

УДК 347.763.3

Тарас Гриняк,*аспірант**Науково-дослідного інституту приватного права і підприємництва
імені академіка Ф. Г. Бурчака
Національної академії правових наук України*

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ПОРУШЕННЯ СТРОКІВ ДОСТАВКИ ВАНТАЖУ

Статтю присвячено особливостям відповідальності перевізника за порушення строків доставки вантажу. Акцентовується увага на ознаках порушення перевізником строку доставки вантажу. Проаналізовано випадки ненастання наслідку у вигляді цивільно-правової відповідальності за прострочення доставки вантажу. Запропоновано авторський підхід до визначення розміру штрафу для перевізника у разі допущення порушення строку доставки вантажу.

Ключові слова: договір перевезення вантажу автомобільним транспортом, порушення договору, цивільно-правова відповідальність, строк договору, прострочення, строк доставки, строк транспортальності.

Постановка проблеми. Одним із найважливіших елементів належного виконання перевізником зобов'язань щодо перевезення вантажів є своєчасне виконання ним договірних умов. Так, відповідно до ст. 919 ЦК України перевізник зобов'язаний доставити вантаж 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.

Строк дії договору перевезення вантажу, тобто час, необхідний для його виконання, визначається проміжком часу від моменту прийняття вантажу для перевезення до моменту його видачі одержувачу вантажу у пункті призначення [1, с. 119]. Цей проміжок часу може бути передбачений договором, визначений транспортним статутом або відповідними правилами. Але ані в ЦК України, ані в спеціальних нормативно-правових актах не закріплено конкретного строку виконання договору автомобільного перевезення вантажу. Тому загальні строки доставки вантажу встановлюються, як правило, за згодою сторін у договорі, крім випадків перевезення швидкопсувних вантажів, які встановлюються на нормативному рівні або самим вантажовідправником.

Метою статті є проаналізувати випадки ненастання наслідку у вигляді цивільно-правової відповідальності за прострочення доставки вантажу.

Виклад основного матеріалу. Загальний строк доставки вантажів включає в себе кілька елементів: а) час на вчинення дій, необхідних для відправки вантажу; б) час транспортування, тобто перебування вантажу в дорозі; в) час на видачу вантажу, враховуючи строк на оповіщення одержувача про прибуття вантажу. Сукупність усіх трьох елементів складає строк доставки вантажу від станції відправлення до станції призначення.

Однак транспортним законодавством не передбачено обставин, які не включаються в строк доставки вантажу автомобільним транспортом. Такими обставинами, на нашу думку, мають бути: 1) час затримки відправлення вантажу з вини відправника (якщо завантаження здійснюється його засобами); 2) час очікування вантажу в пункті перевантаження, але не більше 10 годин (для швидкопсувних – 3 години); 3) час затримки вантажу в пункті відправлення або перевантаження на вимогу державних органів, санітарних, карантинних та інших установ. Тобто термін доставки вантажу збільшується на той строк, упродовж якого виникла одна із зазначених вище обставин.

Таким чином, умовою відповідальності автотранспорту за прострочення доставки вантажу є недотримання ним визначеного строку. Зазначений строк визначається з урахуванням відстані, з огляду на дорожні умови між пунктами приймання вантажу для перевезення і видачі його в пункті призначення і встановлюється за домовленістю сторін. Порушення цього терміну означає прострочення в доставці і стягнення з перевізника штрафу.

Однак не в кожному випадку наявності факту прострочення для перевізника настане наслідок у вигляді цивільно-правової відповідальності. Наслідки прострочення залежать від наявності чи відсутності вини перевізника. Як правильно підкреслив Г.П. Савічев, з наявністю вини закон пов'язує лише наслідки, але не власне факт прострочення [2, с. 43]. Натомість П.Д. Камінська вважає прострочення лише винним невиконанням зобов'язання [3, с. 58].

З цієї тези незрозумілим залишається питання можливості лише винного прострочення. Так, аналізуючи ознаку протиправності діяння як умови настання цивільно-правової відповідальності перевізника, доходимо висновку, що факт протиправності має місце вже тоді, коли дія перевізника не відповідає нормам закону та/або умовам укладеного договору. Більше того, може виникнути й інша ситуація, коли дії перевізника є умисними, але ознак проти-

правності не мають, а отже, відсутні підстави для його відповідальності, яка настає внаслідок протиправного порушення суб'єктивних прав вантажовідправника. Таким чином, прострочення перевізником виконання обов'язків за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом є невиконанням або неналежним виконанням зобов'язання незалежно від наявності вини перевізника. Автомобільний перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що прострочення в доставці вантажу сталося не з його вини. Оскільки вина перевізника презюмується, то тягар доведення обставин, що зумовили затримку в доставці вантажу і виключають його вини, лежить на автотранспортному підприємстві.

