

**Міністерство освіти і науки, молоді та спорту України
Тернопільський національний економічний університет
Юридичний факультет**

Кафедра цивільного права і процесу

СОКАЛЬ Руслан Ростиславович

**ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА
НЕВИКОНАННЯ ЧИ НЕНАЛЕЖНЕ ВИКОНАННЯ
ОБОВ'ЯЗКІВ ЗА ДОГОВРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ
ВАНТАЖУ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ**

Спеціальність 7.0601101 – Правознавство

Дипломна робота за освітньо-кваліфікаційним рівнем «спеціаліст»

**Студент групи ПРЦзс-53
Р. Р. Сокаль**

**Науковий керівник:
к.ю.н.,
І. Р. Калаур**

**Дипломна робота допущена
до захисту
« ____ » _____ 2012р.**

**Завідувач кафедри цивільного
права і процесу
к.ю.н.
В.М. Слома _____**

ТЕРНОПІЛЬ–2012

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЕЮ	7
1.1. Підстави та обсяг відповідальності за невиконання та неналежне обов'язків перевізника вантажу залізничним транспортом	7
1.2. Підстави звільнення перевізника від відповідальності за порушення обов'язків, що слідує із договору перевезення вантажу залізничним транспортом цивільному праві України.....	19
Висновки до Розділу 1.....	28
РОЗДІЛ 2. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРВІЗНИКА ЗА ПОРУШЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ, ЩО ВИНИКАЮТЬ ІЗ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ	30
2.1. Відповідальність за несвоєчасну подачу вагонів та контейнерів...30	
2.2. Відповідальність перевізника за порушення строків доставки	39
2.3. Відповідальність за втрату, нестачу, псування та інше пошкодження вантажу.....	51
Висновки до Розділу 2.....	64
ВИСНОВКИ	66
ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	68

ВСТУП

Актуальність теми. Радикальна зміна у нашій державі вектора економіки на ринкові засади, глобальні економічні кризи та інші соціально-економічні фактори вимагають оперативної і якісної динаміки правового регулювання всіх сфер народного господарства в тому числі і сфери надання послуг по перевезенню вантажів.

Залізниця завжди була і залишається одним з основних видів транспорту при перевезенні вантажів в нашій країні. Виконуючи перевезення вантажів, залізничний транспорт вступає в певні правові взаємовідносини з вантажовідправниками, вантажоодержувачами, іншими видами транспорту і власниками транспортних засобів. Проте, специфіка перевезень залізничним транспортом в Україні полягає в тому, що Укрзалізниця є монополістом в цій сфері, а також одночасно здійснює як функції контролю й управління, так і функції суб'єкта господарювання, виступаючи однією зі сторін договірних відносин.

Практичний інтерес сьогодні представляють шляхи вирішення питання відповідальності учасників перевезень вантажів залізничним транспортом за не виконання чи неналежне виконання зобов'язань, що слідують із договору перевезення вантажу залізницею. В цьому аспекті вітчизняне законодавство не завжди дає відповідь на поставлені сьогодні питання. Немаловажливим значенням в цьому плані відіграє судова та договірна практика, яка потребує належного науково-теоретичного аналізу. З огляду на це тема дипломної роботи є актуальною.

Мета і завдання роботи. Метою написання дипломної роботи є науково-теоретичний аналіз сучасного стану проблема цивільно-правової відповідальності перевізника за не виконання чи неналежне виконання обов'язків за договором перевезення вантажу залізничним транспортом й розробка на цій основі пропозицій по внесенню змін і доповнень до цивільного законодавства України.

Для досягнення зазначеної мети у дипломній роботі були поставлені наступні завдання:

- розглянути підстави та обсяг відповідальності за невиконання та неналежне обов'язків перевізника вантажу залізничним транспортом;
- визначити підстави звільнення перевізника від відповідальності за порушення обов'язків, що слідує із договору перевезення вантажу залізничним транспортом;
- проаналізувати відповідальність перевізника за несвоєчасну подачу вагонів та контейнерів;
- дослідити особливості відповідальності перевізника за порушення строків доставки товарів;
- визначити відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування та інше пошкодження вантажу;
- розробити пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства в галузі охорони особистого життя людини.

Об'єктом дослідження є суспільні відносини, які виникають при порушенні перевізником зобов'язань, що слідує із договору перевезення вантажу залізницею.

Предметом дослідження є засади цивільно-правового регулювання, нормативно-правові акти, практика їх застосування, доктрини, теорії і наукові позиції, судова практика з питань відповідальності перевізника при перевезенні вантажу залізничним транспортом.

Методологічну основу дослідження становлять сукупність методів та прийомів наукового пізнання. Зокрема, при написанні роботи було використано такі методи дослідження як діалектичний, історичний, порівняльно-правовий, формально-логічний, структурно-функціональний.

Застосування діалектичного та історичного методів дозволило дослідити становлення та розвиток законодавства та цивілістичної думки щодо відповідальності за договором перевезення вантажів залізничним транспортом. Методи структурно-функціональний та формально-логічний

застосовувалися при дослідженні норм чинного законодавства та судової практики. Порівняльно-правовий метод використовувався при розгляді чинних нормативно-правових актів у сфері визначення відповідальності за договором перевезення вантажів залізничним транспортом та при дослідженні положень про відповідальність за договором залізничного перевезення вантажів в законодавстві іноземних держав

Ступінь дослідження теми. Теоретичним підґрунтям для дослідження проблеми цивільно-правової охорони особистого життя стали наукові праці: С.С. Алексєєва, І.А. Бірюкова, В.С. Гопанчука, О.В. Дзери, Н.Д. Єгорова, В.А. Жакєнова, О.М. Ердєлевського, Л.О. Корчєвної, О.В. Кохановської, Л.О. Красавчикової, Л.В. Красицької, В.А. Кройтора, М.С. Малєїна, М.М. Малєїної, В.П. Паліюка, О.О. Підпригори, Г.Б. Романовського, З.В. Ромовської, С.О. Сліпченка, І.В. Спасибє-Фатєєвої, Р.О. Стефанчука, В.Л. Суховерхого, Н.В. Устимєнко, К.А. Флєйшиц, Є.О. Харитєнова, Ю.С. Червоного, С.І. Чорноочєнко, Я.М. Шевченко, Р.Б. Шишки, М.Й. Штєфана та ін.

Наукова новизна одержаних результатів визначається насамперед тим, що виконана наукова робота є одним із досліджень цивільно-право, що слідує із договору перевезення вантажу залізницею .

У результаті проведеного дослідження сформульовано нові наукові положєння й висновки, зокрема:

– устанєвлено, що цивільно-правова відповідальність перевізника вантажу залізничним транспортом є обмеженою. Зокрема, вона обмежується розміром вартості втраченого, пошкодженого вантажу, розміром суми, на яку зменшилася його вартість та розміром оголошеної цінності вантажу;

– аргументовано, що перевізник не має права відмовити у прийнятті для перевезення вантаж, який завантажений у транспортні засоби, що йому не належать, якщо цей вантаж подано у визначені договором перевезення строки та відповідно до інших умов договору.

Практичне значєння одержаних результатів можна окреслити трьома

головними аспектами:

– результати дипломної роботи сприятимуть подальшому дослідженню проблем цивільно-правової відповідальності, що настає за порушення зобов'язань, які виникають за договорами перевезення вантажу;

– матеріали дипломної роботи можуть бути використані при підготовці методичних та дидактичних матеріалів при викладанні курсів «Цивільне право України», «Договірне право України»;

– наукові рекомендації можуть бути корисними для вдосконалення чинного законодавства, правозастосовчої практики.

Структура і обсяг дипломної роботи. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, які містять дев'ять підрозділів, висновків, переліку використаних джерел. Повний обсяг роботи становить 94 сторінок.

РОЗДІЛ 1
ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ
ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ПЕРВІЗНИКА ЗА ДОГОВОРОМ
ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ЗАЛІЗНИЦЕЮ

**1.1. Підстави та обсяг відповідальності за невиконання та
неналежне обов'язків перевізника вантажу залізничним
транспортном**

ЦК України закріплює принципові положення про відповідальність за порушення зобов'язань з перевезення вантажів. Принагідно заперечимо проти досить поширеної думки про те, що норми ЦК України [1] про відповідальність з вантажних перевезень носять найбільш загальний характер і застосовуються тільки як заповнення правил спеціального транспортного законодавства. На нашу думку, більш коректно розглядати норми Цивільного кодексу як принципові положення про відповідальність, а правила транспортних статутів і кодексів – як розвиток даних положень щодо того або іншого виду транспорту. Тим самим зберігається єдність цивільно-правового регулювання, ставиться ще один бар'єр на шляху спроб обґрунтувати самостійність галузі транспортного права й «особливості» транспортно-правового регулювання [2, 46-55]. Розглянемо ці два «рівні» нормативного регулювання докладніше.

Цивільно-правова відповідальність за невиконання або неналежне виконання договору перевезення залізницею ґрунтується на загальних принципах, згідно з якими настає цивільна відповідальність за будь-яке договірне правопорушення. Тому з'ясування природи і підстав притягнення до відповідальності сторін у договорі перевезення залізницею потребує

дослідження і розкриття загального механізму і підстав притягнення до відповідальності учасників господарських відносин [3, 126].

Цивільно-правова відповідальність ґрунтується на принципах, згідно з якими:

- постраждала сторона має право на відшкодування збитків незалежно від того, чи є застереження про це в договорі;

- передбачена законом відповідальність виробника (продавця) за неналежну якість продукції застосовується також незалежно від того, чи є застереження про це в договорі;

- сплата штрафних санкцій за порушення зобов'язання, а також відшкодування збитків не звільняє правопорушника без згоди другої сторони від виконання прийнятих зобов'язань в натурі;

- у цивільному договорі є неприпустимими застереження щодо виключення чи обмеження відповідальності виробника (продавця) продукції [4, 270-273].

Учасники господарських відносин несуть майнову відповідальність за правопорушення у сфері ведення господарювання, яка настає у вигляді застосування до правопорушників господарських санкцій на підставах і в порядку, передбачених чинним законодавством. Застосування зазначених санкцій має гарантувати захист прав і законних інтересів громадян, організацій і держави, у тому числі відшкодування збитків учасникам господарських відносин, завданих в результаті правопорушення, і забезпечувати правопорядок у сфері ведення господарства [5, 6-58].

Слід зазначити, що санкціями визнаються заходи впливу на правопорушника в сфері господарювання, в результаті застосування яких для нього наступають несприятливі (негативні) економічні і/або правові наслідки.

У цьому сенсі можна заперечувати доцільність включення законодавцем такого заходу як відшкодування збитків, завданих невиконанням або неналежним виконанням господарського зобов'язання, до

числа господарських санкцій, адже, відшкодовуючи збитки, порушник лише відновлює становище, яке існувало до порушення, а тому негативні наслідки для нього не наступають. Втім, такий підхід ГК України [6] до вирішення вказаного питання можна виправдати тим, що на застосування такого заходу як відшкодування збитків мають поширюватися ті самі правила, відповідно до яких проходить застосування інших заходів, які включені до числа господарсько-правових санкцій.

ЦК України досить однозначно закріплює загальний принцип повного відшкодування збитків, що впливає з ч. 3 ст. 22, в якій прямо записано, що збитки відшкодовуються у повному обсязі, якщо договором або законом не передбачено відшкодування у меншому або більшому розмірах. Загальними обставинами, що визначають обсяг відповідальності сторін у правовідносинах з перевезень вантажів залізничним транспортом, є положення чинного цивільного та господарського законодавства України. Так, підставою майнової відповідальності учасника господарських відносин є скоєне ним правопорушення в сфері господарської діяльності, а саме: (1) учасник господарських відносин несе відповідальність за невиконання або неналежне виконання господарського зобов'язання або порушення правил здійснення господарської діяльності, якщо не доведе, що ним прийняті всі заходи щодо попередження господарського правопорушення, що залежали від нього; (2) у випадку, якщо інше не передбачено законом або договором, суб'єкт господарювання за порушення господарського зобов'язання несе майнову відповідальність, якщо не доведе, що належне виконання зобов'язання виявилось неможливим в результаті дії непереборної сили, тобто надзвичайних й невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності. Водночас не вважаються такими обставинами, зокрема, порушення зобов'язань контрагентами правопорушника, відсутність на ринку потрібних для виконання зобов'язання товарів, відсутність у боржника необхідних засобів [7, 31-41].

За порушення зобов'язань до суб'єктів господарювання й інших учасників господарських відносин можуть застосовуватись також господарсько-оперативні санкції – заходи оперативного впливу на правопорушника з метою припинення чи попередження повторення порушень зобов'язання, які використовуються самими сторонами зобов'язання в односторонньому порядку [8, 102].

До суб'єкта, який порушив зобов'язання, можуть бути застосовані лише ті майново-оперативні санкції, застосування яких передбачено договором. Майново-оперативні санкції застосовуються незалежно від вини суб'єкта, який порушив зобов'язання.

Відповідальність у сфері господарювання настає лише за наявності відповідних підстав. Розрізняють юридичні та фактичні підстави такої відповідальності [9, 110-115]. Юридичні підстави – той правовий документ, що характеризує певну поведінку суб'єкта господарювання як протиправну і передбачає за неї форму і розмір відповідальності: такими підставами у відносинах з перевезення вантажів залізничним транспортом є договір та чинне законодавство України, а саме, закони України «Про транспорт» [10] та «Про залізничний транспорт» [11], Цивільний кодекс України і ГК України, Статут залізниць України [12], Правила користування вагонами і контейнерами [13], Правила перевезення вантажів [14] та інші нормативні документи, затверджені Мінтрансом транспорту України у встановленому порядку.

Фактичні підстави – це ті життєві ситуації, що характеризуються законом або договором як неправомірні. Такі ситуації іменуються складом господарського правопорушення.

Загальні вимоги до застосування цивільно-правової відповідальності у сфері правового регулювання відносин, що виникають у межах договору перевезення, встановлені у ЦК України. Так, відповідно до ст. 920 ЦК України «Відповідальність за зобов'язаннями, що випливають із договору перевезення», у разі порушення зобов'язань, що випливають із договору

перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами).

