

ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ И ПРАВОВЫЕ АСПЕКТЫ БЕЗОПАСНОСТИ ДОРОЖНОГО ДВИЖЕНИЯ

УДК 349.2

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Л.В. Єрофєєнко, доцент, к.ю.н., ХНАДУ

Анотація. Виявлено проблемні питання та розбіжності між нормами загального і спеціального законодавства щодо правового регулювання договору перевезення вантажу. Сформульовано пропозиції стосовно удосконалення особливостей правового регулювання договору перевезення вантажу залізничним транспортом.

Ключові слова: залізничний транспорт, договір перевезення вантажу, правове регулювання, вантажообіг.

ОСОБЕННОСТИ ПРАВОВОГО РЕГУЛИРОВАНИЯ ДОГОВОРА ПЕРЕВОЗКИ ГРУЗА ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНЫМ ТРАНСПОРТОМ

Л.В. Ерофеевко, доцент, к.ю.н., ХНАДУ

Аннотация. Выявлены проблемные вопросы и разногласия между нормами общего и специального законодательства о правовом регулировании договора перевозки груза. Сформулированы предложения по совершенствованию особенностей правового регулирования договора перевозки груза железнодорожным транспортом.

Ключевые слова: железнодорожный транспорт, договор перевозки груза, правовое регулирование, грузооборот.

SPECIFIC FEATURES OF LEGAL REGULATION OF THE CONTRACT OF CARGO TRANSPORTATION BY RAILWAY TRANSPORT

L. Yerofyeyenko, Associate Professor, Candidate of Jurisprudence, KhNAHU

Abstract. Problem questions and disagreements between the norms of general and special legislation concerning legal adjusting of the contract of cargo transportation are specified. Suggestions on perfection of features of legal regulation of the contract of cargo transportation by railway transport are formulated.

Key words: railway transport, contract of cargo transportation, regulation, turnover.

Вступ

Транспорт є сполучною ланкою економіки, галуззю виробничої інфраструктури. За його допомогою задовольняються потреби у перевезеннях суспільного виробництва держави, а також її населення. Загальновідомо, що залізниця є величезним фактором загальної людської культури та матеріального прогресу. Дороги з'єднали живим зв'язком окремі області країни, окремі країни та частини сві-

ту, вони створили для людського суспільства можливість живих відносин, обміну благами духовної та матеріальної культури, збільшили ступінь рухливості населення, яка так необхідна для розвитку техніки, мистецтва, промислу.

Аналіз публікацій

Функціонування залізничного комплексу за умов незалежності та, зокрема, становлення Укрзалізниці свого часу стало предметом

уваги вчених і фахівців Мінтрансв'язку, Транспортної академії України, Української державної академії залізничного транспорту, Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна, Київського університету економіки та технологій транспорту та ін. Основні засади становлення Укрзалізниці досліджували В.М. Гурпак, Т.А. Мукмінова, стан економіки залізниць та основні напрями його поліпшення – Г.М. Кірпа, Ю.Ф. Кулаєв, проблеми реформування – Ю.М. Цветов та В.М. Макаренко, загальні принципи стратегічного розвитку мережі залізниць – П.О. Яновський. Особливості функціонування залізниць висвітлювали їх начальники – М.В. Мостовий (Львівська залізниця), С.П. Болоболін (Одеська), В.М. Остапчук (Південна), І.В. Гладкіх (Придніпровська), О.М. Кривопішин (Південно-Західна залізниця). Варто також зазначити, що питання правового регулювання транспортних перевезень у загальнонауковому та часткових аспектах висвітлювалися в роботах багатьох правознавців, зокрема: М.К. Александрова-Дольника, Г.Б. Астановського, В.І. Борисової, О. Дозорець, І.В. Спасибо-Фатеевої, М.І. Брагінського, І.В. Булгакової, О.А. Беляневич, В.В. Вітрянського, В.О. Єгізарова, О.С. Юффе, Т.П. Коваленко, О.В. Літвінової, Л.Я. Носко, О.П. Потапова, А.М. Романович, М.О. Тарасова, Б.Л. Хаскельберга, К.К. Яічкова та інших.

Транспортний комплекс є важливою складовою для функціонування економіки країни. В наш час, коли ринок охоплює всі сфери господарської діяльності, особливості кожної з них потребують належного правового регулювання.