Відповідальність за прострочення доставки вантажу передбачена в декількох нормативно-правових актах. Так, відповідно до 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). Як бачимо, ЦК України формою відповідальності перевізника визначає відшкодування завданих збитків, однак не заперечує й іншого прояву відповідальності перевізника, причому визначатися вона може і в договорі.

Норми ГК України, що визначають відповідальність за прострочення в доставці вантажу, суттєво відрізняються від положень ЦК України. Так, згідно зі ст. 313 ГК України розмір штрафів, що стягуються з перевізників за прострочення в доставці вантажу, визначається відповідно до закону. Сплата штрафу за доставку вантажу з простроченням не звільняє перевізника від відповідальності за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, що сталися внаслідок прострочення. Тобто норми ГК України передбачають єдину форму відповідальності перевізника – штраф. Крім цього, законодавче положення про відповідальність перевізника відповідно до закону порушує принцип свободи сторін договору щодо визначення форми і розміру відповідальності при його укладенні.

Спеціальні нормативно-правові акти України містять також відповідні норми. Так, ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачає, що за прострочення доставки вантажу до пункту призначення перевізник несе перед вантажовідправником (вантажодержувачем) відповідальність згідно з умовами договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом. Із наведеного випливає, що, перевізник несе за прострочення відповідальність, по-перше, передбачену в договорі, а не в законі, а, по-друге, не лише у вигляді штрафу, тобто інші форми відповідальності не заперечуються.

Як бачимо, у вищевказаних нормативно-правових актах не конкретизується відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу. Однак, аналізуючи дані законодавчі норми можна дійти висновку, що за це порушення перевізник має нести відповідаль-

ність у виді сплати штрафу, а також за наявності підстав – відшкодувати завдані внаслідок прострочення виконання зобов'язання збитки відповідно до ст. 923 ЦК України. Кожна зі вказаних форм відповідальності перевізника може виступати як додатковою мірою відповідальності, так і альтернативною.

Виникають певні зауваження з приводу розміру штрафу, встановленого законодавцем для перевізника у випадку допущення порушення строку доставки вантажу. Так, згідно з п. 138 САТ за прострочення доставки вантажу перевізник має сплачувати одержувачу штраф в розмірі 12 % провізної плати за кожен день прострочення, але не більше 60 % плати за перевезення. Тобто максимальний штраф, який зобов'язаний сплатити перевізник за прострочення доставки вантажу, встановлюється за 5 днів, по закінченні яких одержувач має право вимагати відшкодування за втрачений вантаж. Для порівняння з іншими видами транспорту, наприклад, на залізниці встановлено відповідальність за прострочення доставки вантажу залежно від кількості днів прострочення до строку доставки – від 10 до 30% провізної плати [4]. При перевезеннях повітряним транспортом перевізник має сплачувати одержувачу штраф в розмірі 5% плати за перевезення за кожен день прострочення, але не більше 50% плати за перевезення [5]. Отже, за п'ять днів прострочення доставки вантажу залізниця сплачує відправнику 30% провізної плати, автомобільний перевізник за цей самий строк сплачує одержувачу 60% плати за перевезення, а повітряний перевізник – за десять днів лише 50% провізної плати. Зважаючи на відмінність автомобільного перевезення від повітряного, яке характеризується великою швидкістю перевезень вантажу і провізна плата через це за повітряне перевезення значно вища, ніж за інші види перевезення, таке співвідношення розміру відповідальності за прострочення є порівняно виправданим. Невиправданим, на нашу думку, є розмір відповідальності автомобільного перевізника, який удвічі перевищує розмір відповідальності під час залізничних перевезень. Це можна пояснити тим, що норма ст. 138 САТ, яка визначає конкретні розміри відповідальності за прострочення в доставці вантажу під час міжміських перевезень не зовсім відповідає сучасним економічним реаліям і на практиці майже не застосовується. Тому в новому САТ необхідно встановити різні розміри штрафу за прострочення доставки вантажу залежності кількості днів прострочення, які не доцільно обмежувати лише п'ятиденним строком.

Враховуючи вищевказане, вважаємо, що в новому САТ положення щодо відповідальності перевізника за несвоєчасну доставку вантажу необхідно викласти в такій редакції: «Перевізник сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з його вини) у розмірі:

- 1) 10% провізної плати – за прострочення на дві доби;
- 2) 20% провізної плати – за прострочення на три доби;

3) 30% провізної плати – за прострочення на чотири і більше діб».