Вимоги, що врегульовують розглядуване питання на більш спеціалізованому рівні, закріплено в СЗ України.

Згідно зі ст. 105 СЗ України залізниці, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажери, транспортні, експедиторські і посередницькі організації та особи, які виступають від імені вантажовідправника і вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за перевезення у межах і розмірах, передбачених цим Статутом та окремими договорами.

Відповідно до ст. 125 СЗ України після прибуття на станцію призначення вантажу всю відповідальність перед залізницею щодо цього перевезення несе одержувач. Якщо вантаж адресовано одержувачу, якого не виявилося на станції призначення, відповідальність перед залізницею несе відправник.

На думку І. В. Булгакової, особливістю відповідальності в договорі залізничного перевезення вантажів є специфічна дія принципу вини у відповідальності залізниці за несхоронність вантажу [15, 9]. Цей принцип у вказаних відносинах діє обмежено і опосередковано – через встановлений ст. 111 СЗ України вичерпний перелік обставин, які звільняють залізницю від відповідальності за несхоронність вантажу. Всі ці підстави автор у даному дослідженні поділяє на дві групи.

До першої групи належать обставини, наявність яких презюмує відсутність вини залізниці у втраті, нестачі або пошкодженні вантажу, і на які за усталеною практикою перевізникові достатньо вказати, щоб звільнити себе від відповідальності.

До другої групи – обставини, що звільняють залізницю від відповідальності лише у сукупності з іншими обставинами, які залізниці належить довести [2, 46].

Встановлений транспортним правом принцип обмеженої відповідальності перевізника, як правило, не зустрічав заперечень у спеціальній літературі. Найбільш зваженим представляється підхід В. Т. Смірнова, який не згодний зі скасуванням правила обмеженої відповідальності, але вважає, що є сумнівною доцільність збереження обмеженої відповідальності в межах, встановлених чинним законодавством. На думку В. Т. Смірнова, встановлення обмеженої відповідальності перевізника обумовлено економічними причинами: по-перше, можливості транспортних підприємств по відшкодуванню заподіяних клієнтам збитків більш обмежені, ніж у виробничих підприємств, оскільки транспорт не виробляє цінностей, а лише переміщає їх зі сфери виробництва у сферу споживання; по-друге, врахування інтересів і можливих збитків відправника вантажу або вантажоодержувача практично неможливе, тому що клієнтура транспорту обчислюється астрономічними числами. Збереження обмеженої відповідальності не означає неможливість коректування її законодавчого оформлення [16, 12-14]. Рішення В. Т. Смірнов бачив у посиленні договірних засад у регулюванні відповідальності. Так, неприпустима абсолютна заборона угод про зміну відповідальності, що перешкоджає договірному підвищенню санкцій за порушення умов перевезення; необхідне зрівнювання взаємної відповідальності учасників зобов'язання по перевезенню; відповідальність перевізника не повинна зводитися до фіксованих штрафних санкцій, але перевізник зобов'язаний відповідати в розмірі понесеного клієнтурою позитивного збитку [16, 196]. Як бачимо, деякі з пропозицій є актуальними і сьогодні.

Встановлення законом обмежень у відшкодуванні збитків у повному обсязі за певне порушення конкретного виду договору не означає, що і за інші порушення договору має застосовуватися обмежена відповідальність. Так, відповідно до ч. 2 ст. 924 ЦК України перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезень вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди. Наведене правило не

поширюється на інші можливі порушення договору перевезення, зокрема, за прострочення доставки вантажу (ст. 923 ЦК України). Як зазначається в ст. 920 ЦК України, у разі порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами). Натомість транспортне законодавство (Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, СЗ України та ін.) в частині відшкодування збитків не виходить за межі врегулювання їх ЦК України [17, 212].

Одним із загальних способів зменшення відповідальності за цивільно-правовим договором є передбачена ч. 3 ст. 551 ЦК України можливість зменшення розміру неустойки за рішенням суду [18, 108-114]. Проте таке зменшення відповідно до цієї статті може відбутися за наявності однієї з двох підстав: якщо розмір неустойки значно перевищує розмір збитків або за наявності інших обставин, які мають істотне значення. Чіткий перелік обставин, що мають істотне значення, в ЦК України відсутній. Як зазначає О. О. Отраднова, це питання вирішується на підставі аналізу конкретної ситуації [19, 57].

Можливість зменшення розміру неустойки передбачена також ГК України. Відповідно до ст. 233 у разі, якщо належні до сплати штрафні санкції надмірно великі порівняно зі збитками кредитора, суд має право зменшити розмір санкцій. При цьому потрібно взяти до уваги:

- ступінь виконання зобов'язання. Зменшення розміру штрафних санкцій має бути мінімальним, якщо боржник не починав виконання своєї частини зобов'язання [20, 377];

- майновий стан сторін, які беруть участь в зобов'язанні;

- не лише майнові, а й інші інтереси сторін, що заслуговують на увагу.

В літературі зазначається, що такою підставою може бути відсутність негативних наслідків у потерпілої сторони від прострочення виконання зобов'язання [20, 378].

В ч. 2 цієї статті передбачено ще одну підставу для зменшення відповідальності: якщо порушення зобов'язання не завдало збитків іншим учасникам господарських відносин, суд може з урахуванням інтересів боржника зменшити розмір належних до сплати штрафних санкцій. В даній нормі під «іншими учасниками господарських відносин» слід розуміти третіх осіб, які не беруть участі в правовідношенні між боржником та кредитором, проте, наприклад, пов'язані з кредитором договірними відносинами. Якщо порушення зобов'язання боржником не потягнуло за собою відшкодування збитків кредитора перед цією третьою особою, то боржник сплачує відповідно менші збитки кредиторів; крім того, він може клопотати перед судом про зменшення також штрафних санкцій [21, 20].

Такою самою є і позиція Вищого господарського суду України щодо регулювання відносин перевезення вантажів залізницею України. Так у п. 22 Листа Вищого господарського суду України «Про застосування деяких норм Статуту залізниць України та Правил перевезення вантажів» від 20 серпня 2001 р. № 01-8/917 зазначено таке: господарський суд має право зменшувати розмір штрафу, передбаченого п. 118 та 122 СЗ України. Виходячи із загальних засад, встановлених у ст. 3 ЦК України, а саме – справедливості, добросовісності та розумності – слід визнати право судів при винесенні рішення про стягнення штрафу зменшувати його розмір, з урахуванням всіх конкретних обставин справи. Підстави та розмір, на який зменшується стягуваний штраф, повинні бути в рішенні суду мотивовані та обґрунтовані. Однак встановлювати конкретний відсоток для зменшення штрафу або для його стягнення (наприклад 2 %), суд не має права, оскільки тим самим змінюється розмір штрафу, встановлений СЗ України [22]. Викладена позиція знайшла своє відображення у постанові Вищого господарського суду України від 11.10.2006 р. у справі № 31/92 та постанові Вищого господарського суду України від 25.07.2006 р. у справі № 31/96.

Дещо інший підхід щодо зменшення пені міститься в Роз'ясненні Вищого арбітражного суду України «Про деякі питання практики

застосування майнової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання грошових зобов'язань» від 29 квітня 1994 року № 02-5/293 [23]. Як зазначається в п. 2.4. цього Роз'яснення, вирішуючи питання про зменшення розміру пені, яка підлягає стягненню зі сторони, що порушила договір, суд повинен об'єктивно оцінити, чи є даний випадок винятковим, виходячи з інтересів сторін, які заслуговують на увагу, ступеня виконання зобов'язань, причини неналежного виконання або невиконання зобов'язання, незначності прострочення у виконанні зобов'язання, невідповідності розміру пені наслідкам порушення, негайного добровільного усунення винною стороною порушення та його наслідків.

Н. О. Саніахметова справедливо зазначає, що наведені випадки не є підставою для повного звільнення від штрафних санкцій, тому за зазначеними в статті обставинами неможливе винесення судом рішення про звільнення від сплати штрафних санкцій [24, 478].

Аналіз законодавства дає підставу для висновку про наявність ще однієї можливості майнової відповідальності, пов'язаної з тими випадками, коли порушення договірних зобов'язань було викликано неправомірними діями (бездіяльністю) другої сторони зобов'язання. У цих випадках згідно з ч. 3 ст. 219 ГК України суд має право зменшити розмір відповідальності або звільнити відповідача від відповідальності.

У літературі вказується на певну нелогічність положення, про те, що розмір неустойки може бути зменшеним за рішенням суду, якщо він значно перевищує розмір заподіяних кредитором збитків, оскільки характерним і привабливим у стягненні неустойки як міри відповідальності є те, що, вимагаючи стягнення неустойки з контрагента, який порушив зобов'язання та не сплатив неустойку добровільно, кредитор не треба доводити ані розмір, ані сам факт виникнення збитків [25, 83-87]. А у наведеній ситуації, хоча первісний обов'язок доводити той факт, що розмір неустойки, що стягується, є надмірно великим порівняно зі збитками кредитора, покладається на боржника, кредитор для можливості надання заперечень

також треба підрахувати суму заподіяних збитків. На думку О. О. Отраднної, підставою для зменшення розміру неустойки судом повинна бути явна невідповідність розміру неустойки майновим наслідкам порушення зобов'язання, під якою слід розуміти ступінь виконання зобов'язання боржником, причини невиконання та заходи, вжиті боржником для належного виконання; часткову сплату неустойки в добровільному порядку; форму вини боржника та інші обставини, що заслуговують на увагу [26, 16-20]. Цю позицію можна визнати обґрунтованою.

Зменшення розміру відповідальності також передбачено ст. 219 ГК України, згідно з якою, якщо правопорушенню сприяли неправомірні дії (бездіяльність) іншої сторони зобов'язання, суд має право зменшити розмір відповідальності або звільнити відповідача від відповідальності. На відміну від тих підстав, що наводилися вище, ця стаття передбачає не тільки можливість зменшення відповідальності, а й повного звільнення від неї. Крім того, ця стаття носить загальний характер і поширюється як на зменшення розміру штрафних санкцій, так і на відшкодування збитків. Подібне положення щодо зменшення розміру відповідальності міститься також в Принципах міжнародних комерційних контрактів (Принципи УНІДРУА (UNIDROIT)). Відповідно до ст. 7.4.7, якщо шкода завдана частково в результаті дій або упушень потерпілої сторони або іншої події, у відношенні до якої вона несе ризик, розмір збитків, які відшкодовуються, має бути зменшений в тій мірі, в якій ці фактори сприяли виникненню шкоди з урахуванням поведінки кожної сторони. Події, у відношенні до яких потерпіла сторона несе ризик, між іншим, можуть зводитись до дій чи бездіяльності осіб, за яких сторона несе відповідальність, наприклад, її працівників або представників (агентів) [27, 227]. Наприклад, неподання перевізником транспортних засобів із причин, що залежать від відправника вантажу, може розглядатися як підстава відповідальності відправника вантажу лише в тому випадку, якщо останній не виконує обов'язків (що виникли з договору про пред'явлення вантажу й подачі транспортних

засобів), без здійснення яких перевізник (боржник) не в змозі виконати зобов'язання по подачі транспортних засобів (ст. 613 ЦК України) [28, 13-15]. У зв'язку із цим доцільно закріпити в ст. 108 СЗ України загальне правило про те, що у випадках, коли відправник вантажу в порушення закону, інших правових актів або договору не виконає дій, без здійснення яких перевізник не може виконати свого зобов'язання по подачі транспортних засобів, останній вправі відмовитися від виконання договору й зажадати сплати неустойки.

Відповідно до ч. 6 ст. 232 ГК України є ще одне положення, яке стосується обмеження відповідальності. За цією нормою нарахування штрафних санкцій за прострочення виконання зобов'язання, якщо інше не встановлено законом або договором, припиняється через шість місяців від дня, коли зобов'язання мало бути виконане, тобто чинним законодавством встановлюється граничний строк, за який можуть бути нараховані штрафні санкції.

Як зазначав О. С. Іоффе, неустойка являє собою оперативний засіб боротьби за неналежне виконання зобов'язання, яким можна скористатись відразу, як тільки було здійснено правопорушення, не чекаючи настання негативних наслідків, які ним викликані [29, 211]. Саме через «оперативність» неустойки як засобу боротьби з порушенням договору в ст. 258 ЦК України було встановлено скорочений строк позовної давності в один рік для вимог про стягнення неустойки (штрафу, пені). В силу ст. 261 перебіг строку позовної давності за зобов'язаннями з визначеним строком виконання починається із закінченням строку виконання; за зобов'язаннями, строк виконання яких не визначений або визначений моментом вимоги, перебіг позовної давності починається від дня, коли у кредитора виникає право пред'явити вимогу про виконання зобов'язання (якщо при цьому боржникові надається пільговий строк для виконання такої вимоги, перебіг позовної давності починається із закінченням цього строку).

Зміна соціально-економічних відносин спричинила і відхід від планового характеру договору перевезення. Принцип обмеженої відповідальності необхідно було по-новому переглянути, обґрунтувати його застосування в умовах вільної економічної діяльності, адже перевезення є підприємницькою діяльністю транспортних організацій та має відповідати всім принципам підприємницької діяльності.

Встановлення принципу обмеженої відповідальності не виглядає справедливим у контексті єдності перевезення й поставки. Несхоронність вантажу (товару) може бути відшкодована відправникові вантажу (постачальникові) тільки в межах суми реального збитку, тоді як він (постачальник) несе відповідальність перед покупцем у повному обсязі. У силу зазначених причин вантажоодержувачеві (покупцеві) економічно не вигідно адресувати претензії до перевізника й вимагати в нього відповідальності. Це тим більше справедливо, що звільнення залізничного перевізника від відповідальності, особливо в силу правил ст. 111 СЗ України, легко досяжне, порядок покладання відповідальності на залізничного перевізника складний, спростування доказів, що приводяться залізничним перевізником, винятково утруднене. Обмежена відповідальність перевізника побічно стимулює одержувача до перенесення збитків з перевізника на відправника й звільнення першого від відповідальності в цілому. Така позиція поділяється і українськими правниками. Так, на думку І. В. Булгакової, існує «необхідність законодавчого закріплення права вантажовідправника і вантажоодержувача на спростування презумпції звільнення залізниці від відповідальності за несхоронність вантажу за наявності обставин, зазначених у ст. 111 СЗ України» [15, 9].

