразившиеся в произведенных другой стороной расходов, в утрате или повреждении ее имущества. То есть предусмотрено возмещение лишь прямых убытков, но не говорится о возмещении доходов, которые кредитор получил бы, если бы обязательство было исполнено должником. Этот же принцип ограниченной ответственности по данному договору закрепляется и в п. 38 Правил о договорах подряда на капитальное строительство 1986 г. Применение его подтверждено в новых условиях хозяйственной деятельности в Положении о подрядных контрактах в строительстве Украины от 15 декабря 1993 г. (п. 4.19.12).

К чему это приводит на практике? Покажем это на примере. Строительное управление № 17 треста “Дунайводстрой” по договору с совхозом “Дружба народов” возвело земляную дамбу в урочище “Крокмазский Кут” для предупреждения затопления пойменных земель совхоза. Из-за низкого качества работ дамбу прорвало во время паводка, что привело к затоплению недавно посаженных овощей на площади 71 га. Совхозу были причинены убытки в размере 155218 руб., в том числе на 68531 руб. в связи с неполучением запланированного дохода от продажи овощей. Иск совхоза был удовлетворен только в части положительного ущерба, а в отношении неполученных доходов — отказано. Следовательно, за правонарушение строительной организации была наказана не только она, но ... и потерпевшая сторона. Не приходится говорить, что это не только несправедливо, но и нелогично, хотя и ... закононо¹.

Возьмем другую широко распространенную категорию хозяйственных правонарушений, связанных с перевозкой грузов. В ст. 358 ГК предусмотрено, что ответственность сторон по перевозкам определяется уставами (кодексами) отдельных видов транспорта и издаваемыми в установленном порядке правилами. Если взять и проанализировать уставы и кодексы по отдельным видам транспорта, то легко убедиться, что во всех их наряду с полной ответственностью широко предусмотрена и ограниченная в виде штрафных санкций. Так, в ст. 105 Устава железных дорог Украины, утвержденного 6 апреля 1998 г., установлено, что железные дороги и их клиенты несут материальную ответственность за перевозку в границах и размерах, предусмотренных этим Уставом и отдельными договорами. В ст. 113 Устава специально оговаривается, что за несохранность гру-

за железные дороги несут ответственность в размере фактически причиненного ущерба. А в следующей статье 114 подчеркивается, что расходы и убытки, не предусмотренные договором перевозки и Уставом, не подлежат возмещению. Наконец, в ст. 116 прямо определяется ответственность за просрочку доставки грузов только в виде твердо установленных штрафов. Таким образом, в Уставе железных дорог Украины, принятом уже в новых условиях хозяйствования, по существу переписаны соответствующие нормы Устава железных дорог СССР 1964 г., действовавшего в период планово-административной экономики. Едва ли с этим можно согласиться.

Покажем на примере, к каким абсурдным ситуациям приводит ограниченная ответственность железных дорог во взаимоотношениях с клиентурой. Пестовский лесозаготовительный завод отгрузил вагон елок для Килийского смешторга. Елки предназначались для продажи к Новому году. Но дорога доставила их получателю лишь 2 января начавшегося Нового года, т.е. тогда, когда они утратили всякую ценность. Смешторг предъявил к железной дороге иск о возмещении убытков в связи с просрочкой доставки груза. Дорога отказалась удовлетворить иск, указав, что такая ответственность Уставом не предусмотрена, что она может уплатить лишь штраф за просрочку в доставке елок. В таком аспекте и был разрешен спор Госарбитражем². Конечно, такое решение вопроса не соответствует общему духу закона, чувству справедливости, не может содействовать нормальной деятельности хозяйственных организаций. Безответственность дороги порождает неаккуратность, недисциплинированность ее работников в исполнении обязательств перед клиентурой. В частности, в данном случае груз из Калининской области до ст. Раздельная Одесской области на расстоянии 2584 км шел 5 суток, а вот внутри Одесской области от ст. Раздельная до ст. Дзинилор на расстоянии 288 км путешествовал ... 9 суток.

Ограниченная ответственность широко применяется и на других видах транспорта.

Такое же положение наблюдается и в правоотношениях, связанных с использованием электрической, тепловой энергии, газом. Действующие Правила пользования электрической энергией. Правила пользования тепловой энергией. Правила подачи газа магистральным газопроводам и потребителям за такое серьезное нарушение обязательства как неподача энергии или подача ее в ненадлежащем

качестве предусматривают ответственность лишь в виде уплаты штрафов, которые ни в какой мере не покрывают действительных убытков получателей носителей энергии.

Таким образом, приходится констатировать, что по большинству хозяйственных договоров вопреки общему правилу, сформулированному в ст. 203 ГК, установлена ограниченная ответственность, которая должна была бы быть редким исключением из общего правила. На ненормальность такого положения давно обратили внимание многие видные советские ученые, предлагая устранить их³.

Этой проблеме была посвящена специальная межведомственная экономико-правовая научная конференция в Донецком отделении экономико-промышленных исследований Института экономики АН УССР, на которой по существу все выступавшие ученые и практики (за исключением одного профессора О.С. Иоффе) высказывались за полную ответственность хозяйственных организаций в условиях проводившейся тогда в шестидесятых годах экономической реформы⁴.