Прострочення доставки вантажу під час його перевезення може стати причиною його псування або пошкодження. У цьому випадку, крім сплати штрафу за прострочення його доставки, перевізник зобов'язаний відшкодувати збитки, завдані псуванням, пошкодженням вантажу. Підтвердженням наведеного може слугувати думка Т.Є. Абової, яка, аналізуючи питання застосування норми про відповідальність перевізника за порушення встановленого терміну доставки вантажу, зазначає, що встановлена неустойка не є винятковою. Вона не звільняє автомобільного перевізника (іншу винну сторону) від відшкодування спричиненого простроченням збитків в розмірі, встановленому законом. Наприклад, якщо в результаті прострочення доставки вантаж прийшов в непридатний стан, перевізник зобов'язаний крім сплати уповноваженій особі штрафу за порушення строків доставки відшкодувати суму, на яку знизилася вартість вантажу, а за неможливості відновлення пошкодженого вантажу – його вартість [6, с. 478].

Варто зазначити, що в літературі з цього приводу існує й інша думка. Наприклад, В.В. Вітрянський зазначав, що у наведеному прикладі йдеться про два різні порушення різних умов договору перевезення вантажу: недотримання встановленого терміну доставки вантажу і небереження вантажу, що перевозиться, за порушення яких застосовуються, причому самостійно, різні заходи майнової відповідальності, в першому випадку – штраф за прострочення доставки вантажу, у другому – відшкодування шкоди, завданої втратою, нестачею або пошкодженням (псуванням) вантажу [7, с. 176].

Разом з тим незрозуміло, яким чином обставина наявності чи відсутності заподіяних вантажовідправнику збитків впливає на винятковий характер неустойки, встановленої законом у випадку порушення умови договору перевезення вантажу щодо строку його доставки. Підтвердженням цього можуть служити будь-які інші випадки, коли прострочення в доставці вантажу не спричинило його пошкодження (псування). За таких обставин вантажоодержувачу чи вантажовідправнику не доведеться обмежуватися лише стягненням із перевізника штрафу за порушення строку доставки вантажу, він матиме право на відшкодування збитків, завданих його несвоєчасною доставкою, наприклад, у зв'язку зі зміною цін на відповідні матеріальні цінності. Тому, на нашу думку, позиція В.В. Вітрянського з цього приводу є спірною, оскільки відповідальність перевізника за це порушення виражається не лише у виді штрафу, але й збитків. Крім цього, сторонам надано право своєю домовленістю змінювати характер і розмір відповідальності за допущене порушення.

Аналізуючи питання відшкодування перевізником збитків, завданих внаслідок прострочення доставки вантажу, слід зазначити, що факт прострочення доставки сам по собі не може бути підставою для покладання відповідальності за його псування на автоперевізника.

За таких умов відповідальність на перевізника покладатиметься лише тоді, коли буде встановлений причинний зв'язок між допущеним простроченням у доставці та псуванням вантажу. Якщо псування сталося через причини, що залежали лише від вантажовідправника, і пов'язане з будь-якими допущеними ним порушеннями (наприклад недодержання технологічного процесу обробки або виготовлення продукції, відвантаження її в неналежній тарі або упаковці), відповідальність має бути покладена на вантажовідправника, незважаючи на прострочення у доставці вантажу.

У практиці вирішення спорів щодо небереження вантажу питання відповідальності перевізника за псування вантажів, якщо вони доставлені з порушенням відповідного строку доставки (простроченням), є особливо актуальним тоді, коли перевозяться вантажі, що швидко псуються. Тобто йдеться про випадки доставки вантажу з порушенням терміну його доставки, однак в межах строку його транспортальності. В юридичній літературі з цього приводу зазначається, що у всіх випадках порушення строків доставки швидкопсувального вантажу і прибуття в пункт призначення зіпсованим необхідно встановлювати причинний зв'язок між допущеним простроченням і псуванням вантажу. Якщо буде встановлено, що псування вантажу сталося лише через прострочення доставки, відповідальність повинен нести перевізник незалежно від того, що строк транспортальності не є порушеним. Якщо вантаж був доставлений на адресу одержувача в межах строку доставки, однак із порушенням строку транспортальності і перевізник доведе, що таке псування відбулося з причин, які від нього не залежали, відповідальність має бути покладена на вантажовідправника [8, с. 132].

Однак псування вантажу може бути зумовлене як неправильним визначенням строку його транспортальності, так і порушенням режиму перевезення. У цьому випадку має вирішуватися питання про солідарну відповідальність вантажовідправника та перевізника.