Крім того, як зазначається, склалася практика автоматичного звільнення залізниці від відповідальності при наявності будь-яких з цих обставин. Фактично діє незаперечна (неспростовна) презумпція відсутності підстав для відповідальності залізниці у наведених випадках. Однак вказані в СЗ України обставини не завжди свідчать про те, що несхоронність вантажу

виникла з незалежних від залізниці причин (у відсутності її вини). Тому автор вважає, що господарським судам, при вирішенні спорів, пов'язаних із небереженням вантажів, необхідно більш критично ставитися до оцінки обставин, зазначених в ст. 111 СЗ України.

Таким чином, як висновок, зазначимо, що обсяг відповідальності за невиконання чи неналежне виконання обов'язків за договорами перевезень вантажів залізничним транспортом нормативно визначається виходячи з такого. По-перше, з загальних положень про відповідальність, передбачених нормами Цивільного та Господарського кодексів України, та, по-друге, з спеціальних правил, закріплених Статутом залізниць України та відповідними підзаконними нормативними актами, а також із врахуванням узагальнення судової практики, що здійснюється Вищим господарським судом України. У зв'язку з цим, на нашу думку, поєднання цих двох «рівнів» нормативного регулювання має певні колізійні моменти. Таким, зокрема, вважаємо принцип обмеженої відповідальності залізничного перевізника, який суперечить принципу цивільного законодавства України щодо застосування повної відповідальності до всіх зобов'язальних правовідносин, а не до окремих порушень умов зобов'язання, засадам правового регулювання підприємницької діяльності, а у ряді випадків – принципам рівності правового режиму й справедливості.

1.2. Підстави звільнення перевізника від відповідальності за порушення обов'язків, що слідують із договору перевезення вантажу залізничним транспортом

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 внаслідок випадку або непереборної сили.

При цьому не вважається випадком, зокрема, недодержання своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність на ринку товарів, потрібних для виконання зобов'язання, відсутність у боржника необхідних коштів [30, 35-40].

Дещо по-іншому це питання розглядається у ч. 2 ст. 218 ГК України. У разі якщо інше не передбачено законом або договором, суб'єкт господарювання за порушення господарського зобов'язання несе господарсько-правову відповідальність, якщо не доведе, що належне виконання зобов'язання виявилось неможливим внаслідок дії непереборної сили, тобто надзвичайних і невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності. Не вважаються такими обставинами, зокрема, порушення зобов'язань контрагентами правопорушника, відсутність на ринку потрібних для виконання зобов'язання товарів, відсутність у боржника необхідних коштів. Отже можна зробити висновок, що ГК України на відміну від ЦК України не згадує випадок як окрему підставу для звільнення від відповідальності. Але хоча випадок прямо і не згадується у ГК України, проте, на нашу думку, саме про нього йдеться у ч. 4 ст. 219 ГК України. Тут встановлено, що сторони зобов'язання можуть передбачити певні обставини, які через їхній надзвичайний характер є підставою для звільнення сторін від господарської відповідальності у випадку порушення зобов'язання через дані обставини, а також порядок засвідчення факту виникнення таких обставин.

Вищий господарський суд України надав роз'яснення щодо питання, які саме обставини сторони можуть визначити в договорі як підставу для звільнення від відповідальності згідно з ч. 4 ст. 219 ГК України. Так, у п. 47 Інформаційного листа «Про деякі питання практики застосування норм Цивільного та Господарського кодексів України» від 07.04.2008 р. № 01-8/211 вказано таке [31]. Згідно з ч. 4 ст. 219 ГК України сторони зобов'язання можуть передбачити певні обставини, які через надзвичайний характер цих обставин є підставою для звільнення їх від господарської відповідальності у випадку порушення зобов'язання через дані обставини, а також порядок

засвідчення факту виникнення таких обставин. Хоча поняття «надзвичайність» є оціночним, воно характеризує об'єктивну якість обставини, незалежну від волі сторін. Отже, сторони не вправі встановлювати на власний розсуд обставини, які носять надзвичайний характер. Разом з тим сторони відповідно до ч. 1 та 2 ст. 212 ЦК України можуть обумовити зміну чи припинення прав та обов'язків обставиною, щодо якої невідомо, настане вона чи ні. Зокрема, такою обставиною може бути і така обставина, що носить надзвичайний характер.

Як відомо, «форс-мажор» – це термін французького походження, який вживається для позначення непереборної сили. Непереборною силою в цивільному праві є надзвичайна та невідворотна подія, якій не можна запобігти в конкретних умовах і яка звільняє від матеріальної відповідальності за невиконання або заподіяну шкоду, а також зупиняє дію строку позовної давності [32, 120-131]. Надзвичайною вважається подія, яка є відхиленням від необхідної закономірності в розвитку явищ і обумовлена випадковими причинними зв'язками. Невідвратною вважають подію, котру неможливо попередити за допомогою наявних у певних умовах технічних та інших засобів. Відповідно, подія може вважатися непереборною силою лише за наявності обох ознак. Якщо немає хоча б однієї із ознак, то таку подію не можна кваліфікувати як непереборну силу.

У п. 46 Інформаційного листа «Про деякі питання практики застосування норм Цивільного та Господарського кодексів України» від 07.04.2008 р. № 01-8/211 Вищий господарський суд України пояснює що саме слід розуміти під непереборною силою, зазначив таке. Згідно з ч. 1 ст. 617 ЦК України особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо вона доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. При цьому згідно з п. 1 ч. 1 ст. 263 ЦК України під непереборною силою розуміється надзвичайна або невідворотна за даних умов подія. Згідно з ч. 2 ст. 218 ГК України у разі якщо інше не передбачено законом або договором, суб'єкт

господарювання за порушення господарського зобов'язання несе господарсько-правову відповідальність, якщо не доведе, що належне виконання зобов'язання виявилось неможливим внаслідок дії непереборної сили, тобто надзвичайних і невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності.

Крім того, відповідно до ч. 4 ст. 219 ГК України сторони зобов'язання можуть передбачити певні обставини, які через надзвичайний характер цих обставин є підставою для звільнення їх від господарської відповідальності у випадку порушення зобов'язання через дані обставини, а також порядок засвідчення факту виникнення таких обставин.

Цивілістична наука виходить з того, що непереборна сила – це зовнішня щодо діяльності особи, яка порушила договірне зобов'язання чи заподіяла позадоговірну шкоду, природна чи суспільна подія, що впливає на діяльність правопорушника і спричинює шкідливі наслідки, котрих не може запобігти не лише зобов'язана особа в певних правовідносинах, а й інші особи, які провадять подібну за родом та умовами діяльність [33, 432]. Тому навіть у тих випадках, коли закон покладає на боржника відповідальність за невиконання обов'язків, що виникли з договору, або за вину в заподіянні шкоди чи за випадкове (мимовільне) спричинення шкоди, вона поширюється лише до «межі» непереборної сили. Інколи в договорі (контракті) форс-мажорні обставини визначають як «застереження про непереборну силу», «форс-мажор», «випадки, що звільняють від відповідальності», «підстави для звільнення від відповідальності», «непередбачені обставини» тощо.

Цікавим є питання, чи можна віднести інфляцію у великих масштабах до форс-мажорних обставин. Погоджуємося з колегами, які вважають, що до його вирішення не можна підходити однозначно [34, 30-31]. По-перше, відповідне положення можна включити до тексту договору. Якщо ж такого пункту в договорі немає, можна вдатися до судового захисту своїх інтересів (результат розгляду справи залежатиме від того, наскільки аргументованими

суддя визнає докази, що підтверджують рівень інфляції за минулий період і ступінь його впливу на виконання зобов'язань).

Непереборна сила (форс-мажорні обставини) – надзвичайна і невідворотна за даних умов подія. Ця подія характеризується, по-перше, як зовнішня до діяльності сторін обставина (наприклад, явища стихійного характеру). По-друге, надзвичайність події, що стає непереборною силою, означає, що це рядова, ординарна, звичайна обставина, яка також може спричинювати певні труднощі для сторін. Тому в ч. 2 ст. 617 ЦК України зазначається, що не вважається випадком, зокрема, недодержання своїх зобов'язань контрагентом боржника, відсутність на ринку товарів, потрібних для виконання зобов'язання, відсутність у боржника необхідних коштів. По-третє, непереборна сила – це подія, яку не можна було відвернути засобами, наявними у даної особи в конкретних умовах її діяльності. Те, що за одних умов можна легко подолати, за інших стає неможливим. Тому при дії непереборної сили теж, як правило, відсутня вина боржника [35, 704].

У цивільному праві діє презумпція (припущення) вини особи, яка вчинила правопорушення [36, 976]. Уперше римське право чітко формулювало цей новий принцип, принцип вини: правила «*casus a nullo praestatur*» (за випадок ніхто не відповідає) і «*casus sententiae dominus*» (випадок залишається на тому, кого він вражає) були основними заповідями його юридичної системи. Лише в деяких окремих відносинах воно встановлювало більш строгу відповідальність [37, 277]. Проте особливістю цивільно-правової відповідальності є те, що вона може настати і без вини. *Випадок (казус)* має місце тоді, коли психічний стан особи, яка порушила зобов'язання, характеризується відсутністю її вини. За відсутності вини немає й відповідальності, якщо тільки законом чи договором не передбачено відповідальності і без вини. Відповідно до ч. 2 ст. 614 ЦК України особа є невинуватою, якщо вона доведе, що вжила всіх залежних від неї заходів щодо належного виконання зобов'язання. Таким чином, проблема випадку,

як підстава для звільнення від відповідальності, безпосередньо пов'язується з питанням вини.

Суд може застосувати до спірних відносин поняття випадку також як і підставу для зменшення неустойки. Слід зазначити, що поняття випадку використовується у ст. 617 ЦК України. Особа, котра порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності, якщо доведе, що це порушення сталося внаслідок випадку або непереборної сили. Не вважається випадком, зокрема, недодержання своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність на ринку товарів, потрібних для виконання зобов'язання, відсутність у боржника необхідних коштів [38, 18]. Отже, ЦК України не ототожнює, а, навпаки, розрізняє поняття випадку і непереборної сили. При цьому не розглядаються як випадок (казус) фактори звичайного комерційного ризику, зокрема, недодержання своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність у боржника необхідних коштів тощо.

Крім загальних положень щодо звільнення від відповідальності, регулювання перевезень вантажів залізничним транспортом має свої особливості. Так, згідно зі ст. 127 СЗ України залізниця несе матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення його доставки, якщо не доведе, що втрата, недостача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини. Ця теза носить дещо спірний характер, що надає змогу деяким науковцям наполягати на «необхідності законодавчого закріплення права вантажовідправника і вантажоодержувача на спростування презумпції звільнення залізниці від відповідальності за несхоронність вантажу за наявності обставин, зазначених у ст. 111 СЗ України» [15, 19].

Відповідно до ст. 111 СЗ України, залізниця звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли:

а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;

б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі провідника, відправника чи одержувача;

г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;

д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляції), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами;

е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:

1) таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;

2) завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим самим відправником (здвоєна операція);

3) здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;

4) стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

Зазначені норми СЗ України неоднозначно сприймаються в судовій практиці.

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). Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем зі станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув.

Залізниця не несе відповідальності за порушення строків доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці обставин (ст. 116 СЗ України).

Слід також зазначити, що відповідно до ст. 107 СЗ України вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами згідно з Правилами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним положенням виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено виробництво продукції, яка підлягає відвантаженню, протягом не менше як трьох діб підряд;

б) обмеження перевезень згідно зі ст. 29 цього Статуту;

в) невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

г) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;

д) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

У разі коли вантажовідправник шляхом ущільненого завантаження вагонів (контейнерів) використав менше запланованої кількості вагонів (контейнерів), штраф за недовантаження відповідної кількості вагонів (контейнерів) не стягується.

Якщо вантажовідправник письмово відмовився від вагонів (контейнерів), передбачених заявкою, не менш ніж за дві доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на третину.

Статтею 108 СЗ України передбачено можливість звільнення залізниці від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;

б) обмеження перевезень згідно зі ст. 29 цього Статуту;

в) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;

г) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;

д) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);

е) не завантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

Проте, як зазначає І. В. Булгакова, склалася практика автоматичного звільнення залізниці від відповідальності за наявності будь-яких з цих обставин. Фактично діє незаперечна (неспростовна) презумпція відсутності підстав для відповідальності залізниці у встановлених випадках. Однак вказані в СЗ України обставини не завжди свідчать про те, що несхоронність вантажу виникла з незалежних від залізниці причин (у відсутності її вини) [15, 12]. Тому ми вважаємо, що господарським судам при вирішенні спорів, пов'язаних із незбереженням вантажів, необхідно більш критично ставитися до оцінки обставин, зазначених в ст. 111 СЗ України.

Отже, 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 внаслідок (1) випадку або (2) непереборної сили. Особливістю цивільно-правової відповідальності є те, що вона може настати і без вини (випадок). За відсутності вини немає й відповідальності, якщо тільки законом чи договором не передбачено відповідальності і без вини. Так, відповідно до ч. 2 ст. 614 ЦК України особа є невинуватою, якщо вона доведе, що вжила всіх залежних від неї заходів щодо належного виконання зобов'язання, тобто ЦК України не ототожнює, а, навпаки, розрізняє поняття випадку і непереборної сили. При цьому не розглядаються як випадок (казус) фактори звичайного комерційного ризику, зокрема, недодержання своїх обов'язків контрагентом боржника, відсутність у боржника необхідних коштів тощо.

Висновки до Розділу 1.

1. Цивільно-правова відповідальність перевізника вантажу залізничним транспортом є обмеженою. Зокрема, вона обмежена розміром вартості втраченого, пошкодженого вантажу, розміром суми, на яку зменшилася його вартість та розміром оголошеної цінності вантажу.