Так, если в условиях административно-плановой экономики, когда подавляющая масса хозяйствующих субъектов действовала на основе единого Фонда государственной собственности и государство могло и часто практиковало покрытие убытков одних хозорганов за счет других, широкое применение ограниченной ответственности рассматривалось ненормальным, то в условиях рыночных отношений оно вообще является нонсенсом. Теперь, когда каждое предприятие действует на началах полного хозяйственного расчета на основе имеющихся у него собственных или закрепленных средств, от разумного использования которых зависит эффективная деятельность предприятия, его рентабельность, имущественное благополучие, относить на него убытки, возникающие по вине контрагентов, значит идти вразрез с принципами рыночной экономики, тормозить ее развитие. От правонарушений в конечном итоге не должны страдать потерпевшие, их убытки обязаны полностью возмещать правонарушители. Только в этом случае право будет как справедливым, так и активно борющимся с правонарушителями в хозяйственных отношениях.

К слову сказать, в развитых странах, на которых мы сейчас стараемся во многом равняться, ограниченная ответственность может иметь место действительно лишь в исключительных редких случаях.

Так следует решать вопрос и нам при принятии новых законодательных актов. Например, едва ли было бы разумным устанавливать полную имущественную ответственность научно-исследовательских, проектных и конструкторских организаций за убытки, возникающие у заказчиков ввиду недостижения цели, поставленной при заключении договора, или ненадлежащего исполнения обязательства исполнителем. Здесь следует иметь в виду, что труд ученых, конструкторов, проектировщиков носит во многом творческий, исследовательский характер. Это обуславливает определенный риск в поисках нового, более совершенного по сравнению с общеизвестным. Надо учитывать и то, что в основе оборотных средств хозрасчетных научно-исследовательских, проектных, конструкторских организаций лежит плата заказчиков, которая по сравнению с возможными убытками от ненадлежащего исполнения соответствующих работ является незначительной. Поэтому возложение ответственности в таких отношениях в размерах, превышающих плату, полученную от заказчиков, может привести к подрыву хозрасчетной основы соответствующих организаций и к сдерживанию творческих поисков. И тогда правовые нормы невольно стали бы тормозом в техническом прогрессе вместо того, чтобы быть активным рычагом в его развитии.

Могут сказать, что в основе оборотных средств транспортных, электро-газо-теплоснабжающих организаций также лежит плата за услуги, оказываемые ими. Эта плата также незначительна по сравнению с возможными убытками у клиентов. Может, и здесь ответственность ограничить размером платы за услуги? Но по такому пути идти нельзя. Следует иметь в виду, что нарушение обязательств по этим отношениям, как правило, является результатом низкой дисциплины, служебных упущений, ошибок технического характера со стороны отдельных работников. Эти недостатки и ошибки могут и должны предотвращаться правильной организацией работы. Кроме того, у транспортных и у электро-газо-теплоснабжающих организаций контрагентов несравненно больше, чем у научных, проектных и конструкторских организаций. За счет платежей огромного числа клиентов транспортные и иные организации могут нести полную ответственность по довольно редким случаям нарушения обязательств без опасения подрыва их экономической основы. Тем более такая ответственность должна иметь место по

договору подряда на капитальное строительство, поскольку здесь плату за выполняемые работы никак нельзя признать незначительной.

К тому же, следует иметь в виду, что полная ответственность по всем указанным отношениям должна быть не односторонней организацией, оказывающей услуги, но и такой же со стороны ее клиентуры. Практика показывает, что, например, железные дороги по действующему законодательству взыскивают с грузоотправителей и грузополучателей различных штрафов во много раз больше, чем уплачивают сами.

Вот почему думается, что в представленных на рассмотрение Верховной Рады проектах Гражданского и Хозяйственного (Коммерческого) кодексов должен быть четко закреплён принцип полной ответственности в хозяйственных отношениях (за редким исключением). Это обеспечит соответствие правовых норм экономическим мерам и принципам, осуществляемым в ходе проводимой реформы, будет способствовать внедрению подлинного хозрасчета в предпринимательской деятельности, торжеству принципа справедливости.

Литература

1. Дело № 2/772 архива Одесского областного Госарбитража.
2. Дело № 3/893 архива Одесского областного Госарбитража.
3. См.: Е.А. Флейшиц, А.Л. Маковский. О повышенной и ограниченной ответственности социалистических организаций // Ученые записки ВНИСЗ. — М., 1966. — Вып. 9; И.Я. Лесник, М.И. Брагинский. О возмещении убытков, причиненных нарушением договора поставки // Советское государство и право. — 1967. — № 5; Н.С. Малеев, С.В. Зайцев. Возмещение убытков, возникающих при нарушении хозяйственных обязательств // Советское государство и право. — 1968. — № 10.
4. См.: Проблемы ответственности хозяйственных органов в новых условиях планирования и экономического стимулирования промышленного производства. — Донецк, 1967.