

**УДК 347.763.3**

## **ПРИЧИННИЙ ЗВ'ЯЗОК В ІНСТИТУТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ**

***Донська Л. Д.***

***Таврійський національний університет ім. В. І. Вернадського, Сімферополь, Україна***

У статті аналізується причинний зв'язок в інституті перевезення. Формулюються відповідні висновки і рекомендації щодо внесення змін до окремих статей спеціальних нормативних актів, які регулюють перевезення.

***Ключові слова:*** договір перевезення, причинний зв'язок.

Послідовне передання вантажу відправником перевізникові та перевізником вантажоодержувачеві, встановлення розгорнутих положень, що формулюють права та обов'язки названих суб'єктів, породжує цілу низку проблем, пов'язаних із встановленням тих причин, які привели до незбереження вантажу чи сприяли його незбереженню. Викладене свідчить про актуальність дослідження проблеми причинного зв'язку в інституті перевезення, адже належне її вирішення сприятиме адекватному правовому регулюванню даних відносин. Тому метою даної статті є аналіз правових приписів інституту перевезення, що стосуються проблеми причинного зв'язку.

Причиною незбереження вантажу при перевезенні насамперед може бути несправність транспортного засобу. Тому на перевізника спеціальними правилами покладається обов'язок подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків сміття, реквізиту, а в необхідних випадках – продезінфіковані транспортні засоби (ст. 31 СЗ [3]). Відповідно до ст. 31 СЗ у випадку здійснення завантаження вагонів відправником, а також при перевезенні вантажів контейнерами, на відправника покладається обов'язок визначити придатність транспортного засобу, поданого для перевезення вантажу, в комерційному відношенні. Встановлення цього обов'язку є суттєвим для розподілу сфери відповідальності за незбереження вантажу між вантажовідправником та перевізником, що в свою чергу актуалізує проблему встановлення причинного зв'язку між діями (бездіяльністю) кожного із цих учасників правовідносин щодо перевезення та незбереженням вантажу.

Встановлення причинного зв'язку незбереження вантажу при перевезенні з діями (бездіяльністю) однієї із названих осіб чи обох цих осіб одночасно передбачає чітке визначення змісту обов'язків перевізника та вантажовідправника щодо забезпечення належного стану транспортного засобу. На залізницю (перевізника) покладається обов'язок забезпечити належний стан транспортного засобу, який подається під завантаження. Належний стан транспортного засобу відповідно до ст. 31 СЗ включає до себе справність (1), придатність для перевезення відповідного вантажу (2), очищеність від залишків сміття, вантажу, реквізиту (3), при необхідності – дезінфікованість (4). Не можна, однак, стверджувати, що кожна із

названих вище ознак належного стану транспортного засобу чітко відокремлюється від інших. Зокрема, невиконання залізницею обов'язку подавати під завантаження транспортні засоби очищеними від залишків сміття, вантажу, реквізиту може охоплюватися обов'язком забезпечити придатність транспортних засобів для перевезення відповідного вантажу. Те ж треба сказати і про обов'язок подавати транспортні засоби дезінфікованими. У свою чергу придатність транспортного засобу для перевезення відповідного вантажу може охоплюватися ознакою технічної справності такого засобу, а може і не охоплюватись нею.

Проте, різке розмежування між технічною справністю транспортного засобу та придатністю цього засобу у комерційному відношенні стало традицією. Воно увійшло до підручників цивільного права. На позиції чіткого розмежування технічної справності транспортного засобу та його комерційної придатності стоїть і президія Вищого господарського суду: «Оскільки незбереження вантажу може бути наслідком як технічної несправності вагону або контейнера, так і їх непридатності для перевезення певного вантажу (тобто у комерційному відношенні), то при 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» [6].

Але наведені твердження видаються такими, що не повністю відповідають букві нормативно-правових актів, які не виключають такої технічної несправності транспортного засобу, яка робить його непридатним для перевезення відповідного вантажу, але транспортний засіб може бути використаний для перевезення іншого вантажу. Такий висновок впливає, зокрема, із п. 8.4 Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні [4]. Він покладає на замовника (вантажовідправника) обов'язок перед завантаженням автомобілів, причепів, напівпричепів з кузовом типу «фургон», автоцистерн і контейнерів перевірити придатність рухомого складу і контейнерів для перевезення вантажу в комерційному відношенні. Зміст слів «в комерційному відношенні» розкривається в абзаці другому цього ж пункту: «Якщо виявлене пошкодження, яке може вплинути на цілісність і якість вантажу при перевезенні, замовник повинен відмовитись від завантаження в такий рухомий склад або контейнери, про що складається акт за встановленою формою».