2. Межі відповідальності за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань за договорами перевезень вантажів залізничним транспортом нормативно визначені загальними положеннями про відповідальність, які передбачені нормами ЦК України та ГК України, спеціальними правилами, що закріплені у СЗ України та відповідними підзаконними нормативними актами. Немаловажливою у цьому питанні є узагальнена судова практика, що здійснюється Вищим господарським судом України.

3. Багаторівневе правове регулювання цивільно-правової відповідальності у договірних зобов'язаннях перевезення вантажу залізничним транспортом породжує певні колізії. Йдеться, про встановлений нами в процесі дослідження, принцип обмеженої

відповідальність перевізника, що суперечить загальному принципу повної відповідальності у зобов'язальних правовідносинах, який визначений законодавством України та засадам правового регулювання підприємницької діяльності,

4. Відповідно до положень ст. 617 ЦК України та ст. 218 ГК України, підставами звільнення від відповідальності за порушення зобов'язання є випадок або непереборна сила. Таким чином, відсутність вини зумовлює відсутність відповідальності, за умови, якщо законом чи договором не передбачено відповідальності і без вини. З цього слідує, що ЦК України не ототожнює, а, навпаки, розрізняє поняття випадку і непереборної сили.

РОЗДІЛ 2

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ПОРУШЕННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ, ЩО ВИНИКАЮТЬ ІЗ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

2.1. Відповідальність за несвоєчасну подачу вагонів та контейнерів

Процесу перевезення вантажу залізничним транспортом передують правовідносини відправника вантажу й перевізника по пред'явленню вантажу й подачі транспортних засобів, що перебувають за рамками договору перевезення вантажу (ст. 917 ЦК України) і ним не регулюються. Відповідно до ст. 17, 21 СЗ України підставою виникнення зобов'язання по пред'явленню вантажу й подачі транспортних засобів є подана відправником вантажу, прийнята перевізником і погоджена із власником інфраструктури залізничного транспорту заявка.

Самостійний характер правовідносин з пред'явлення вантажу й подачі транспортних засобів на залізничному транспорті може бути підтверджений рядом аргументів, у тому числі: розходженнями в правовій природі; іншою стосовно підстави виникнення правовідносин по перевезенню вантажу (договір перевезення вантажу) підставою виникнення правовідносин з пред'явлення вантажу й подачі транспортних засобів (договір пред'явлення вантажу й подачі транспортних засобів); відмінним від договірних відносин по перевезенню вантажу втримуванням; особливою метою; самостійною майновою відповідальністю за невиконання умов прийнятої заявки, що будується на різних порівняно з відповідальністю за невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажу засадах (принцип строгої відповідальності в першому випадку й принцип відповідальності за вину у другому) і т. д.

Відповідно до ст. 23 Закону України «Про залізничний транспорт» від 07.04.1996 р. № 273/96-ВР у разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань за договором про організацію перевезень вантажів перевізники несуть відповідальність за неповну і несвоєчасну подачу вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень, а вантажовідправники – за невикористання наданих транспортних засобів у порядку та розмірах, що визначаються СЗ України. Перевізники також несуть відповідальність за зберігання вантажу, багажу, вантажобагажу з моменту його прийняття і до видачі одержувачу, а також за дотримання строку їх доставки в межах, визначених СЗ України.

За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезень вантажу, багажу, вантажобагажу перевізники несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин.

Згідно зі ст. 917 ЦК України перевізник зобов'язаний надати транспортні засоби під завантаження у строк, встановлений договором. Відправник вантажу має право відмовитися від наданого транспортного засобу, якщо він є непридатним для перевезення цього вантажу.

Відправник повинен пред'явити у встановлений строк вантаж, який підлягає перевезенню, в належній тарі та (або) упаковці; вантаж має бути також замаркований відповідно до встановлених вимог. Перевізник має право відмовитися від прийняття вантажу, що поданий у тарі та (або) упаковці, які не відповідають встановленим вимогам, а також у разі відсутності або неналежного маркування вантажу.

Відповідно до ст. 921 ЦК України перевізник за ненадання транспортного засобу для перевезення вантажу, а відправник за ненадання вантажу або невикористання наданого транспортного засобу з інших причин несуть відповідальність, встановлену договором, якщо інше не встановлено транспортними кодексами (статутами).

Перевізник і відправник вантажу звільняються від відповідальності, якщо ненадання транспортного засобу або невикористання наданого транспортного засобу сталося не з їхньої вини, зокрема, у разі припинення (обмеження) перевезення вантажу у певних напрямках, встановленого у випадках і порядку, передбачених транспортними кодексами (статутами).

Стаття 106 СЗ України передбачає, що за незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

– за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, – 3 тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;

– за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), – за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

Залізниця і відправник несуть таку саму відповідальність за недотримання зобов'язань надпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця (згідно зі ст. 19 цього Статуту).

За невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

На практиці виникає запитання щодо того, чи передбачено СЗ України обов'язок відправника перевіряти технічний стан поданого залізницею під завантаження вагона? Відповідно до ст. 31 СЗ України зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу,

очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках – продезінфіковані вагони та контейнери. Придатність рухомого складу для перевезення вантажу в комерційному відношенні визначається: вагонів – відправником, якщо завантаження здійснюється його засобами, або залізницею, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці; контейнерів, цистерн та бункерних напіввагонів – відправником.

Виходячи із наведеного, відправник зобов'язаний визначити не технічний стан вагона, а його придатність для перевезення конкретного вантажу у комерційному відношенні.

Необхідно також врахувати, що ст. 32 СЗ України передбачено обов'язок відправника підготувати вантаж з урахуванням його схоронності під час транспортування і здійснювати навантаження з урахуванням технічних умов.

Більш детально це питання висвітлено у п. 3.9 Роз'яснення президії Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею» від 29.05.2002 р. № 04-5/601 (викладеному у редакції від 29.09.2008 р. № 04-5/225) у якому роз'яснюється таке [39]. Оскільки незбереження вантажу може бути наслідком як технічної несправності вагона або контейнера, так і їх непридатності для перевезення певного вантажу (тобто у комерційному відношенні), то господарським судам у вирішенні спорів слід розмежовувати відповідні поняття. Вагон (контейнер) може бути цілком справним, але таким, що не забезпечить збереження якості певного вантажу, наприклад, має стійкий запах, що впливає на завантажені до нього продовольчі товари. Саме в такому випадку йдеться про непридатність вагона (контейнера) у комерційному відношенні. Згідно з зазначеною статтею СЗ України придатність вагона чи контейнера для перевезення відповідного вантажу у комерційному відношенні визначається відправником або залізницею, якщо вона здійснює навантаження. Отже, якщо псування вантажу є наслідком

комерційної несправності вагона (контейнера), відповідальність за це несе той, хто навантажив продукцію у вагон (контейнер).

У випадках, коли під навантаження подано несправний за своїм технічним станом вагон або контейнер, відправник повинен відмовитись від їх використання. Якщо він цього не зробив, відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу, що сталися внаслідок технічної несправності рухомого складу, покладається на відправника. Винятки з цього правила можуть мати місце тоді, коли з матеріалів справи вбачається, що технічна несправність мала прихований характер або виникла у процесі перевезення вантажу. Прихованими є такі технічні несправності, які не могли бути виявлені відправником під час звичайного огляду вагона або контейнера. У такому разі відповідальність за незбереження вантажу покладається на залізницю.

Якщо незбереження вантажу сталося внаслідок того, що вагон чи контейнер поряд з прихованими несправностями або з несправностями, які виникли під час транспортування, мали ще й такі, які могли бути виявлені до завантаження, господарський суд може вирішити питання про покладення відповідальності як на залізницю, так і на відправника. Для правильного вирішення питань щодо відповідальності за незбереження вантажу внаслідок технічної несправності рухомого складу господарський суд повинен провести досконале дослідження не тільки комерційного акта, а й акта про технічний стан вагона або контейнера і дати їм відповідну оцінку.

Поряд із загальними ознаками, властивими майновій відповідальності, цивільно-правова відповідальність у зобов'язанні про подачу транспортних засобів має деякі особливості. По-перше, зазначену відповідальність можна назвати спеціальною в тому розумінні, що її правове регулювання здійснюється переважно не загально цивільним законодавством, а спеціальними нормами законодавства, що регулюють відносини з діяльності залізничного транспорту, відмінними від тих, котрими регулюється відповідальність, що виникає з перевізних відносин. По-друге, положення

науки українського цивільного права про склад правопорушення як підстави цивільно-правової відповідальності не застосовані повною мірою до такого правопорушення як невиконання або неналежне виконання зобов'язання по пред'явленню вантажу й подачі транспортних засобів. По-третє, за невиконання названого зобов'язання відповідальність передбачена у формі законної виняткової неустойки і т. д. Ми констатуємо, що особливостями відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язання подачі транспортних засобів на залізничному транспорті є її характер, розмір, форма й умови.

Крім цього важливим є питання про відповідальність перевізника у випадку неправомірної відмови в узгодженні заявки (відмови від подачі вагонів під завантаження). Вирішення цього питання, на нашу думку, безпосередньо пов'язане з поняттям публічного договору.

Як зазначається у літературі, одним з факторів, який має свідчити про публічність діяльності підприємця, є монопольне становище, яке може означати, що споживач не має можливості придбати товар (роботу, послугу) в іншого суб'єкта підприємницької діяльності. Домінуюча особа (монополіст) займає більш економічно вигідне положення, оскільки не має проблем з реалізацією своєї продукції. Монополіст завжди може розраховувати, що продасть або всю продукцію, або певну її кількість. Така свобода надасть змогу недобросовісним підприємцям створювати умови, які не вигідні для певних споживачів або груп споживачів. Тому обмеження домінуючої особи у свободі договору не заподіє їй істотної шкоди, а, на думку інших суб'єктів комерційного обороту, є об'єктивною необхідністю [40, 146-148]. На підставі цього вважаємо, що за своєю природою договір перевезення вантажів залізничним транспортом є саме публічним договором, адже, як справедливо зазначив у свій час Й. О. Покровський, говорячи про те правове явище, яке надалі одержало назву «публічний договір», коли кожний вправі розраховувати, що ті послуги, які пропонуються публіці взагалі, будуть надані і йому [37, 280].

Таким чином, можна визнати, що необґрунтована відмова перевізника від укладення публічного договору про подачу транспортних засобів на залізничному транспорті за наявності можливості надати відправникові вантажу відповідні послуги тягне за собою можливість зацікавленої сторони звернутися до суду про спонукання до укладання договору та відшкодування заподіяних збитків (для відправника вантажу в силу правил про обмежену відповідальність перевізника – реального збитку).

Щодо підстав звільнення від відповідальності за неподання транспортних засобів слід зазначити таке. Можна погодитися з положенням, відповідно до якого з метою звільнення перевізника від відповідальності за невиконання зобов'язання з подачі транспортних засобів необхідно вести мову про нездійснення відправником вантажу дій, передбачених законом, іншими правовими актами або договором, що впливають зі звичаїв ділового обороту або із суті зобов'язання, без здійснення яких боржник (перевізник) не може виконати свого зобов'язання, тобто про невиконання відправником вантажу (кредитором) своїх кредиторських обов'язків, без реалізації яких перевізник (боржник) не в змозі виконати досліджуване зобов'язання. Тому дії перевізника не є протиправними, тож не можуть слугувати й підставою його відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язання з подачі транспортних засобів на залізничному транспорті. Прострочення відправника вантажу дають перевізникові-боржникові право на стягнення з відправника вантажу передбаченої виняткової неустойки, якщо відправник вантажу не доведе, що прострочення відбулося з обставин, за яких ні він сам, ні ті особи, на яких у силу закону, інших правових актів або доручення кредитора було покладене прийняття виконання, не відповідають (ст. 107 СЗ України).

На підставі наведеного можна стверджувати, що відповідальність перевізника за неподання транспортних засобів є підвищеною, тому що перевізник несе відповідальність не тільки за відсутності провини, а й за випадкове (невинне) невиконання або неналежне виконання зобов'язання.

Відповідальність перевізника за неподання транспортних засобів настає у вигляді штрафу, що є законною й винятковою неустойкою, покликаною частково компенсувати збитки відправника вантажу й спонукати перевізника до належного виконання зобов'язання [41, 9-14].

Відзначається, що відповідальність перевізника за неподання транспортних засобів необхідно привести у відповідність із ч. 2 ст. 921 ЦК України і побудувати цю відповідальність за принципом вини, що презюмується. У зв'язку із цим обґрунтовується необхідність змінення ст. 106 СЗ України і закріплення повного відшкодування перевізником збитків у частині, не покритої штрафом, при умислі або необережності за неподання транспортних засобів. Штрафні санкції у випадку прийняття законодавцем цієї пропозиції набудуть характер залікової неустойки. Крім того, пропонується внести зміни до ст. 921 ЦК України і відповідальність перевізника за зазначене правопорушення побудувати на засадах вини, що презюмується. Відповідно, перелік обставин, що презюмують невинність або виключають відповідальність перевізника, пропонується сформулювати як зразковий. Аналогічні зміни пропонується внести до ст. 106 СЗ України. У результаті запропонованих змін у законодавстві буде уніфіковано відповідальність перевізника й відправника вантажу за зазначені цивільно-правові порушення, виключено відповідальність без вини, підвищено компенсаційне значення неустойки [42, 20].

Важливим є й міжнародний досвід у цій сфері. Відповідно до більшості угод про міжнародні сполучення відповідальність на перевізника покладається тільки за наявності його вини, що презюмується. Найбільш чітко цей принцип сформульовано у Варшавській конвенції 1929 р. (ст. 20): перевізник не несе відповідальності, якщо доведе, що ним або вповноваженими ним особами були прийняті всі необхідні заходи для того, щоб уникнути шкоди, або що йому неможливо було їх застосувати.