Залізничний транспорт є найрозвинутішим видом транспорту в Україні. Його перевагами є велика розгалуженість та низькі тарифи. Пропускна спроможність залізничної мережі значно перевищує поточні обсяги руху. Важливість залізничного транспорту в системі транспортних комунікацій України зростає і через те, що через територію держави пролягають основні транспортні транс'європейські коридори.

Мета і постановка задачі

Метою дослідження є виявлення й аналіз загальних закономірностей розвитку правових відносин у сфері перевезення вантажів заліз-

ничним транспортом, а також виявлення теоретичних та практичних проблем правового регулювання у цій сфері. У зв'язку з цим необхідно:

- визначити систему і структуру законодавства про залізничні перевезення вантажів;
- дослідити роль, місце, функції і правове становище учасників транспортного процесу;
- виявити особливості зобов'язальних правовідносин, які виникають у сфері залізничних перевезень вантажів;
- розробити пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства України за даною темою.

Загальна характеристика та проблемні питання договору перевезення вантажу залізничним транспортом

Нині транспорт – одна з ключових галузей економіки будь-якої держави і України зокрема. Його функціонування забезпечує об'єднання усіх галузей суспільного виробництва в єдиний економічний механізм. В економіці України транспорт посідає особливе місце, що зумовлено вигідним географічним положенням нашої країни в євразійському регіоні. Через Україну проходять торговельні і транспортні шляхи міжнародного значення [5].

Саме залізничний транспорт є основним видом транспорту України. Як визначає ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 р., «залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо»; «залізниця – статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі». Залізниці, з'єднуючи економічні регіони між собою, мають важливе значення для життя всієї країни. Протягом усього періоду проведення у країні економічних перетворень залізниці працюють стабільно; для багатьох регіонів вони є практично єдиними транспортними комунікаціями [4].

За функціональними особливостями залізничний транспорт поділяється на вантажний та пасажирський. Це пов'язано з тим, що транспорт виступає необхідною передумовою функціонування як матеріального виробництва, так і сфери обслуговування, в тому числі пасажирських перевезень.

Пасажирський залізничний транспорт є галуззю невиробничої сфери і належить до інфраструктурних галузей. Вантажний транспорт – галузь виробничої інфраструктури. Не виробляючи безпосередньо матеріальної продукції, вантажний транспорт є четвертою галуззю матеріального виробництва після видобувної, переробної промисловості і сільського господарства. Жодна з названих трьох основних галузей матеріального виробництва не здатна функціонувати без транспортного забезпечення. Продукт тільки тоді готовий до споживання, коли його доставлено до споживача.

Залізничний транспорт посідає друге місце за вантажообігом і перше – за пасажирообігом. Основну частку в перевезеннях залізницями становлять промислові вантажі: залізна руда, кам'яне вугілля, будівельні матеріали та ін. Залізничним транспортом перевозять також велику кількість зерна, цукрових буряків.

З одного боку, залізничний транспорт є неодмінною умовою функціонування самого виробництва, де він здійснює доставку сировини, паливно-енергетичних ресурсів, комплектуючих, устаткування і т.п., а з іншого – доставляє готову продукцію до споживача. Таким чином, у процесі виробництва готової продукції транспорт істотно впливає на її собівартість, а звідси – на ефективність і ціну.

Одним із пріоритетних напрямів розвитку законодавства в Україні є вдосконалення транспортного законодавства, яке має більш повно відповідати завданням, змісту та умовам життєдіяльності даної галузі економіки. Основи транспортного законодавства в Україні були закладені у 1994 р. з прийняттям Верховною Радою України Закону «Про транспорт». Згодом, з метою правового закріплення основних засад організації та діяльності залізничного транспорту в Україні, в липні 1996 р. був прийнятий Закон «Про залізничний транспорт». Важливим етапом створення спеціального законодавства у сфері залізничного транспорту стала Постанова

Кабінету Міністрів України «Про затвердження Статуту залізниць України», яку було прийнято 06.04.1998 р.

Незважаючи на те, що українське законодавство про залізничні перевезення було розроблене з урахуванням нових ринкових відносин і в цілому відповідає міжнародним стандартам, воно не позбавлене недоліків і внутрішніх суперечностей, які негативно відбиваються на правозастосовчій діяльності.