Тобто, будь-яке пошкодження рухомого складу або контейнера (будь-яка технічна несправність), що загрожує збереженню вантажу, є підставою для відмови від завантаження вантажу за результатами перевірки рухомого складу чи контейнерів у комерційному відношенні. Таке розуміння співвідношення технічної справності транспортного засобу та його комерційної придатності в науці не відхиляється. Визнається, що справність і придатність транспортних засобів має бути техніко-комерційною. Луць В. В. услід за наведеним вище висловлюванням про необхідність розрізняти технічну справність та комерційну придатність транспортного засобу також визнає, що «під придатністю рухомого складу у

комерційному відношенні для перевезення цього вантажу слід розуміти технічний і фізичний стан рухомого складу...» [5].

Отже, на перевізника покладається весь комплекс обов'язків щодо забезпечення як технічної справності транспортного засобу, що подається під завантаження, так і придатності цього засобу для перевезення відповідного вантажу. Належний характер виконання перевізником цього обов'язку перевіряється вантажовідправником у частині придатності транспортного засобу в комерційному відношенні, яка (ця придатність) має тлумачитися дещо більш широко, ніж це розуміється в судовій практиці. Перевірка комерційної придатності транспортного засобу є цивільно-правовим обов'язком вантажовідправника.

Логічним було б стверджувати, що у випадку незбереження вантажу при перевезенні внаслідок непридатності транспортного засобу в комерційному відношенні відповідальність за це мають нести і перевізник, який не виконав свого обов'язку подавати транспортні засоби під завантаження придатними для перевезення відповідного вантажу, і вантажовідправник, який не виконав свого обов'язку перевірити придатність транспортного засобу в комерційному відношенні та відмовитися від завантаження транспортного засобу, якщо має місце будь-яке ушкодження транспортного засобу, яке може привести до незбереження вантажу при перевезенні. Але в судовій практиці склалось інше розуміння цієї проблеми. Це розуміння вперше було сформульоване в Інструктивних вказівках Державного арбітражу при Раді Міністрів Союзу РСР «Про практику вирішення спорів, які виникають із перевезення вантажів залізницею» [1]. Згідно з цими вказівками невиконання вантажовідправником обов'язку перевірити придатність транспортного засобу в комерційному відношенні та відмовитися від завантаження такого транспортного засобу тягне відповідальність вантажовідправника за незбереження вантажу з цієї причини. Виняток складають тільки такі випадки, коли технічна несправність транспортного засобу має прихований характер (що унеможливило її виявлення вантажовідправником при перевірці придатності транспортного засобу в комерційному відношенні) або виникла при перевезенні вантажу, тобто після того, як вантажовідправник належне перевіряв придатність транспортного засобу для перевезення в комерційному відношенні та не виявив будь-яких дефектів за їх відсутності.

Пізніше це вказівка Державного арбітражу при Раді Міністрів Союзу РСР увійшла до наукової літератури і не піддавалася сумніву. Ці ж вказівки були сприйняті президією Вищого господарського суду України в роз'ясненні «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею»: «У випадках, коли під завантаження поданий 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 в процесі перевезення вантажу. Прихованими є

такі технічні несправності, які не могли бути виявлені відправником під час звичайного огляду вагону або контейнера. У такому разі відповідальність за незбереження вантажу покладається на залізницю» (п. 3.9). Таке роз'яснення виходить із того, що умовою цивільно-правової відповідальності може бути тільки прямий причинний зв'язок.

На думку автора, наведене роз'яснення президії Вищого господарського суду суперечить законодавству. У випадках, про які йшлося вище, залізниця припустилася порушення вимог ст. 31 Статуту залізниць і подала транспортні засоби під завантаження в стані, непридатному для перевезення відповідного вантажу. Якщо виключити це порушення, то шкідливі наслідки настати не зможуть. Отже, за таких умов, якщо наявність причинного зв'язку визначати за концепцією *conditio sine qua non*, незбереження вантажу є наслідком порушення, якого припустилася залізниця. Застосування концепції *conditio sine qua non* у цьому випадку відповідає ст. 110 СЗ, яка покладає на залізницю відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення до моменту видачі одержувачу. Підстав для звільнення залізниці від відповідальності за незбереження вантажу, які (підстави) передбачені ст. 111 СЗ також немає.