Таким чином, пред'явлення відправником вантажу перевізникові заявки на подачу транспортних засобів на спеціальному бланку з усіма

належними реквізитами, із зазначенням усіх необхідних відомостей необхідно кваліфікувати як пропозицію укласти договір про пред'явлення вантажу й подачі транспортних засобів на залізничному транспорті – оферту (ст. 641 ЦК України), що виражає його внутрішню волю, спрямовану на виникнення цивільно-правових відносин по пред'явленню вантажу й подачі транспортних засобів.

Прийняття перевізником представленої відправником вантажу заявки, що виражає волю перевізника на встановлення правовідносин по пред'явленню вантажу й подачі транспортних засобів на залізничному транспорті, відповідає всім вимогам, запропонованим ЦК України до акцепту, і тому повинне бути кваліфіковане як згода укласти договір про пред'явлення вантажу й подачі транспортних засобів на залізничному транспорті – акцепт (ст. 642 ЦК України).

Оскільки відправник вантажу може передбачити в заявці перевезення вантажів у власних вагонах, контейнерах або в транспортних засобах, орендованих або отриманих на інших правових підставах від власника рухомого складу, необхідно доповнити ст. 917 ЦК України відповідним пунктом такого змісту:

«4. Перевізник зобов'язаний прийняти пред'явлений в транспортних засобах, що йому не належать, вантаж, якщо він надається до перевезення у відповідності до умов прийнятої заявки, договору перевезення або договору про організацію перевезень відправником вантажу.

Перевізник вправі відмовитися від прийняття вантажу, пред'явленого в транспортних засобах, що йому не належать, якщо вони не придатні для перевезення відповідного вантажу або якщо відправник вантажу пред'явив вантаж із порушенням умов прийнятої заявки, договору перевезення або договору про організацію перевезень».

Неподання перевізником транспортних засобів із причин, що залежать від відправника вантажу, може розглядатися як підстава відповідальності відправника вантажу лише в тому випадку, якщо останній не виконує

обов'язків (що виникли з договору про пред'явлення вантажу й подачі транспортних засобів), без здійснення яких перевізник (боржник) не в змозі виконати зобов'язання по подачі транспортних засобів (ст. 613 ЦК України). У зв'язку із цим доцільно закріпити в ст. 108 СЗ України загальне правило про те, що у випадках, коли відправник вантажу в порушення закону, інших правових актів або договору не виконає дій, без здійснення яких перевізник не може виконати свого зобов'язання з подачі транспортних засобів, останній вправі відмовитися від виконання договору й зажадати сплати неустойки.

2.2. Відповідальність перевізника за порушення строків доставки

Відповідно до ст. 919 ЦК України перевізник зобов'язаний доставити вантаж, пасажир, багаж, пошту до пункту призначення у строк, встановлений договором, якщо інший строк не встановлений транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків – у розумний строк.

Вантаж, не виданий одержувачеві на його вимогу протягом тридцяти днів після спливу строку його доставки, якщо більш тривалий строк не встановлений договором, транспортними кодексами (статутами), вважається втраченим. Одержувач вантажу повинен прийняти вантаж, що прибув після спливу зазначених вище строків, і повернути суму, виплачену йому перевізником за втрату вантажу, якщо інше не встановлено договором, транспортними кодексами (статутами).

Згідно зі ст. 923 ЦК України, у разі прострочення доставки вантажу перевізник зобов'язаний відшкодувати другій стороні збитки, завдані порушенням строку перевезення, якщо інші форми відповідальності не встановлені договором, транспортними кодексами (статутами).

Відповідно до ст. 313 ГК України перевізник зобов'язаний доставити вантаж до пункту призначення у строк, передбачений транспортними кодексами, статутами чи правилами. Якщо строк доставки вантажів у зазначеному порядку не встановлено, сторони мають право встановити цей строк у договорі. При цьому перевізник звільняється від відповідальності за прострочення доставки вантажу, якщо прострочення сталося не з його вини. Прострочення доставки вантажу свідчить про неналежне виконання перевізником свого обов'язку за договором перевезення вантажу, а тому є підставою для відповідальності перевізника. Характерною ознакою відповідальності перевізника за прострочення доставки вантажу є презумпція його вини. Вона полягає у тому, що перевізника може бути звільнено від відповідальності, якщо він доведе: прострочення доставки вантажу сталося не з його вини.

Спеціальним законодавством, зокрема ст. 41 СЗ України, встановлюється, що залізниці зобов'язані доставити вантажі за призначенням в установлені строки. Строки доставки вантажів і правила обчислення термінів доставки вантажів встановлюються Правилами, виходячи з технічних можливостей залізниць. Обчислення строку доставки починається з 24-ої години дати приймання вантажу до перевезення. Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого строку доставки. У разі затримки подачі вагонів (контейнерів) під вивантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, залежних від одержувачів, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення до закінчення встановленого строку доставки. Таким чином, зміст договору перевезення вантажу становить обов'язок перевізника доставити вантаж до пункту призначення у встановлений строк.

Строк доставки вантажу – це строк, протягом якого вантаж, прийнятий до перевезення, повинен бути доставлений перевізником до пункту призначення. Вказаний строк визначається з урахуванням швидкості руху транспортного засобу, його технічних характеристик, маршруту руху тощо [43]. Своєчасна доставка вантажу – умова належного виконання перевізником свого основного обов’язку. Порушення даного строку призводить до прострочення доставки вантажу і відповідальності перевізника.

Загальне правило доставки вантажу визначає обов’язок перевізника доставляти вантаж до пункту призначення у строк, передбачений транспортними кодексами, статутами чи правилами, а якщо такі строки не встановлено, то сторони вправі встановити цей строк у договорі. Відповідно до ст. 23 СЗ України дата приймання і видачі вантажу засвідчується в накладній календарним штемпелем станції. У разі проведення митного контролю дата видачі вантажу ставиться після закінчення митних операцій.

Строки доставки вантажів залежать від особливостей роботи того чи іншого виду транспорту. На залізничному транспорті відповідно до ст. 41, 116 СЗ України та Правил обчислення термінів доставки вантажів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 [44]., строк доставки вантажу визначається виходячи з відстані, за яку нараховується провізна плата. Якщо Укрзалізницею встановлюються тимчасові відхилення від шляхів прямування вантажів, за якими обчислюється провізна плата, то строк доставки вантажів, що пройшли за відхиленням напрямком, обчислюється виходячи з відстані з урахуванням цього відхилення. Обчислення строку доставки починається з 24-ї години дати приймання вантажу до перевезення, зазначеної у перевізних документах календарним штемпелем станції відправлення. При прийманні від відправника вантажу до перевезення раніше дня, на який призначено навантаження, строк доставки обчислюється з 24-ї години того дня, на котрий призначено навантаження, про що у накладній робиться відповідна

відмітка. У разі затримки вантажу в процесі перевезення строк доставки збільшується на строк: виконання митних та інших адміністративних правил; тимчасової перерви у перевезенні, що сталася не з вини залізниці; необхідний для ветеринарного огляду та напування тварин; вивантаження зайвої маси, виправлення навантаження або упаковки, а також на перевантаження, які трапилися з вини відправника; інших затримок, що сталися з вини відправника чи одержувача. Про причини затримки вантажу, які дають право залізниці на збільшення строку доставки, та її тривалість повинна бути зроблена відмітка у перевізних документах, що завіряється підписом працівника станції і календарним штампелем. Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого строку доставки. У разі затримки подачі вагонів (контейнерів) під вивантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, залежних від одержувачів, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення до закінчення встановленого строку доставки.

Прострочення доставки свідчить про неналежне виконання перевізником свого обов'язку за договором перевезення вантажу, а тому є підставою для відповідальності перевізника [45, 46-47].

Згідно з п. «2» ст. 130 СЗ України належним доказом прострочення доставки вантажу залізницею є накладна. Доказом затримки, яка трапилася з вини відправника чи одержувача, що дає право залізниці на збільшення терміну доставки вантажу відповідно до п. 2.9 Правил обчислення термінів доставки вантажів, є відмітка у перевізних документах, яка завіряється підписом працівника станції і календарним штампелем. Відсутність такої відмітки на накладній позбавляє залізницю права на збільшення терміну доставки вантажу.

Характерною ознакою відповідальності перевізника за прострочення доставки вантажу є презумпція його вини. Вона полягає у тому, що перевізника може бути звільнено від відповідальності, якщо він доведе: прострочення доставки вантажу сталося не з його вини.

У транспортних кодексах, статутах і правилах перевезення наводиться перелік підстав, які звільняють перевізника від відповідальності [46, 432]. СЗ України визначає, що залізниця не несе відповідальності за порушення термінів доставки, якщо воно сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці обставин, а також якщо вантаж не було вивезено одержувачем зі станції протягом доби після одержання повідомлення про його прибуття або якщо у цей самий строк одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, який прибув (ст. 116).

Прострочення доставки вантажу під час перевезення може бути причиною його втрати, нестачі або пошкодження. У цьому разі, поряд зі сплатою штрафних санкцій за прострочення доставки вантажу, перевізник зобов'язаний відшкодувати збитки, що виникли внаслідок втрати, нестачі або пошкодження вантажу під час прострочення строку доставки.

Таким чином, законодавець передбачає стягнення збитків понад застосування до перевізника штрафних санкцій. Тим самим пояснюється можливість застосування на практиці водночас двох видів санкцій.

За результатами аналізу судової практики при вирішенні спорів за невиконання плану перевезень не виявлено проблем у застосуванні господарськими судами норм чинного законодавства, якими встановлена відповідальність за таке правопорушення.

Розглядаючи зазначені спори, господарські суди керуються ст. 106 СЗ України, якою передбачено підстави, з яких залізниця та вантажовідправник несуть відповідальність за невиконання плану перевезень вантажів та враховують, що документом на підтвердження виконання плану перевезень є облікова картка, яку відповідно до ст. 20 СЗ України ведуть працівники

станції і підписують начальник станції та вантажовідправник після закінчення кожної доби.

Характерним прикладом є справа № 5/2381, де ДГТО «Південно-західна залізниця» м. Київ звернулось до господарського суду Хмельницької області з позовом до ПП «Виробничо-комерційного підприємства «Нігинсахкампром» с. Сахкамінь Кам'янець-Подільського району про стягнення 3222 грн. 96 коп., нарахованих за невиконання плану перевезень вантажів. Рішенням господарського суду Хмельницької області від 06.06.2006 р. позов задоволено. При цьому суд виходив з такого.

25.12.2003 р. між ДГТО «Південно-Західна залізниця» в особі начальника Жмеринської дирекції залізничних перевезень (далі – Залізниця) та ПП «Виробничо-комерційного підприємства «Нігинсахкампром» с. Сахкамінь Кам'янець-Подільського району (далі – Вантажовласник) було укладено договір № 343 про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги.

Відповідно до умов договору, Правил планування перевезення вантажів (затверджених наказом Мінітрансу України від 09.12.2002 р. № 873) та замовлення відповідача на перевезення вантажів у листопаді 2005 р. від 7.11.2005 р. № 332 позивачем заплановано відвантажити 192 вагони з промсировиною зі станції Нігин Південно-Західної залізниці.

Для обліку виконання плану перевезень оформлено облікову картку виконання плану перевезень промсировини № 188 у листопаді 2005 р., відомості якої засвідчені підписами начальника станції Нігин та представника відповідача (який діє на підставі довіреності від 14.07.2005 р. № 14).

Відповідно до облікової картки план перевезень за другу декаду недовиконано на 10 вагонів та недовантажено 621,0 тонн вантажів, за третю декаду план недовиконано на 49 вагонів та недовантажено 3294,0 тонн вантажів (з вини відповідача).

Вантажовласник листом від 23.11.2005 р. за № 339 у зв'язку з відмовою підприємств споживачів на отримання промислової сировини відмовився від запланованих вагонів на 27,28,29,30 грудня 2005 р. в кількості 36 вагонів.

З урахуванням викладеного, відповідно до ст. 106 СЗ України, п. 6 Правил планування перевезень вантажів, затверджених наказом Мінтрансу України від 09.12.2002 р. № 873, а також облікової картки та розрахунку за невиконання плану перевезень № 188 на листопад 2005 року відповідачу нараховано штраф за другу декаду місяця в сумі 645,84 грн., за третю декаду місяця в сумі 2577,12 грн. Всього за місяць нараховано 3222,96 грн. На день прийняття рішення в матеріалах справи відсутні докази проплати відповідачем позивачу штрафу в цьому розмірі.

З огляду на вищевикладене, суд визнав позовні вимоги позивача обґрунтованими матеріалами справи, такими, що відповідають вимогам чинного законодавства і підлягають задоволенню. В апеляційному та касаційному порядку судові рішення не оскаржувались.

Як зазначається у розділі 4 Роз'яснень президії Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею» від 29.05.2002 р. №04-5/601 (викладене у редакції Роз'яснення від 29.09.2008 р. № 04-5/225) підстави, з яких залізниця та вантажовідправник несуть відповідальність за невиконання плану перевезень вантажів, передбачено ст. 106 СЗ України.

Відповідно до ст. 209 ЦК України боржник несе майнову відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язання лише за наявності його вини, крім випадків, передбачених законом або договором. СЗ України встановлено вичерпний перелік обставин, за яких залізниця та вантажовідправник не несуть майнової відповідальності за невиконання плану перевезень вантажів (ст. 108 СЗ України).

Згідно зі ст. 108 СЗ України звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;

б) обмеження перевезень згідно зі статтею 29 цього Статуту;

в) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;

г) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;

д) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);

е) не завантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

Поряд з цим у вирішенні спорів слід виходити з того, що наведений у пунктах «а» зазначених статей СЗ України перелік явищ стихійного характеру (замети, повінь, пожежа), не є вичерпним, тобто підставою для звільнення від відповідальності за невиконання плану перевезень вантажів можуть бути й інші, крім зазначених, явища стихійного характеру.

У застосуванні п. «б» ст. 107 і 108 СЗ України слід виходити з того, що заборона або припинення відвантаження вантажів у певному напрямку згідно зі ст. 29 цього Статуту може здійснюватись Укрзалізницею за погодженням з Мінтрансом.

Затримкою вантажовідправником вагонів під вивантаженням (п. «в» ст. 108 СЗ України) слід вважати затримку вагонів, поданих під подвійні операції. Таким чином, залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів, які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини. Факт затримки вантажовідправником вагонів під вивантаженням повинна довести залізниця.