Найбільше практичне значення для залізничного транспорту має Закон України «Про залізничний транспорт», прийнятий Верховною Радою України 04.07.1996 р. Цей закон визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирами, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу. Крім того, законом встановлені основні засади тарифної політики у сфері залізничних перевезень, забезпечення безпеки руху, збереження вантажів та охорони об'єктів на залізничному транспорті, права, обов'язки і відповідальність учасників перевізного процесу на залізничному транспорті тощо.

Проте у Законі України «Про залізничний транспорт» відсутнє як визначення договору перевезення, так і характеристика (опис) умов, які складають його зміст. Законодавець обмежується посиланням на те, що відносини підприємств залізничного транспорту визначаються Статутом залізниць України і укладеними на його підставі договорами, тобто відносить регулювання організації та здійснення перевезень на відповідний підзаконний нормативно-правовий акт (ст. 7).

Згідно ст. 908 ЦК України перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти здійснюється за договором перевезення. Загальні умови перевезення визначаються цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них. Умови перевезення вантажу,

пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них [12].

У Статуті залізниць України (п. 22) визначено, що «за договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату» [9].

Згідно ст. 909 ЦК України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [12].

Поняття договору перевезення вантажу в п. 22 Статуту залізниць України дещо відрізняється від його визначення в ЦК України, де у ст. 909 відсутні слова про те, що ввірений вантаж залізниця повинна доставити в зазначений термін. Однак це не означає, що Статут залізниць України виходить з іншого поняття договору перевезення вантажів по відношенню до ЦК України, оскільки останній у ч. 2 ст. 918 встановлює обов'язок завантаження (вивантаження) вантажу, що здійснюється відправником (одержувачем) вантажу, провадити у строки, встановлені договором, якщо такі строки не встановлені транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

Але, на думку багатьох правників, ні ЦК України, ні Статут залізниць України все ж не дають вичерпного визначення договору перевезення вантажів залізничним транспортом.

З цього приводу певний інтерес становить визначення поняття договору перевезення вантажів залізничним транспортом у законодавстві Росії, де Транспортним статутом залізниць Російської Федерації (ст. 31) встано-

влено: «в соответствии с договором перевозки груза железная дорога обязуется своевременно и в сохранности доставить груз на железнодорожную станцию назначения с соблюдением условий его перевозки и выдать груз грузополучателю, грузоотправитель обязуется оплатить перевозку груза» [10].

На відміну від українського, російський законодавець повніше, з урахуванням усіх суттєвих ознак, визначає досліджуване поняття, передбачаючи обов'язок залізниці не лише своєчасно, але й у цілості та з додержанням умов перевезення доставити доручений вантаж вантажоодержувачу з уточненням, що доставка вантажу здійснюється до залізничної станції призначення.

Такий підхід до урегулювання питання не є достатнім і юридично послідовним. У цьому визначенні слід або подати всі суттєві умови договору залізничного перевезення вантажу, як це зроблено в законодавстві Російської Федерації, або не подавати їх зовсім, а послатися на Правила перевезення вантажів, що затверджуються Міністерством транспорту України і містять усі ці умови.

Кращим видається останній варіант. По-перше, він дозволяє лаконічно і повно, з потрібною мірою наукового узагальнення визначити поняття договору залізничного перевезення вантажу, не упускаючи тих чи інших його суттєвих умов. По-друге, цей варіант відповідає загально визнаній характеристиці цього договору як договору приєднання і акцентує на цьому увагу і законодавця, і учасників відносин перевезення [1].

Однак не можна не відзначити того факту, що при чинному з 1998 року Статуті залізниць України діють ще союзні Правила перевезення вантажів, які значною мірою не відповідають сучасному стану речей у відносинах, що ними регулюються.

Враховуючи вищезазначене, слід підкреслити, що визначення договору залізничного перевезення вантажу у чинному українському законодавстві не є вичерпним і на сьогодні не відповідає вимогам сучасності.

Договір залізничного перевезення вантажів є основною формою правового регулювання вантажних перевезень. Це двосторонній, оплатний договір. На відміну від інших дого-

ворів, які опосередковують перевізний процес, а саме договору перевезення пасажирів, договору про організацію роботи по забезпеченню перевезень (довгостроковий договір) та інших, які за правовою природою визнаються консенсуальними, є реальним договором. Договір перевезення вантажів завжди укладається в письмовій формі з дотриманням обов'язкових реквізитів, установлених законодавством. За умови перевезення транспортом загального користування даний договір визнається публічним договором [11].