Тож виходить, теоретична концепція прямого причинного зв'язку, що є непридатною для практичного використання унаслідок її суперечності закону, застосована президією Вищого господарського суду. Цю практику треба змінити та визнати можливим покладення обов'язку відшкодування збитків, завданих незбереженням вантажу при перевезенні внаслідок подання залізницею під завантаження транспортного засобу, який є непридатним для перевезення відповідного вантажу (в комерційному відношенні), на перевізника.

Враховуючи, що незбереження вантажу є наслідком дій (бездіяльності) як залізниці, так і вантажовідправника, обов'язок відшкодування збитків, завданих незбереженням вантажу, підлягає розподілу між цими двома суб'єктами за домовленістю між ними. При недосягненні домовленості суд має розподілити цей обов'язок за критерієм міри завдання, яка має визначатися виходячи із значущості дій (бездіяльності) кожного із боржників. Крім того, відсутність вини виключає відповідальність відповідної особи. Стосовно перевізника це прямо передбачено ст. 924 ЦК, а стосовно вантажовідправника чинними в таких випадках є ст. 614 і 617 ЦК.

За відсутності достатньої визначеності стосовно концепції причинного зв'язку, яку треба застосовувати в практиці, в тому ж роз'ясненні президії Вищого господарського суду на питання, подібне розглянутому вище, дається протилежна відповідь. Розглянемо цю проблему більш детально. Технічні умови завантаження і закріплення вантажів були розроблені спеціалістами Головного управління контейнерних перевезень та комерційної роботи Міністерства шляхів сполучення СРСР, спеціалістами низки інших міністерств, а також співробітниками науково-дослідних установ [8]. Вони не затверджувались як нормативно-правовий акт. Але ці Технічні умови були офіційно видані Міністерством шляхів сполучення СРСР із посиланням на їх видання відповідно до Статуту залізниць СРСР [12]. Юридична

сила названих Технічних умов беззаперечно визнавалася за радянських часів і визнається на цей час в Україні. Технічні умови розміщення і закріплення вантажів на відкритому рухомому складі (далі – Технічні умови) є частиною (розділом І) Технічних умов завантаження і закріплення вантажів. Отже, Технічні умови містять норми технічного змісту, які є юридично обов'язковими, а також норми суто юридичного змісту, юридична сила яких не заперечується в практиці господарських судів. Юридичні норми формулюються, зокрема, в §19 Технічних умов. Цим параграфом передбачено, що правильність розміщення і закріплення масових вантажів, що перевозяться навалом, перевіряє приймальник-здавальник вантажу; вантажів, способи розміщення та закріплення яких передбачені Технічними умовами, – старший приймальник-здавальник вантажу, а у відповідних випадках – начальник станції або його заступник. У вагонному листі при цьому має бути зроблена позначка «вантаж завантажено і закріплено правильно», поставлено підпис та зазначено посаду та прізвище особи, яка здійснювала перевірку правильності завантаження і закріплення вантажу. «Однак, – зазначається в роз'ясненні президії Вищого господарського суду, – Статутом залізниць не передбачено відповідальність перевізника за пошкодження вантажу, що перевозиться на відкритому рухомому складі, тільки з тієї причини, що при завантаженні засобами відправника станція зробила зазначену позначку. У разі пошкодження вантажу внаслідок неправильного розміщення та закріплення відповідальність покладається на відправника, доки він не доведе вину залізниці. Поряд з цим, враховуючи, що перевізник фактично не проконтролював правильність розміщення та закріплення вантажу, прийняв до перевезення платформи або напіввагони, які завантажено з порушенням вимог Технічних умов, господарський суд має право вирішити питання про покладення відповідальності за заподіяну шкоду як на відправника, так і на перевізника у залежності від ступеня вини кожного з них» (п. 3.8).

Здавалося б, визнаючи причинний зв'язок між діями (бездіяльністю) як вантажовідправника, так і залізниці, та незбереженням вантажу при перевезенні, треба визнати і обов'язок обох цих суб'єктів відповідно до міри завдання збитків вантажоотримувачу відшкодувати ці збитки у відповідних частках. Стосовно вини, то обов'язок її доведення має розподілятися відповідно до загального правила ст. 614 ЦК (презумпція вини боржника), ч. 2 ст. 924 ЦК (тут закріплюється презумпція вини перевізника), ст. 13 Закону «Про транспорт» [9] (презумпція вини підприємства транспорту в незбереженні прийнятого до перевезення вантажу), ст. 23 Закону «Про залізничний транспорт» [10] (презумпція вини перевізника в незбереженні вантажу, прийнятого для перевезення).