У застосуванні п. «г» ст. 108 СЗ України під неплатоспроможністю відправника слід розуміти відсутність на рахунку відправника коштів у розмірі, достатньому для сплати залізничного тарифу та сплати додаткових послуг, пов'язаних з відправленням запланованої кількості вантажу у даний період.

Відповідно до Тимчасового положення у разі здійснення перевезення певних вантажів за планом, наданим до початку місяця, в якому планується перевезення, залізниця затверджує обсяги перевезень вантажів з розподілом їх за родом, станціями відправлення та залізницями призначення, а якщо вантаж перевозять у межах залізниці відправлення – з розподілом за станціями призначення.

Якщо залізниця у першій і другій декадах місяця подала більшу кількість вагонів, ніж це було передбачено планом, і ці вагони були завантажені, а на третю декаду вантажовідправник подав заявку без врахування зайво поданих вагонів і таку заявку було прийнято, відповідальність залізниці і відправника за невиконання плану визначається за результатами роботи в цілому за місяць.

Сплата штрафу за невиконання плану перевезень не звільняє залізницю від обов'язку надолужити недовантаження протягом наступного місяця. Відповідно до ст. 19 СЗ України залізниця у разі неподання з її вини рухомого складу для виконання місячного плану перевезень вантажів зобов'язана на замовлення вантажовідправника виділити рухомий склад, щоб надолужити недовантаження протягом наступного місяця.

Недовантаження може надолужуватися лише на замовлення вантажовідправника, з яким він має звернутися до залізниці не пізніше 2-го числа наступного за звітним місяця (п. 17 Тимчасового положення). Отже, за відсутності такого звернення, поданого у зазначений строк, залізниця звільняється від обов'язку виділяти рухомий склад для надолуження недовантаження.

Порядок виділення рухомого складу для надолуження недовантаження, яке мало місце з вини залізниці, встановлюється за погодженням між залізницею та вантажовідправником. У разі порушення погодженого порядку залізниця за незабезпечення подачі вагонів, а вантажовідправник за невикористання поданих вагонів чи відмову від вагонів несуть відповідальність, встановлену ст. 106 СЗ України.

Якщо вантажовідправник запропонував певний порядок надолуження недовантаження, а залізниця – відмінний від нього, і жодну з цих пропозицій не було прийнято, порядок надолуження не можна вважати погодженим. У такому разі ні залізниця, ані вантажовідправник не несуть зазначеної відповідальності.

Термін погодження порядку надолуження недовантаження законодавством не встановлено, тому вантажовідправник має право у своєму замовленні зазначити строк для відповіді. Коли замовлення складено без зазначення строку для відповіді, залізниця повинна дати відповідь протягом нормально необхідного для цього часу, але не пізніше дня, що вказаний вантажовідправником як перший день виділення рухомого складу.

Якщо залізниця не дала відповіді на пропозиції вантажовідправника щодо порядку виділення рухомого складу для надолуження недовантаження або заперечує проти надолуження недовантаження з посиланням на відсутність рухомого складу, вона зобов'язана виділити рухомий склад для надолуження недовантаження у порядку, що був запропонований вантажовідправником.

У випадку подачі під навантаження вантажів, що плануються у тоннах та вагонах, рухомого складу, місткість та вантажопідйомність якого не дає змоги відправнику виконати передбачене планом перевезень статистичне навантаження, відправник не несе відповідальність за недовантаження проти плану перевезень (п. «г» ст. 107 СЗ України).

За таких обставин у разі повного використання передбачених декадним планом вагонів залізниця зобов'язана додатково подати, а вантажовідправник

– прийняти та забезпечити завантаження вагонів у кількості, яка необхідна для виконання плану навантаження у тоннах.

Згідно з п. 5 Тимчасове положення про порядок місячного планування перевезень вантажів залізничним транспортом України [47] у вагонах, які належать вантажовідправнику (вантажоодержувачу) або орендованих ним, коли щодо таких вагонів є дозвіл на їх вихід до загальної мережі залізниці, здійснюється за рахунок загального плану перевезень вантажів. Обсяг навантаження вантажів у такі вагони встановлюється вантажовідправником та зазначається у розгорнутому плані перевезень. Якщо план перевезень у таких вагонах не виконано з вини вантажовідправника – ні він, ні залізниця не несуть відповідальність за невиконання плану.

У разі, коли вантажовідправник не може здійснити перевезення у запланованих власних або орендованих вагонах з причин, які від нього не залежать (стихійне лихо, обмеження навантаження та інші причини), залізниця зобов'язана надати рухомий склад загального користування згідно із замовленням відправника, поданого не менше як за три доби до дня навантаження (п. 5 Тимчасового положення).

Нарахування штрафу за невиконання плану перевезень провадиться після закінчення місяця. Пунктом 18 Тимчасового положення надає можливість за погодженням між вантажовідправником та начальником залізниці встановлювати інший, крім декадного, строк розрахунків за невиконання плану перевезень вантажів.

Не пізніше 10 числа наступного місяця начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень. Повідомлення може бути зроблено у будь-якій формі: вручення представнику рахунку-фактури, надсилання листа, телеграми, вручення другого примірника облікової картки або в інший спосіб. Доказами такого повідомлення можуть бути відповідні документи. Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін. Проте відсутність доказів повідомлення залізницею вантажовідправника про суми нарахованих

штрафів не є перешкодою для пред'явлення претензії та позову, оскільки встановлений ст. 109 СЗ України 10-денний строк не є присічним.

Отже, строк доставки вантажу – це строк, протягом якого вантаж, прийнятий до перевезення, повинен бути доставлений перевізником до пункту призначення. Вказаний строк визначається з урахуванням швидкості руху транспортного засобу, його технічних характеристик, маршруту руху тощо [35, 784].

Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого строку доставки.

Прострочення доставки свідчить про неналежне виконання перевізником свого обов'язку за договором перевезення вантажу, а тому є підставою майнової відповідальності перевізника.

Доказом затримки, яка трапилася з вини відправника чи одержувача, що дає право залізниці на збільшення терміну доставки вантажу відповідно до п. 2.9 Правил обчислення термінів доставки вантажів [48], є відмітка у перевізних документах, яка завіряється підписом працівника станції і календарним штемпелем. Тому відсутність такої відмітки на накладній позбавляє залізницю права на збільшення строку доставки вантажу.

Характерною ознакою відповідальності перевізника за прострочення у доставці вантажу є презумпція його вини. Вона полягає у тому, що перевізника може бути звільнено від відповідальності, якщо він доведе: прострочення доставки вантажу сталося не з його вини [49].

Правовідносини по перевезенню вантажів являють собою єдине зобов'язання, що включає в себе не тільки обов'язок перевізника по перевезенню вантажу й видачі його одержувачеві, а й обов'язку відправника й транспортної організації по пред'явленню вантажів і подачі транспортних засобів.

Розглядаючи зазначені спори, господарські суди керуються ст. 106 СЗ України, якою передбачено підстави, з яких залізниця та вантажовідправник несуть відповідальність за невиконання плану перевезень вантажів та враховують, що документом на підтвердження виконання плану перевезень є облікова картка, яку відповідно до ст. 20 СЗ України ведуть працівники станції і підписують начальник станції та вантажовідправник після закінчення кожної доби.

2.3. Відповідальність за втрату, нестачу, псування та інше пошкодження вантажу

Перевізник відповідає за збереження вантажу, багажу, пошти з моменту прийняття їх до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Крім того, перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятих до перевезення вантажу, багажу, пошти у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини.

Нестача має місце тоді, коли перевізник видає одержувачеві вантаж у меншій кількості, ніж його було прийнято від відправника за одним транспортним документом. Нестача може бути наслідком крадіжок вантажів під час перевезень чи зловживань з боку відправника, який недовантажує перевізний засіб, тощо [50, 637].

Псування – це хімічні або біологічні зміни вантажу, а пошкодження – механічні зміни (поломка, руйнування), що спричинюють зниження цінності вантажу внаслідок зменшення ефективності використання за призначенням. Причини пошкодження, псування вантажів полягають у порушенні

температурного режиму перевезення вантажів, які швидко псуються, у неправильному розміщенні їх на транспортних засобах тощо [51, 183].

Псування вантажу може бути наслідком обставин, які залежать від відправника (наприклад, неправильне завантаження вагона, відвантаження перезрілої плодоовочевої продукції тощо) і поряд з цим – прострочення доставки, яка перевищує граничний термін перевезень, що певною мірою сприяло збільшенню кількості зіпсованої продукції. За таких обставин господарському суду необхідно вирішувати питання про покладення відповідальності як на відправника, так і на перевізника залежно від ступеня їх вини [52, 269].

Відповідно до ст. 31 СЗ України залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках – продезинфіковані вагони та контейнери. Оскільки незбереження вантажу може бути наслідком як технічної несправності вагона або контейнера, так і їх непридатності для перевезення певного вантажу (тобто у комерційному відношенні), то у вирішенні спорів слід розмежовувати відповідні поняття. Вагон (контейнер) може бути цілком справним, але таким, що не забезпечить збереження якості певного вантажу, наприклад, має стійкий запах, що впливає на завантажені до нього продовольчі товари. Саме у такому випадку йдеться про непридатність вагона (контейнера) у комерційному відношенні. Згідно з зазначеною статтею СЗ України придатність рухомого складу для перевезення відповідного вантажу у комерційному відношенні визначається відправником або залізницею, якщо вона здійснює завантаження. Отже, якщо псування вантажу є наслідком комерційної несправності вагона (контейнера), відповідальність за це несе той, хто завантажив продукцію.

Якщо продукція зіпсована в результаті прострочення доставки, але одержувач не звернувся до залізниці з вимогою про її видачу і оформлення результатів видачі комерційним актом, він не має права на відшкодування збитків за рахунок відправника [53, 31-33]. У випадках псування продукції з

вини відправника та залізниці, яка допустила прострочення доставки, у разі відсутності комерційного акта або доказів оскарження необґрунтованої відмови скласти такий акт з відправника не може бути стягнуто кошти, які господарський суд мав би стягнути з залізниці, якби вона брала участь у справі.

Положеннями ст. 133 та 139 СЗ України передбачено, що обставини, які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника та вантажоодержувача при перевезенні вантажів залізницею, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають залізниці у випадках, передбачених ст. 129 цього Статуту. Обов'язок скласти комерційний акт виникає у залізниці лише у випадках, коли вона згідно зі ст. 52 СЗ України зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу і при цьому виявлено псування, пошкодження чи недостачу вантажу, що перевищує встановлені норми.

Статтею 34 ГПК України передбачено, що обставини справи, які відповідно до законодавства повинні бути підтверджені певними засобами доказування, не можуть підтверджуватись іншими засобами доказування. Стосовно спорів, пов'язаних з перевезенням вантажів залізницею, перелік таких доказів встановлено ст. 130 і 133 СЗ України. Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника та вантажоодержувача при перевезенні вантажів залізницею, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць (ст. 129 СЗ України).

Статтею 129 СЗ України та п. 2 Правил складання актів, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р. № 334 [54] містять перелік обставин, за наявності яких залізниця повинна скласти комерційний акт, якщо вона сама виявила зазначені обставини або якщо про існування хоча б однієї з них заявив одержувач чи відправник вантажу. Форму такого акта визначено у додатку 1 до Правил складання актів. Обов'язок скласти комерційний акт виникає у залізниці лише у випадках,

коли вона згідно зі ст. 52 СЗ України зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу.

Ілюстрацією цього положення є постанова Вищого господарського суду України від 10.03.2006 р. у справі № 44/309 про стягнення збитків, викликаних нестачею поставленої продукції [55]. Рішенням суду першої інстанції, залишеним без змін постановою апеляційного суду, позов задоволено. Вказані рішення та постанова мотивовані невиконанням відповідачем умов договору від 01.02.2005 р. № 4874дс/161 та відсутністю при переважуванні вантажу порушень вимог вказаної вище Інструкції № П-6, а не провиною перевізника (залізниці).

З матеріалів справи, вантаж був виданий залізницею без перевірки в порядку, встановленому ст. 52 СЗ України. Колегія суддів погодилась з висновком судів двох інстанцій про те, що обов'язок складання комерційного акта виникає у залізниці лише у випадках передбачених ст. 52 СЗ України. Проте вантажі, які завантажені засобами відправника і надійшли у справних вагонах без ознак нестачі, псування, пошкодження видаються залізницею без перевірки їх кількості і стану. Оскільки вантаж у спірних вагонах прибув без слідів розкрадання та втрати, у позивача не виникло підстав вимагати складання комерційного акта.

У разі витікання, псування або підмочування вантажу внаслідок технічної несправності вагона (контейнера), крім комерційного акта, складається також акт про технічний стан вагона (додаток 2 до Правил складання актів).

Порядок складання комерційних актів передбачено Правилами складання актів та розділами 2-4 Інструкція з актово-претензійної роботи. Якщо у комерційному акті відсутній докладний опис обставин, за яких сталося незбереження вантажу, зокрема, про стан запірно-пломбувальних пристроїв та пломб, технічного стану вагона (контейнера) тощо, залізниця несе за це відповідальність, доки не доведе відсутність своєї вини.

Як зазначається в п. 3.13. Роз'яснення Президії Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею» від 29.05.2002 р. № 04-5/601 (викладеному у редакції Роз'яснення від 29.09.2008 р. № 04-5/225), згідно зі ст. 53 СЗ України, п. 30 Правил видачі вантажів та р. 5 Інструкції з актово-претензійної роботи [56] у разі потреби встановлення розміру або причини недостачі, псування або пошкодження вантажу і суми, на яку знижено його вартість, залізниця за власною ініціативою чи на вимогу одержувача запрошує експертів. Якщо станція призначення ухиляється від пред'явлення вантажу до експертизи, у тому числі на письмову вимогу одержувача, останній має право оскаржити таку відмову і сам пред'явити вантаж до експертизи, повідомивши про час її проведення станцію призначення. У разі відсутності доказів такого повідомлення акт експертизи, складений без участі відповідного представника залізниці, не може вважатися належним доказом у господарському спорі.