Істотною особливістю правовідносин, що опосередковують перевезення вантажів залізничним транспортом, є те, що вони фактично розвиваються всередині самої транспортної системи. Саме перевезення становить предмет споживання для галузей господарства України, які користуються транспортом, тобто єдиний технологічний процес перевезення залізницею.

Суб'єктами зобов'язань з вантажного перевезення є перевізник і відправник вантажу. Відправником може бути будь-який суб'єкт цивільного права, а перевізником – суб'єкт підприємницької діяльності, наділений правом здійснення перевезень на підставі ліцензії. Вантажоодержувач, що не збігається з відправником, не бере участі в укладенні договору перевезення, проте здобуває права і має перед перевізником певні обов'язки. У таких випадках вантажоодержувач виступає як особливий суб'єкт зобов'язань з перевезення – третя особа, на користь якої укладено договір перевезення. Договір перевезення вантажу – це договір на користь третьої особи.

Основною ланкою в організації відносин по перевезенню вантажів виступають залізниці. На сьогодні в Україні діють 6 залізниць, повноваження яких, права та обов'язки визначаються Законом «Про залізничний транспорт» та їх статутами. Найважливішою функцією, яку виконують залізниці у процесі залізничного перевезення вантажів, є те, що вони виступають стороною в договорі перевезення вантажів.

За змістом ст.ст. 22, 23 Статуту залізниць України стороною в договорі перевезення вантажу є залізниця, але необхідні дії з укладання таких договорів здійснює залізнична станція. Станція виступає основним оператором (оперативною службою) в організації

відносин по перевезенню вантажів і є одним із головних учасників цих відносин, виступаючи законним представником перевізника.

Безпосередніми учасниками організації та здійснення процесу перевезення виступають також інші підприємства й організації залізничного транспорту, які обслуговують цей процес. Ці підприємства й організації є важливими учасниками процесу перевезення, оскільки від кожного з них залежить належне здійснення технології процесу перевезення вантажів.

Предмет договору перевезення – це послуги з доставки довірених перевізнику матеріальних цінностей (вантажів) у пункт призначення. Ці послуги включають у себе не тільки власне транспортування вантажів, зокрема збереження, видачу вантажу одержувачу, а й, нерідко, навантаження і вивантаження. Однак це не змінює мети договору перевезення – транспортування і доставка вантажів у пункт призначення, а виконання всіх інших названих дій – лише умова належного виконання обов'язків транспортною організацією.

Строк у зобов'язанні перевезення – це проміжок часу, протягом якого вантаж повинен бути доставлений у пункт призначення. Перевізник зобов'язаний доставити вантаж, пасажирів, багаж, пошту в пункт призначення у строк, установлений договором, якщо інший строк не встановлено нормативно-правовими актами і правилами, а за відсутності таких строків – у розумний строк (ст. 938 ЦК). Вантаж, не виданий одержувачу за його вимогою протягом 30 днів після закінчення строку його доставки, якщо більш тривалий строк не встановлено договором, транспортним статутом (кодексом), вважається втраченим.

Зміст договору перевезення становлять права й обов'язки сторін. Перевізник зобов'язаний надати транспортні засоби під навантаження у встановлений договором строк. Навантаження і вивантаження вантажу здійснюються транспортною організацією, відправником вантажу чи вантажоодержувачем у порядку, встановленому договором, з дотриманням правил, визначених транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами, правилами. Строк навантаження і строк вивантаження визначаються договором або нормативними актами [3].

Внесення провізної плати та інших платежів є найважливішим обов'язком відправника вантажу (ст. 916 ЦК); її розмір встановлюється угодою сторін, якщо це не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Провізна плата звичайно вноситься відправником вантажу при укладенні договору перевезення.

Найбільш детально права та обов'язки розглянуто у положеннях Статуту залізниць України (далі – СЗУ). Відправник може здійснювати у встановленому порядку добровільне страхування вантажів (п. 22 СЗУ).

Відправники повинні надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну (комплект перевізних документів). Станція призначення видає накладну одержувачу разом із вантажем. Дата приймання і видачі вантажу засвідчується на накладній календарним штемпелем станції. В разі проведення митного контролю дата видачі вантажу ставиться після закінчення митних операцій. Для посвідчення прийняття вантажу до перевезення станція видає відправнику квитанцію. Форма накладної і порядок її заповнення, а також форма квитанції затверджуються Мінтрансом. Під час перевезення масових вантажів у випадках, передбачених Правилами перевезення вантажів, затверджених Наказом №644 від 21.11.2000 р. Міністерством транспорту України (далі – Правила), допускається оформлення однієї накладної (комплекту перевізних документів) на перевезення цілого маршруту або групи вагонів чи комплекту контейнерів. Станції видають вантажовідправникам бланки накладних (комплектів перевізних документів) за плату згідно з тарифом (п. 23 СЗУ).

Вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ними у накладній. Залізниця має право перевіряти правильність цих відомостей, а також періодично – кількість та масу вантажу, що зазначені у накладній. Упакування, пакетування, тара повинні відповідати вимогам нормативних документів. Відправник зобов'язаний на вимогу залізниці пред'явити стандарт або технічні умови, сертифікат на відвантажувальну продукцію (якщо вона підлягає сертифікації), а також на її тару (п. 24 СЗУ).

Укрзалізниця має право запроваджувати, за погодженням з Мінтрансом, тимчасові об-

меження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення (п. 29 СЗУ).

Залізниця зобов'язана подавати під завантаженням справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках – продезинфіковані вагони та контейнери.

Залізниці зобов'язані доставляти вантажі за призначенням в установлені терміни. Терміни доставки вантажів і правила обчислення термінів доставки вантажів встановлюються Правилами, виходячи з технічних можливостей залізниць.

Доставка вантажу – основний обов'язок перевізника, що вимагає дотримання строку доставлення, схоронності перевезеного вантажу. Перевізник відповідає за схоронність вантажу з моменту прийняття його до перевезення і до видачі одержувачу. Він зобов'язаний вживати всіх можливих і залежних від нього заходів для забезпечення схоронності вантажу. При перевезеннях у прямому змішаному сполученні перевізник також зобов'язаний передати вантаж на інший вид транспорту (перевалка). Порядок передачі вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт, інші умови роботи визначаються договорами транспортних організацій (вузловими угодами та ін.).

Видача і приймання вантажів – операція, що завершує виконання договору перевезення. Вантаж, що прибуває на адресу одержувача, має бути прийнятий одержувачем, а у відповідних випадках – ще і вивезений зі станції (порту, пристані). Такий обов'язок лежить на одержувачі навіть тоді, коли на його адресу прибув не замовлений ним вантаж, тобто вантаж, постачання якого не передбачене планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом та ін., ст. 47 СЗУ). Одержувач має право відмовитися від одержання вантажу тільки за умови, що якість вантажу, внаслідок псування або пошкодження, змінилася настільки, що можливість його повного чи часткового використання виключена. Одержання вантажу має бути належним чином оформлене, що охоплюється поняттям «розкредитування документів» або «викуп ван-

тажу» і посвідчується відповідним чином на накладній (коносаменті). Відправник вантажу зобов'язаний прийняти і вивезти вантаж у встановлений строк. При порушенні цієї умови він повинен внести плату за збереження вантажу, яка може бути збільшена в декілька разів за наявності його вини [7].

Таким чином, права та обов'язки сторін договору перевезення вантажів у своїй сукупності складають юридичний зміст даного договору як зобов'язального правовідношення. Виходячи зі змісту ст.ст. 908–918 ЦК, ст. 22 та інших статей Статуту залізниць України, що регулюють відносини сторін у договорі залізничного перевезення вантажу, можна стверджувати, що на сторони у вказаному договорі покладено такі обов'язки:

Перевізник має: доставити ввірений йому вантаж в обумовлений пункт призначення; забезпечити схоронність вантажу; здійснити доставку вантажу в зазначений термін; видати вантаж після доставки в пункт призначення, зазначений в накладній, одержувачу.

Відправник має: сплатити залізниці провізну плату; прийняти вантаж після його доставки в пункт призначення, якщо відправник вказав себе одержувачем вантажу.

Одержувач має: прийняти і вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу; вивантажити вантаж з вагона (контейнера), очистити зовнішню поверхню кузова вагона від залишків вантажу, повністю прибрати з вагона всі елементи кріплення вантажів, а також папір, картон та інші засоби упаковки і збереження вантажів; сплатити всі додаткові платежі [11].

У разі невиконання чи неналежного виконання стороною свого зобов'язання за договором вона повинна нести цивільну відповідальність. У нашій статті ми розглянемо підстави, умови та обсяг відповідальності залізниці за втрату чи пошкодження вантажу під час транспортування.