Недостатня опрацьованість в юридичній науці проблем причинного зв'язку позбавляє правотворчі органи належного теоретичного підґрунтя, веде до включення до нормативно-правових актів недостатньо обґрунтованих або недоцільних формулювань. Так, відповідно до підпунктів 1-4 п. «е» ст. 111 СЗ залізниця звільняється від відповідальності за втрату, недостачу або пошкодження вантажу внаслідок певних причин, за які залізниця не відповідає. Але ж незбереження вантажу при перевезенні може одночасно настати внаслідок не тільки

названих причин, а і причин, які залежать від залізниці. На підставі п. «е» ст. 111 СЗ наявність причинного зв'язку між діями перевізника або непереборною силою і незбереженням вантажу звільняє залізницю від відповідальності за незбереження вантажу, хоч би незбереження вантажу було спричинене діями (бездіяльністю) як вантажовідправника, так і залізниці.

Викладене стосується і перевезення вантажу в супроводі провідника відправника чи одержувача. Відповідно до п. «в» ст. 111 СЗ залізниця звільняється в таких випадках від відповідальності за збереження вантажу. У цьому випадку, як і в попередньо розглянутому випадку, при підготовці тексту нормативно-правового акта не було враховано досвід правового регулювання таких відносин у Радянському Союзі. Відповідно до ст. 149 Статуту залізниць СРСР в подібних випадках встановлювалася лише презумпція відсутності вини залізниці. Це давало можливість вантажовідправникові спростувати згадану презумпцію. У чинному законодавстві України таке правило передбачене ч. 3 ст. 178 Кодексу торговельного мореплавства («перевізник не відповідає за нестачу вантажу, що прибув у порт призначення... у супроводі провідника відправника або одержувача, якщо тільки одержувач не доведе, що нестача сталася з вини перевізника»).

Разом з тим, і тут помічається недостатня теоретична розробленість проблеми. Бо доцільно було б закріпити лише презумпцію відсутності причинного зв'язку між діями (бездіяльністю) залізниці та незбереженням вантажу. Якщо ця презумпція спростовується, не було ніякої потреби у покладенні на вантажовідправника (вантажодержувача) обов'язку доводити вину залізниці, бо підлягає застосуванню загальне правило про презумпцію вини боржника, який порушив зобов'язання.

Розподіляючи сферу відповідальності перевізника та вантажовідправника за втрату, нестачу і пошкодження вантажу, ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства визнає перевізника відповідальним завжди, крім випадків, коли він доведе відсутність своєї вини. У статті встановлюється не тільки соціально-економічно доцільне, а і юридико-технічно обґрунтоване правило, бо воно погоджується з більш загальним правилом ст. 13 Закону «Про транспорт». Разом з тим, беззастережне зазначення в ст. 176 КТМ на те, що втрата, нестача або пошкодження вантажу внаслідок причин, перерахованих у цій статті, виключає вину перевізника, є необґрунтованим, бо майже кожна із названих тут дванадцяти причин може поєднуватися з діями або бездіяльністю перевізника, який у всіх таких випадках логічно має нести відповідальність за незбереження вантажу разом з вантажовідправником пропорційно мірі завдання.

При визначенні розміру збитків, завданих незбереженням вантажу, правотворчі органи ідуть шляхом невиправданої формалізації порядку його визначення. Це приводить до того, що за наявності причинного зв'язку між порушенням, якого припустився перевізник, розмір збитків визначається за формальними критеріями, хоч би вантажодержувач і довів, що розмір збитків є більшим, або перевізник довів, що цей розмір є меншим. Встановлення таких занадто жорстких правил обумовлене традицією радянських часів, яка передбачала імперативне регулювання таких відносин. Крім того, існує і традиція обмеження відповідальності перевізника

за незбереження вантажу (ця відповідальність обмежується вартістю вантажу і не включає до себе обов'язку боржника відшкодувати збитки у вигляді здійснених кредитором у зв'язку з порушенням його прав витрат та у вигляді неотриманих доходів).