Якщо в акті експертизи, проведеної з ініціативи залізниці, відсутні дані про суму або відсотки зниження вартості пошкодженого (зіпсованого) вантажу, одержувач має право вимагати від начальника станції призначення повторної експертизи, а у разі його відмови від пред'явлення вантажу до експертизи одержувач може оскаржити цю відмову і сам пред'явити вантаж до експертизи [57, 114].

Відповідно до ст. 924 ЦК України та ст. 110 СЗ України залізниця (перевізник) відповідає за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві.

Згідно зі ст. 314 ГК України перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини.

Відповідно до ст. 127 СЗ України залізниця несе матеріальну відповідальність за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення

його доставки, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини.

За нестачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажобагажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах:

а) за багаж і вантажобагаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

б) за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості, – у розмірі дійсної вартості багажу, встановленої згідно з Правилами перевезень пасажирів;

в) за псування і пошкодження багажу і вантажобагажу – у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість.

Втрата, нестача і пошкодження вантажу, які є наслідком незбереження вантажу під час перевезення, свідчать про неналежне виконання перевізником своїх обов'язків за договором перевезення вантажу та є підставою майнової відповідальності перевізника.

В юридичній літературі під втратою вантажу розуміється не тільки його фактична загибель, а й неможливість видати вантаж одержувачеві протягом встановлених транспортним законодавством строків. Нестача вантажу (часткова втрата) – це доставка вантажу одержувачеві в меншій кількості (масі), ніж було прийнято до перевезення. Псування вантажу – погіршення його якості (хімічних, біологічних властивостей); а ушкодження – це зміна його фізичних властивостей, таких як: дефекти, механічні поломки тощо [58, 969].

Умовами цього виду санкції у сфері господарювання є:

– факт порушення умов договору перевезення вантажу, внаслідок чого перевізником завдаються збитки іншим учасникам даного процесу перевезення;

– протиправність поведінки перевізника, тобто його дія або бездіяльність, якими порушуються умови договору перевезення вантажу;

– причинний зв'язок між протиправною поведінкою перевізника і завданими ним збитками іншим учасникам процесу перевезення;

– вина перевізника, тобто наявність реальних можливостей для належного виконання договору перевезення вантажу та/або невжиття ним необхідних заходів для запобігання збиткам.

Відповідно до п. 3.5. Роз'яснення президії Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею» від 29.05.2002 р. № 04-5/601(викладеному у редакції Роз'яснення від 29.09.2008 р. № 04-5/225) *підставою для покладення на залізницю відповідальності* за втрату вантажу за позовом вантажоодержувача є квитанція, яка свідчить про те, що вантаж був прийнятий залізницею до перевезення. Якщо вантажоодержувач не має можливості пред'явити таку квитанцію, він повинен додати до претензії та позовної заяви документ про сплату вартості вантажу і довідку станції відправлення про прийняття його до перевезення з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу. У разі ухилення залізниці від видачі зазначеної довідки або від вчинення відмітки про неприбуття вантажу доказами у вирішенні спору щодо відповідальності залізниці за втрату вантажу можуть бути, зокрема, документи, які підтверджують надіслання залізниці запиту про необхідність видачі довідки або оскарження до дирекції залізничних перевезень відмови станції призначення від вчинення відмітки про неприбуття вантажу. Ці докази додаються до претензії.

Вантаж вважається втраченим, якщо його не було видано одержувачу на вимогу останнього протягом 30 діб з моменту закінчення строку доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні – після закінчення двох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення (ст. 117 СЗ України).

Слід зауважити, що транспортне законодавство при визначенні відповідальності перевізника за незбереження вантажу виходить не з факту наявності вини, а з її презумпції. Відсутність вини має доводити той, хто

порушив зобов'язання, тобто перевізник. Транспортні кодекси, статuti і правила перевезення вантажів наводять примірний перелік підстав, за яких перевізник звільняється від відповідальності за втрату, нестачу або пошкодження вантажу. Їх умовно можна поділити на дві групи:

– обставини, що передбачають презумпцію вини перевізника (недоліки тари і упаковки, приховані недоліки вантажу або його особливі властивості чи природні втрати тощо), тобто перевізник повинен довести відсутність своєї вини;

– обставини, що передбачають презумпцію невинуватості перевізника (прибуття вантажу в пункт призначення у цілій і справній тарі, без слідів розпакування її у дорозі, із справними пломбами вантажовідправника тощо), тобто перевізника не може бути визнано винним за незбереження вантажу доти, доки його вина не буде доведена [58, 969].

Транспортними кодексами, статутами і правилами перевезення визначаються випадки, коли доказування вини перевізника за незбереження вантажу покладається на інших учасників процесу перевезення – вантажовідправника або вантажоодержувача. У ст. 111 СЗ України наведено перелік обставин, наявність яких звільняє залізницю від відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу. Залізниця звільняється від відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу в разі якщо:

а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також коли вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;

б) нестача, псування чи пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;

г) нестача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничних розбіжностей визначення маси;

д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляції), і строк перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного строку перевезень, встановленого Правилами (ст. 111 СЗ України).

Відповідно до ст. 362 ЦК України залізниця може бути звільнена від відповідальності, якщо вона доведе й інші обставини, що свідчать про відсутність її вини. Втрату, нестачу та пошкодження вантажу слід розглядати як збитки, заподіяні перевізником внаслідок неналежного виконання ним обов'язків за договором перевезення вантажу. Внаслідок втрати або нестачі вантажу під час перевезення перевізник втрачає можливість цілком або частково видати його таким, яким той було прийнято до перевезення. Тоді як пошкодження вантажу є результатом зовнішнього впливу на нього, що потребує зусиль для виправлення стану вантажу з метою наступного використання за призначенням.

Господарський кодекс України у ч. 3 ст. 314 встановлює такі розміри відповідальності перевізника за незбережене перевезення вантажу:

а) у разі втрати або нестачі вантажу – в розмірі вартості втраченого або якого не вистачає;

б) у разі пошкодження вантажу – в розмірі суми, на яку зменшилася його вартість;

в) у разі втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням цінності, – у розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона є нижчою від дійсної вартості вантажу.

Розмір дійсної вартості вантажу, а також розмір сум, на які зменшується його вартість, визначаються у порядку, встановленому транспортними кодексами, статутами, правилами перевезення вантажів.

Аналіз цих нормативних актів дає підстави твердити, що відповідальність перевізника за незбереження вантажу під час його перевезення має обмежений характер [59, 351].

Особливістю відповідальності перевізника вантажу є її обмежений характер, тобто відшкодуванню підлягають лише фактичні збитки, які виникли під час перевезення (реальний збиток). Відповідальність перевізника обмежується розміром вартості втраченого або відсутнього вантажу – у випадку втрати або недостачі вантажу; розміром суми, на яку зменшилася його вартість – у випадку ушкодження вантажу; розміром оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижче дійсної вартості вантажу – у випадку втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності [60, 254].

Відповідальність перевізника за схоронність перевезеного вантажу ґрунтується на загальних принципах цивільної відповідальності, закріплених у гл. 51 ЦК України. Однак законодавець, передбачивши для підприємницької діяльності більш строгу відповідальність, що настає незалежно від вини підприємця, зберігає на всіх видах транспорту відповідальність за несхоронність вантажу при наявності його вини, що презюмується. У ч. 1 ст. 924 ЦК України термін «вина» не зазначений, але наявне в даній статті посилання на обставини, що виключають майнову відповідальність, яким перевізник не міг запобігти й усунення яких від нього не залежало, дає змогу зробити висновок, що його вина презюмується. Цей принцип відповідальності залізничного перевізника за несхоронність вантажу конкретизується в 106 СЗ України. Таким чином, відповідальність залізничного перевізника настає за наявності умов, що є обов'язковими для цивільно-правової відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язання: протиправність поведінки, виникнення збитків, наявність причинного зв'язку між протиправною поведінкою і шкідливим результатом, що виник [61, 44]. .

Іншим проблемним питанням у сфері майнової відповідальності учасників зобов'язання по перевезенню вантажу є змішана відповідальність відправника вантажу (вантажодержувача) і перевізника за схоронність перевезеного вантажу. Вказується, що можливість застосування принципу змішаної відповідальності не суперечить нормам спеціального законодавства, у якому відсутня заборона на її застосування [62, 32]. Навпаки, необхідно відносно цього внести відповідні зміни до ЦК України і СЗ України. З урахуванням викладеного пропонується доповнити ч. 2 ст. 924 ЦК України абзацом третім такого змісту: «Коли несхоронність вантажу викликана умислом перевізника або його необережністю, то він зобов'язаний повністю відшкодувати збитки. Якщо невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажу відбулося з вини перевізника й відправника вантажу (одержувача), то розмір відповідальності винної сторони може бути зменшений у судовому порядку». Аналогічним положенням пропонується доповнити й СЗ України.

На залізничному транспорті нестача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничних розбіжностей визначення його маси і природної втрати вантажу під час перевезення. Загальна сума відшкодування збитків 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 нього провізну плату, якщо вона не включається до вартості втраченого вантажу [63, 10]. Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу. Вартість вантажів, які належать громадянам і вартість яких не було оголошено під час відправлення, визначається за цінами, що діють у тому місці і на той час, де і коли здійснюється відшкодування збитків (ст. 114, 115 СЗ України).

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження вантажу з моменту прийняття його до перевезення і до видачі вантажу одержувачу. Одержувач вантажу має право відмовитися від його прийняття і вимагати відшкодування збитків за умов пошкодження вантажу і, водночас, зміни внаслідок цього якості останнього у тій мірі, в якій вантаж не може бути використаним за прямим призначенням [64, 15].

Одержувач або відправник мають право вимагати видачі вантажу, який знайдено, незважаючи на оформлення його нестачі чи втрати, навіть тоді, коли перевізник відшкодував пов'язані з цим збитки. У даному разі одержувач або відправник зобов'язані повернути перевізнику суму отриманого відшкодування. Порядок реалізації цього права закріплено у транспортних кодексах, статутах і правилах перевезення вантажів.

Відповідно до ст. 117 СЗ України відправник або одержувач мають право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо останній не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення строку доставки, а у разі перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні – після закінчення двох місяців з дня приймання його до перевезення. Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених строків, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У разі коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, вказана сума зменшується з урахуванням збитків, визначених у порядку, передбаченому ст. 114 СЗ України [65, 378].

Таким чином, встановлюється право, а не обов'язок одержувача (відправника) вимагати видачі йому втраченого вантажу за умови повернення отриманого відшкодування. Виняток із цього правила передбачено ст. 117 СЗ України, яким передбачений обов'язок одержувача прийняти вантаж, що прибув з перевищенням зазначених строків, і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У випадку, якщо вантаж прибув у частково ушкодженому стані, зазначена сума зменшується з урахуванням збитку, визначеного у встановленому Статутом порядку.

Отже, втрату, нестачу та пошкодження вантажу слід розглядати як збитки, заподіяні перевізником внаслідок неналежного виконання ним обов'язків за договором перевезення вантажу. Особливістю відповідальності перевізника вантажу є її обмежений характер, тобто відшкодуванню підлягають лише фактичні збитки, які виникли під час перевезення (реальний збиток). Відповідальність перевізника обмежується розміром вартості втраченого або відсутнього вантажу – у випадку втрати або нестачі вантажу; розміром суми, на яку зменшилася його вартість, – у випадку ушкодження вантажу; розміром оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижче дійсної вартості вантажу – у випадку втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності.

Відповідальність залізничного перевізника настає за наявності умов, що є обов'язковими для цивільно-правової відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язання: протиправність поведінки, виникнення збитків, наявність причинного зв'язку між протиправною поведінкою і шкідливим результатом, що виник.

Презумпція втрати вантажу полягає в тому, що вантажоодержувачеві належало право самостійно визначити втрату вантажу й стягнути його вартість із перевізника або зобов'язати перевізника здійснювати розшук вантажу. Виходячи із цього, пропонується закріпити в ст. 110-111 СЗ України презумпції втрати вантажу як припущення про те, що у випадку прострочення перевізником строку доставки вантажу він вважається втраченим.

Змішана відповідальність (відправника вантажу (вантажоодержувача) і перевізника за схоронність перевезеного вантажу) не суперечить нормам спеціального законодавства, у якому відсутня заборона на її застосування. Навпаки, необхідно відносно цього внести відповідні зміни до ЦК України і СЗ України. З урахуванням викладеного пропонується доповнити ч. 2 ст. 924 ЦК України абзацом третім такого змісту: «Коли несхоронність вантажу викликана умислом перевізника або його необережністю, то він зобов'язаний

повністю відшкодувати збитки. Якщо невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажу відбулося з вини перевізника й відправника вантажу (одержувача), то розмір відповідальності винної сторони може бути зменшений у судовому порядку». Аналогічним положенням пропонується доповнити й Статут залізниць України.

Висновки до Розділу 2.

1. Аргументовано, що перевізник не має права відмовити у прийнятті для перевезення вантаж, який завантажений у транспортні засоби, що йому не належать, якщо цей вантаж подано для перевезення у визначені договором строки та відповідно до інших умов договору перевезення вантажу залізничним транспортом.

Виняток з цього правила складають випадки, коли вантаж пред'явлено для перевезення в транспортних засобах, що не придатні для перевезення відповідного вантажу або якщо відправник вантажу пред'явив вантаж із порушенням умов прийнятої заявки на перевезення.

2. У 110-111 СЗ України необхідно закріпити презумпцію втрати вантажу. Це дозволить вантажоодержувачеві самому вирішити, висувати вимоги до перевізника про відшкодування збитку або зобов'язати його здійснювати розшук вантажу без обмеження часовим проміжком.

3. У роботі доведено, що коли несхоронність вантажу зумовлена умислом чи необережністю перевізника, тоді він зобов'язаний повністю відшкодувати заподіяні збитки. Якщо ж невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажу зумовлене виною перевізника й відправника вантажу (одержувача), тоді розмір відповідальності кожної сторони може бути зменшений у судовому порядку. Це дозволяє зробити висновок, що у відносинах перевезення вантажу залізним транспортом

можливе застосування змішаної відповідальності, що не суперечить нормам спеціального законодавства.