Фактичною підставою цивільно-правової відповідальності є склад цивільного правопорушення, який включає наступні елементи: протиправна поведінка особи; шкідливий результат такої поведінки; причинний зв'язок між протиправною поведінкою та шкідливим результатом; вина особи, яка заподіяла шкоду.

Протиправною поведінкою, за загальним правилом, вважається поведінка особи, що порушує вимоги закону або іншого нормативно-правового акта. Якщо говорити про протиправну поведінку у цивільно-правових відносинах, то необхідно мати на увазі, що протиправними будуть вважатись також і такі дії (чи бездіяльність), що порушують умови договору [8].

Так, п. 10 Статуту залізниць України встановлює, що залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від моменту його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу. У деяких випадках (особливо цінний вантаж) охорона вантажу під час перевезення може покладатись на відправника. Таким чином, протиправною поведінкою залізниці буде вважатись така поведінка, яка призвела до втрати чи пошкодження вантажу, що був прийнятий до перевезення. Така поведінка буде вважатись протиправною, тому що вона порушує вимоги закону (Цивільний кодекс України, Статут залізниць України), а також умови договору перевезення, за яким залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантаж та видати його одержувачу у належному стані. Протиправними будуть вважатись такі дії залізниці, як порушення правил навантаження, недотримання умов транспортування (температурний режим, строки, спосіб транспортування), незабезпечення або неналежне забезпечення охорони вантажу (якщо такий обов'язок покладається на залізницю) тощо.

Шкідливий результат є другою неодмінною умовою цивільної відповідальності. Шкода являє собою втрату чи загибель, або зменшення цінності певного майна, що належить потерпілій особі. За загальним правилом, шкода може бути як матеріальною (збитки), так і моральною.

Втрата вантажу – це не лише його загибель, фактичне знищення, а й неможливість для перевізника видати вантаж одержувачу у встановлений строк. Відповідно до Статуту залізниць України вантаж вважається втраченим, якщо він не був виданий одержувачу протягом 30 днів.

Часткова втрата чи нестача вантажу – це кількісне зменшення прийнятого до перевезення вантажу (зменшення ваги, міри, кількості у порівнянні з даними, вказаними у

накладній). Пошкодження вантажу – це така якісна зміна вантажу, яка викликає зменшення його цінності у вигляді неможливості або зменшення ефективності використання вантажу за призначенням.

Наступною необхідною умовою цивільної відповідальності залізниці за втрату чи пошкодження вантажу є причинний зв'язок між протиправною поведінкою та заподіяною шкодою. Іншими словами, щоб залізницю притягти до відповідальності, необхідно довести, що саме її протиправні дії призвели до втрати чи пошкодження вантажу. Наявність причинного зв'язку є обов'язковою. Транспортне законодавство встановлює, що перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження вантажу, які сталися не через його протиправні дії.

І остання умова цивільної відповідальності – це вина того, хто заподіює шкоду. Вина у цивільному праві (як, до речі, і в інших галузях права) визначається як психічне ставлення особи до своєї протиправної поведінки. Тобто той, хто заподіював шкоду, знав, або повинен був знати, що його дії порушують вимоги закону чи умови договору та можуть призвести до збитків у інших осіб. У цивільному праві, на відміну від права кримінального чи адміністративного, діє презумпція вини. Іншими словами, особа, на яку покладатиметься цивільна відповідальність, повинна сама довести, що заподіяні збитки сталися з незалежних від неї причин. Так, ст. 113 Статуту залізниць України встановлює, що за незбереження (втрату, нестачу, псування, пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися з незалежних від них причин. Таким чином залізниця повинна відшкодувати збитки лише у тому випадку, якщо саме її винні протиправні дії призвели до збитків у власника вантажу.