Коли ж псування вантажу не пов'язане з допущеним простроченням у доставці і перевізник доведе, що таке відбулося з причин, що залежали лише від вантажовідправника (наприклад, завантаження перестиглих овочів та фруктів, не розсортованої продукції тощо), відповідальність має покладатися на вантажовідправника. Таким чином, якщо порівнювати строк транспортальності з строком доставки, можна дійти висновку, що у разі перевезень швидкопсувних вантажів основним строком для автомобільного перевізника має бути строк доставки.

Достатньо дискусійним є питання з приводу обсягу відповідальності перевізника у такому разі, тобто в якому розмірі перевізник зобов'язаний відшкодувати завдані простроченням доставки збитки. Так, згідно із ст. 22 ЦК України, збитками вважаються: 1) втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або має зробити для відновлення свого

порушеного права (реальні збитки); 2) доходи, які особа могла б реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушене (упущена вигода).

Однак ст. 924 ЦК України встановлено відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування вантажу у розмірі фактичної шкоди, тобто вона є обмеженою. Застосовуючи принцип аналогії, можна дійти висновку, що за порушення строків договору перевезення вантажу перевізник зобов'язаний нести відповідальність у розмірі фактичної шкоди, яку було завдано відправнику. І.О. Безлюдько вважає, що це досить недоречно, адже в умовах ринкової економіки встановлення строку договору перевезення вантажу і його виконання має суттєве значення для відправника саме в частині одержання доходів, якщо її права не порушені. А якщо з вини перевізника сталося прострочення договору перевезення вантажу, то чому відправник має нести ці витрати в розмірі упущеної вигоди? У такому разі до збитків мають належати реальні збитки та упущена вигода [1, с. 139].

Погоджуючись із вказаною думкою, вважаємо, що з метою запобігання неоднозначного застосування на практиці ст. 923 ЦК України потребує законодавчого врегулювання положення про те, що за наявності вини перевізника у простроченні доставки вантажу, він має нести відповідальність у розмірі фактичної шкоди, завданої відправнику простроченням виконання договору перевезення вантажу, а також упущеної вигоди.

Висновки

Таким чином, доходимо висновку, що за порушення автомобільним перевізником

зобов'язання щодо своєчасної доставки ввіреного йому вантажу в пункт призначення, він має нести відповідальність у виді сплати штрафу, а також за наявності причинного зв'язку між його неправомірними діями та шкідливими наслідками, що настали внаслідок такого прострочення, – відшкодувати потерпілій стороні завдані збитки в повному обсязі.

Список використаних джерел:

1. Безлюдько І.О. Договір перевезення вантажу повітряним транспортом за цивільним правом України: дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. / І. О. Безлюдько – Київ, 2005. – 139 с.
2. Савичев Г.П. Договор воздушной перевозки: Лекция для студентов юридического факультета государственного университета / Г.П. Савичева. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1963. – 43 с.
3. Каминская П.Д. Основания ответственности по договорным обязательствам / П.Д. Каминская // Вопросы гражданского права. – М., 1957. – 58 с.
4. Статут залізниць України : Затв. пост. Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. // Офіц. вісн. України. – 1998. – № 14. – Ст. 548.
5. Правила повітряних перевезень вантажів : Затв. наказом М-ва трансп. України від 14 жовтня 2003 р. // Офіц. вісн. – 2003. – № 46. – Ст. 407.
6. Хозяйственное право: Учебник / Под ред. В.В. Лаптева. – М.: Юрид. лит., 1983. – 478 с.
7. Витрянский В.В. Договор перевозки / В. В. Витрянский. – М.: Статут, 2001. – 176 с.
8. Елдашов Гуламирза Алиф оглы. Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Елдашов Гуламирза Алиф оглы. – М., 2006. – 132 с.

Статья посвящена особенностям ответственности перевозчика за нарушение сроков доставки груза. Акцентируется внимание на признаках нарушения перевозчиком срока доставки груза. Проанализированы случаи наступления последствий в виде гражданско-правовой ответственности за просрочку доставки груза. Предложен авторский подход к определению размера штрафа для перевозчика в случае нарушения срока доставки груза.

Ключевые слова: договор перевозки груза автомобильным транспортом, нарушение договора, гражданско-правовая ответственность, срок договора, просрочка, срок доставки, срок транспортабельности.

The article deals with the peculiarities of carrier's liability for violation of the terms of delivery of goods. The attention is paid to features of the carrier's violation of the terms of delivery. The cases of non-occurrence of the consequences in the form of civil liability for delay in delivery of goods are analyzed. The authorial approach to determining the amount of the fine for the carrier in case of the admission of violations of the terms of delivery of goods are proposed.

Key words: contract of carriage of goods by road, violation of a contract, civil liability, term of a contract, delay, term of delivery, term of transportability.