ВИСНОВКИ

1. Цивільно-правова відповідальність перевізника вантажу залізничним транспортом є обмеженою. Зокрема, вона обмежена розміром вартості втраченого, пошкодженого вантажу, розміром суми, на яку зменшилася його вартість та розміром оголошеної цінності вантажу.

2. Межі відповідальності за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань за договорами перевезень вантажів залізничним транспортом нормативно визначається загальними положеннями про відповідальність, які передбачені нормами ЦК України та ГК України, спеціальними правилами, що закріплені у СЗ України та відповідними підзаконними нормативними актами. Немаловажливою у цьому питанні є узагальнена судова практика, що здійснюється Вищим господарським судом України.

3. Багаторівневе правове регулювання цивільно-правової відповідальності у договірних зобов'язаннях перевезення вантажу залізничним транспортом породжує певні колізії. Йдеться, про встановлений нами в процесі дослідження, принцип обмеженої відповідальності перевізника, що суперечить загальному принципу повної відповідальності у зобов'язальних правовідносинах, який визначений законодавством України та засадам правового регулювання підприємницької діяльності,

4. Відповідно до положень ст. 617 ЦК України та ст. 218 ГК України, підставами звільнення від відповідальності за порушення зобов'язання є випадок або непереборна сила. Таким чином, відсутність вини зумовлює відсутність відповідальності, за умови, якщо законом чи договором не передбачено відповідальності і без вини. З цього слідує, що ЦК України не ототожнює, а, навпаки, розрізняє поняття випадку і непереборної сили.

5. Аргументовано, що перевізник не має права відмовити у прийнятті для перевезення вантаж, який завантажений у транспортні засоби, що йому не належать, якщо цей вантаж подано для перевезення у визначені договором

строки та відповідно до інших умов договору перевезення вантажу залізничним транспортом.

Виняток з цього правила складають випадки, коли вантаж пред'явлено для перевезення в транспортних засобах, що не придатні для перевезення відповідного вантажу або якщо відправник вантажу пред'явив вантаж із порушенням умов прийнятої заявки на перевезення.

6. У 110-111 СЗ України необхідно закріпити презумпцію втрати вантажу. Це дозволить вантажоодержувачеві самому вирішити, висувати вимоги до перевізника про відшкодування збитку або зобов'язати його здійснювати розшук вантажу без обмеження часовим проміжком.

7. У роботі доведено, що коли несхоронність вантажу зумовлена умислом чи необережністю перевізника, тоді він зобов'язаний повністю відшкодувати заподіяні збитки. Якщо ж невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажу зумовлене виною перевізника й відправника вантажу (одержувача), тоді розмір відповідальності кожної сторони може бути зменшений у судовому порядку. Це дозволяє зробити висновок, що у відносинах перевезення вантажу залізним транспортом можливе застосування змішаної відповідальності, що не суперечить нормам спеціального законодавства.

ПЕРЕЛІК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Цивільний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№ 40-44. – Ст.356.
2. Бабкин Б. Г., Гарбар А. Б. Принцип ограниченной ответственности и страхование в сфере железнодорожных перевозок грузов // Журнал российского права. – 2008. – № 8. – С. 46. – 46-55.
3. Романович А. Н. Транспортные правоотношения. / А. Н. Романович / – Минск: Изд-во «Университетское». – 1984. – 126 с.
4. Канзафарова І. С. Ефективність цивільно-правової відповідальності: комплексний підхід // Держава і право: Зб. наук. пр. Юридичні і політичні науки. Вип. 24. – К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2004. – С. 270-273.
5. Шевченко Я. Н. Понятие и механизм гражданско-правовой ответственности/ Повышение роли гражданско-правовой ответственности в охране прав и интересов граждан и организаций / Отв. ред.: Собчак А. А., Шевченко Я. Н. – К.: Наукова думка, 1988. – С. 6-58.
6. Господарський кодекс України // Відомості Верховної Ради України. – 2003 – №18-22, – Ст.144.
7. Баукин В. Принципы ответственности за нарушение обязательств перевозки грузов железнодорожным транспортом / В. Баукин // Хозяйство и право. – 2004. – № 8. – С. 31-41.
8. Туманов В. А. Понятие «непреодолимой силы» в советском гражданском праве / Туманов В. А.// Вопросы советского гражданского права. Сб. ст. – М., 1955. – С. 94-116.
9. Базылев Б. Т. Об институте юридической ответственности / Б. Т. Базылев // Советское государство и право. – 1975. – № 1. – С. 110-115.
10. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
11. Про залізничний транспорт: Закон України від 4.07.1996 р. // Відомості

- Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.
12. Статут залізниць України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. // Офіційний вісник України. – 1998. – № 13. – Ст. 548.
 13. Про затвердження Правил користування вагонами і контейнерами. [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0165-99>
 14. Правил перевезення вантажів залізничним транспортом. [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/SH000126.html
 15. Булгакова І. В. Правове регулювання перевезення вантажів залізничним транспортом в Україні: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.04 / Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. – К., 2003. – С. 13.
 16. Смирнов В. Т., Яковлева В. Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. – Ленинград: Изд. ЛГУ, 1978. – С. 196. – 221 с.
 17. Подколзін І. В. Реалізація принципу повного відшкодування збитків у Цивільному кодексі України // Університетські наукові записки. – 2007. – № 4 (24) – С. 212. – С. 208-213.
 18. Басін К. В. Юридична відповідальність як різновид соціальної відповідальності // Правова держава: щорічник наукових праць Інституту держави і права ім. В.М. Корецького НАН України. Вип. 14. – К., 2003. – С. 108-114.
 19. Науково-практичний коментар Цивільного кодексу України: У 2-х т. / За заг. ред. О. В. Дзери (кер. авт. кол.), Н. С. Кузнєцової, В. В. Луця. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – Т. II. – С. 57. – 1088 с.
 20. Науково-практичний коментар Господарського кодексу України / Кол. авт.: Г. Л. Знаменський, В. В. Хахулін, В. С. Щербина та ін.; За заг. ред. В. К. Мамутова. – К.: Юрінком Інтер, 2004. – С. 378. – 688 с.

21. Дозорець О. Договір перевезення вантажів різними видами транспорту: правова характеристика // Предпринимательство, хозяйство и право. – 2001. – №7. – С. 21–23.
22. Про застосування деяких норм Статуту залізниць України та Правил перевезення вантажів: Листа Вищого господарського суду України від 20 серпня 2001 р. № 01-8/917 // Вісник господарського судочинства. – 2001. – № 4.
23. Про деякі питання практики застосування майнової відповідальності за невиконання чи неналежне виконання грошових зобов'язань: роз'яснення президії Вищого арбітражного суду України від 29.04.1994 р. № 02-5/293 // Комп'ютерна система інформаційно-правового забезпечення ЛІГА: Закон.
24. Господарський кодекс України: Коментар / За заг. ред. Н. О. Саніахметової – Х.: ТОВ «Одіссей», 2004. – С. 478. – 848 с.
25. Черешнюк В. Н. Штрафні санкції за порушення господарських договорів // Підприємництво, господарство і право – 2006. – № 7. – С. 83-87.
26. Отраднава О. О. Неустойка в цивільному праві : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук : спец. 12.00.03 «Цивільне право; цивільний процес; сімейне право; міжнародне приватне право» / О. О. Отраднава. – К., 2002. – С. 16. – 20с.
27. Принципы международных коммерческих договоров / Пер. А. С. Комарова – М.: Междунар. отношения, 2003. – С. 227. – 288 с.
28. Копиленко О. Окремі колізії українського законодавства // Право України. – 2000. – № 12. – С. 13-15.
29. Иоффе О. С. Избранные труды: В 4-х т. Т. III. Обязательственное право. – СПб.: Издательство «Юридический центр Пресс», 2004. – С. 211. – 837 с.
30. Овечкін В. Е. Конституція України та розвиток транспортного законодавства. Деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезень вантажів залізницею (за матеріалами судової колегії по

перегляду рішень, ухвал, постанов) // Вісник Вищого арбітражного суду України. – 2000. – № 2. – С. 35-40.

31. Про деякі питання практики застосування норм Цивільного та Господарського кодексів України: інформаційний лист Вищого господарського суду України [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon.nau.ua/doc/?uid=1077.1720.0>.
32. Егоров Н. Д. Причинная связь как условие юридической ответственности / Н. Д. Егоров // Советское государство и право. – 1981. – № 9. – С. 120-131.
33. Примак В. Д. Вина і добросовістність в цивільному праві: Монографія. – К.: Юрінком, 2008. – 432 с.
34. Шипка А. Форс-мажор // Рабочее время (Приложение к еженедельнику «Финансовая консультация»). – 1999. – № 33-36. – С. 30-31.
35. Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / О. В. Дзера (керівник авт. кол.), Д. В. Боброва, А. С. Довгерт та ін.; За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – Кн. 1. – С. 702. – 720 с.
36. Цивільне право України. Загальна частина : підруч. / За заг. ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової, Р. А. Майданика. – 3-тє вид., перероб. і допов. – К. : Юрінком Інтер, 2010. – Кн. 1. – 976 с.
37. Покровский И. А. Основные проблемы гражданского права. – М.: Статут, 1998. – С. 277. – 353 с.
38. Баранова Л. М. Обставини, які звільняють від відповідальності в цивільному праві : автореф. дис. на здобуття наук. ступеня канд. юрид. наук. – Х. Національна юридична академія України ім. Ярослава Мудрого, 1998. – 18 с.
39. Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею: роз'яснення президії Вищого господарського суду України від 29.05.2002 р. № 04-5/601 (викладеному у редакції від 29.09.2008 р. № 04-5/225) [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://news.yurist-online.com/laws/300/>

40. Дрішлюк В. І. Поняття та ознаки публічного договору за цивільним законодавством України // Практика виборчого процесу в Україні та проблеми його правового регулювання. Збірник тез та доповідей. – Одеса: Юридична література, 2005. – С. 146–148.
41. Астахова Е. Н. Договор о предъявлении груза и подаче транспортных средств на железнодорожном транспорте: автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Юридический факультет Московского гуманитарного университета. – М., 2007. – С. 9–14.
42. Довгополов А. А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Московской академии экономики и права. – М., 2006. – С. 20.
43. Про затвердження окремих розділів Правил перевезень вантажів : Наказ Міністерства транспорту України № 644 від 21.11.2000 р. // Офіційний вісник України. – 2000. – № 48. – Ст. 2108.
44. Правил обчислення термінів доставки вантажів: наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. № 644 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0865-00>
45. Примак В. Д. Цивільно-правова відповідальність юридичних осіб. Монографія. – К.: Юрінком, 2007. – 432 с.
46. Практика розгляду господарських спорів судами України. Довідник на 2005 рік: збірник. – К.: Юридична практика, 2005.
47. Тимчасове положення про порядок місячного планування перевезень вантажів залізничним транспортом України: наказ Міністерства транспорту України від 02.03.95 № 89 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0084-95>
48. Правил обчислення термінів доставки вантажів: наказ Міністерства транспорту України від 21.11.2000 № 644 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/z0865-00>

49. Перевезення вантажів залізницею: правове регулювання та арбітражна практика. Тези доповідей і виступів науково-практичного семінару. – К.: Видавничий Дім Юридична книга. – 2000. – 80 с.
50. Хозяйственный кодекс Украины: Научно-практический комментарий / Под общ. ред. А. Г. Бобковой. – Харьков: Издатель ФП-П Вапнярчук Н. Н., 2008. – С. 969.
51. Щербина В. С. Деякі питання відповідальності учасників господарських відносин / В. С. Щербина // Приватне право і підприємництво. – 2006. – Вип. 5. – С. 182-185.
52. Бервено С. М. Проблеми договірної права України: Монографія. - К.: Юрінком Інтер, 2006. – 392 с.
53. Довгополов А.А. Ответственность железнодорожного перевозчика за ненадлежащее исполнение обязательства грузовой перевозки // Транспортное право. – 2004. – № 3. – С. 31-33.
54. Правил складання актів: наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2002 р. № 334 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/z0567-02>
55. Постанова Вищого господарського суду України від 10.03.2006 р. у справі № 44/309 [Електронний ресурс] – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/vc309600-06>
56. Інструкція з актово-претензійної роботи на залізницях держав-учасниць Співдружності, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської республіки [Електронний ресурс] – Режим доступу: http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/998_019
57. Боднар Т. В. Деякі проблеми захисту цивільних прав у договірних зобов'язаннях // Університетські наукові записки. – 2007. – № 2 (22). – С. 113-118
58. Хаскельберг Б. Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза. – М.: «Юрид. лит.», 2008. – 141с.
59. Хуторян Н. М. Поняття юридичної відповідальності в загальній теорії

- права // Держава і право. Юрид. і політ. науки. – К.: Ін-т держ. і права ім. В. М. Корецького НАН України, 2007. – Вип. 11. – С. 340-357.
60. Щербина В. С. Господарське право. Підручник. – К.: Юрінком Інтер, 2003. – 480 с.
61. Витрянский В. Договоры об организации перевозок грузов // Хозяйство и право. – 2007. – № 3. – С. 41-55.
62. Витрянский В. Договоры, регулирующие перевозки грузов в прямом смешанном сообщении // Хозяйство и право. – 2004. – № 6. – С. 25-44.
63. Гвоздецкий А. О правовых аспектах железнодорожных перевозок // Юридическая практика. – 2007. – № 24. – С. 10-11.
64. Данилова Т. Б. Деякі аспекти застосування процесуального законодавства при вирішенні спорів, що виникають із статуту залізниць України та перевезення вантажів залізницею // Вісник господарського судочинства. – 2007. – № 5. – С. 15. – С. 12-17.
65. Медведев Д. А., Смирнов В. Т. Транспортные обязательства // Гражданское право: Учебник. Часть II./ Под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого. М.: «ПРОСПЕКТ», 1997. – С. 377.