Основні положення відповідальності регулюються заключним розділом Статуту залізниць України (СЗУ) від 1998 р. «Відповідальність залізниці, відправників вантажу, вантажо-одержувачів і пасажирів. Акти, претензії і позови» (ст.ст. 105–137). Згідно зі ст. 105 суб'єкти договору залізничного перевезення несуть обмежену майнову відповіда-

льність «у межах і розмірах, передбачених цим Статутом і окремими договорами». Це положення суперечить ст. 6 Закону України «Про транспорт», де йдеться про «рівну і повну відповідальність». Статті 118, 120, 122 СЗУ 1998 р. передбачають не тільки повну, а й підвищену відповідальність для відправників вантажу. Так, відповідно до ст. 118 СЗУ, з відправника стягуються заподіяні в дорозі збитки і витрати (повна відповідальність), а поверх того – штраф у розмірі 50-кратної провізної плати за всю відстань перевезення. Повна відповідальність відправника передбачена і ст. 120 СЗУ за затримку вагонів і контейнерів через непередставлення до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил, або неналежне їх оформлення. Разом з тим у СЗУ 1998 р. об'єктивно вирішено питання відповідальності за невиконання планів перевезень (ст.ст. 106–109). Це адекватна, збалансована відповідальність сторін як за розмірами штрафу, так і за умовами звільнення сторін від штрафу: за вантажі, плановані в тоннах і вагонах, – 5 відсотків ставки за користування вагонами і по дві добові ставки при плануванні тільки у вагонах (контейнерах). Обидві сторони звільнюються від цієї відповідальності у випадку стихійних лих, аварій з припиненням виробництва продукції, що відвантажується, не менше трьох діб, обмежень перевезень, передбачених ст. 29 Статуту. Дорога звільняється у випадках: затримки відправником вагонів під розвантаженням, неплатоспроможності відправника, виконання відправником плану власними вагонами, недовантаження відправником вагонів, поданих у меншій кількості, ніж було заплановано. Крім того, відправник звільняється від відповідальності частково (на третину), якщо відмовиться від вагонів не менш ніж за дві доби до дня відвантаження [2].

Надійніше захищені права вантажовласників, що зазначені у ст. 113 СЗУ, відповідно до якої тягар доведення відсутності вини у втраті, нестачі, псуванні, пошкодженні вантажу покладено на дорогу в усіх випадках. Крім того, вантажоодержувач має право вимагати від дороги перевірки за вагою будь-яких вагонів без зовнішніх ознак втрати в дорозі, але не більше 10 відсотків прибулих одним під'їздом (не менше двох вагонів).

Всі обставини, що є підставою відповідальності дороги і вантажовласників під час залі-

значного перевезення, посвідчуються комерційними актами чи актами загальної форми, що складаються станціями доріг за формою, встановленою Додатком I до Правил складання актів.

До пред'явлення дорозі позовів обов'язковим є пред'явлення претензії, при цьому накладна і квитанція (вантажна, багажна, вантажо-багажна) додаються тільки в оригіналі. Претензії з приводу перевезення вантажів заявляються дорозі призначення, і багажу, і вантажобагажу – дорозі відправлення або призначення (на вибір пред'явника претензії). Претензії, що виникли під час перевезення у прямому змішаному сполученні, заявляються дорозі призначення, якщо кінцевий пункт перевезень – залізнична станція, або іншому транспортному органу, якщо кінцевий пункт перевезень – порт.

Претензії по штрафам заявляються: відправником вантажу – дорозі відправлення; вантажоодержувачем – дорозі призначення. Укрзалізниця може доручити розгляд претензій своїм структурним підрозділам.

Передача права на пред'явлення претензії не допускається, за винятком пред'явлення претензії відправником вантажу вантажоодержувачу, своїм вищим організаціям та уповноваженій особі, що виступає від їх імені на підставі доручення.

Претензії до доріг заявляються протягом 6 місяців, а по штрафу – 45 діб. Ці строки є припинювальними і не можуть бути відновлені. Згідно зі ст. 135 СЗУ дорога зобов'язана розглянути претензію і повідомити результати в такий строк: протягом 3 місяців – претензії, пов'язані із залізничним сполученням, і протягом 6 місяців – пов'язані з прямим змішаним сполученням; 45 діб – для претензій про оплату штрафів. Позови до дороги, що впливають із СЗУ України, пред'являються в суд або господарський суд не пізніше двох місяців із дня одержання відповіді на претензію чи скінчення строку відповіді на неї (ст. 136 СЗУ).

Положення частини другої статті 124 Конституції України щодо поширення юрисдикції судів на всі правовідносини, що виникають у державі, в аспекті конституційного звернення необхідно розуміти так, що право особи (громадянина України, іноземця, особи

без громадянства, юридичної особи) на звернення до суду за вирішенням спору не може бути обмежене законом, іншими нормативно-правовими актами. Встановлення законом або договором досудового врегулювання спору за волевиявленням суб'єктів правовідносин не є обмеженням юрисдикції судів і права на судовий захист [6].

До внесення відповідних змін до Господарського процесуального кодексу України та інших актів законодавства господарським судам слід виходити з того, що правові норми, якими встановлено порядок досудового врегулювання спорів, а також наслідки недотримання вимог зазначених норм не можуть застосовуватися у вирішенні господарських спорів.

Висновки

Слід зважити на те, що з початку 2004 р. набули чинності новий Цивільний (далі – ЦК) та Господарський (далі – ГК) кодекси України, які містять відповідно глави 64 «Перевезення» та 32 «Правове регулювання перевезення вантажів», у тому ж році – Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність», а Міністерство транспорту України, згідно з положеннями Статуту залізниць, у період 2000–2003 рр. затвердило 30 розділів Правил перевезення вантажів. Очевидно, що таким чином завершено чергову стадію формування національного транспортного права. Проте саме ці зміни призвели до виникнення неузгодженостей між нормами загального та спеціального законодавства, а деякі аспекти, і саме практика це засвідчила, на нормативному рівні вирішено невдало, як у юридично-технічному, так і змістовому відношенні.

Актуальними проблемними питаннями, які потребують розв'язання, залишаються законодавче визначення договору перевезення, колізійне визначення строків позовної давності по спорах, що виникають з перевезення вантажів, неоднозначне застосування окремих положень Статуту залізниць України, зокрема при звільненні вантажовідправника від штрафу за невиконання плану перевезень, стягнення деяких додаткових зборів та платежів, не виправдано великий розмір штрафу за неналежне оформлення вантажовідправником залізничної накладної. Недосконалість різногалузевих законодавчих положень зумовлює неоднозначність судової практики

вирішення спорів щодо стягнення плати за користування вагонами за час митного оформлення вантажу, збору за зберігання вантажу у вагонах, які перебувають під митним контролем. Відсутність необхідного нормативного регулювання відносин власників приватних вагонів із залізницями призводить до значного збільшення кількості судових спорів між ними.

Окремо слід наголосити на актуальності правових питань, пов'язаних з участю України та залізниць України у міжнародному залізничному сполученні, насамперед із застосуванням міжнародних угод, учасницею яких є Україна, – Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення та Конвенції про міжнародні залізничні перевезення.

Література

1. Булгакова І.В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: автореф. дис... на здобуття наукового ступеня канд. юрид. наук: спец. 12.00.04 «Господарське право; господарсько-процесуальне право» / І.В. Булгакова. – К., 2003. – 20 с.
2. Данилова Т.Б. Деякі питання застосування процесуального законодавства при вирішенні спорів, що виникають із Статуту залізниць України, та перевезення вантажів залізницею / Т.Б. Данилова // Вісник господарського судочинства: науковий журнал. – 2007. – № 5. – С. 12–17.
3. Домашенко М.В. Про договір перевезення вантажів залізничним транспортом / М.В. Домашенко // Проблеми законності: зб. наук. пр. – 2002. – Вип. 53. – С. 40–43.
4. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР // Відом. Верхов. Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.
5. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // Відом. Верхов. Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
6. Конституція України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР [зі змінами та доповненнями, внесеними Законом України від 8 грудня 2004 року № 2222-IV] // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30.
7. Кравчук Г.А. Перевезення вантажів залізницею: правове регулювання та судова практика (за матеріалами круглого столу) / Г.А. Кравчук // Вісник господарського судочинства: науковий журнал. – 2007. – № 4. – С. 43–55.
8. Літвінова О.В. Відповідальність залізниці за втрату чи пошкодження вантажу, прийнятого до перевезення / О.В. Літвінова // Право і безпека: науковий журнал. – 2003. – № 2/2.
9. Статут залізниць України: затв. постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457 // Офіц. Вісн. України. – 1998. – № 14.
10. Харитонов Е.О. Гражданское право Украины: учебник / Е.О. Харитонов, Н.А. Саниахметова. – Х.: ООО «Одиссей», 2004. – 960 с.
11. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар. – 3-є вид., переробл. та доповн. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2007. – 890 с.
12. Цивільний кодекс України: науково-практичний коментар: у 2 ч. / за заг. ред. Я.М. Шевченко. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2004. – Ч. 2. – 568 с.

Рецензент: П.Ф. Горбачов, професор, д.т.н., ХНАДУ.

Стаття надійшла до редакції 11 березня 2013 р.