Відповідно до ст. 179 КТМ перевізник за незбереження вантажу несе відповідальність у розмірі дійсної вартості вантажу (при втраті і недостачі вантажу) або в сумі, на яку знизилась вартість вантажу в результаті його пошкодження або зіпсуття. Ці цілком прийнятні правила доповнюються вказівкою визначати дійсну вартість втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає, за «цінами порту призначення на той час, коли туди прийшло або повинно було прийти судно, а при неможливості визначити ці ціни – за цінами порту і часом відправлення вантажу, збільшеними на суму витрат, пов'язаних з перевезенням» (частина перша ст. 180 КТМ). Приписується також з відшкодування за втрачений, пошкоджений вантаж і вантаж, якого не вистачає, відраховувати витрати, пов'язані з перевезенням вантажу (сплата фрахту, мита тощо), що повинні були бути зроблені вантажовласником, але внаслідок нестачі або пошкодження вантажу зроблені не були (частина друга ст. 180 КТМ). По-перше, логічніше було б за правило взяти ту вартість вантажу, яку сплатив одержувач вантажу (що є зазвичай покупцем) вантажовідправникові (що зазвичай є продавцем). По-друге, Кодекс торговельного мореплавства допускає відхилення від його положень тільки в договорах (ст. 14), а в даному випадку належало б надати вантажоодержувачу право доводити, що дійсна вартість вантажу є іншою, ніж та, що визначається відповідно до нормативно встановлених правил.

Стосовно обмеження відповідальності морського перевізника (ст. 181 КТМ), то це – свідомі формальні обмеження, доцільність яких викликає сумнів з огляду на те, що вони стосуються лише випадків, коли вартість вантажу не була зазначена та включена в коносамент. Вантажоотримувачу доцільно було б надати можливість доказувати, що завдані йому збитки, що дорівнюють дійсній вартості вантажу, перевищують граничний розмір, який встановлений ст. 181 КТМ.

Викладене свідчить про наявність численних вад, що є притаманними як чинним актам законодавства, які поширюються на відносини щодо перевезення, так і практиці їх застосування (особливо, опрацьованої судами). Тому необхідним є врахування пропозицій щодо вдосконалення і чинного законодавства, і практики його застосування, що викладені у даній статті. Є наявною також і потреба у подальших дослідженнях відповідних проблем у науці цивільного права, що можливі у формі більш глибокого аналізу численних правил, що стосуються причинного зв'язку в інституті перевезення.

#### Перелік літератури

1. Про практику вирішення спорів, які виникають із перевезення вантажів залізницею. Інструктивні вказівки Державного арбітражу при Раді Міністрів Союзу РСР від 29.03.68 р. № І-1-9 // Систематизований збірник інструктивних указаній Государственного арбитража при Совете Министров СССР. – М. : Юрид. лит., 1983. – 336 с.
2. Гражданское право: Учебник: Часть 1. / [под ред. А. П. Сергеева, Ю. К. Толстого]. – М. : Тенс, 1996. – 552 с.
3. Статут залізниць України. Затв. постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.98 № 457// Офіційний вісник України. – 1998. – № 14. – Ст. 548.

4. Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні. Затв. наказом Міністерства транспорту України від 14.10.97 № 363// Офіційний вісник України. – 1998. – № 8. – Ст. 314.
5. Цивільне право. Частина друга: [навч. посібник] / [за ред. О. А. Підпригори, Д. В. Бобрової]. – К. : Вентурі, 1996. – 480 с.
6. Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею: Роз'яснення президії Вишого господарського суду України від 29.05.02 № 04-5/601 // // Юридичний вісник України. – 2002. – № 31. – с. 33-47.
7. Комментарий к Уставу железных дорог СССР / [под ред. Г. Б. Астановского]. – М. : Юрид. лит., 1986. – 400 с.
8. Технические условия погрузки и крепления грузов. – М. : Транспорт, 1990. – 408 с.
9. Про транспорт: Закон України від 10.11.94// Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
10. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.96// Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.
11. Про автомобільний транспорт: Закон України від 05.04.01// Офіційний вісник України. – 2001. – № 17. – Ст. 732.
12. Устав железных дорог Союза ССР. Утв. постановлением Совета Министров СССР от 06.04.64 № 270// Собрание постановлений Правительства Союза ССР. – 1964. – № 5. – Ст. 36.

**Донская Л. Д. Причинная связь в институте перевозки / Л. Д. Донская // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Серия: Юридические науки. – 2009. – Т. 22 (61), № 2. – С. 116-123.**

Автор анализирует причинно-следственную связь в институте перевозки. Формулирует соответствующие выводы и рекомендации относительно внесения изменений в отдельные статьи специальных нормативных актов, регулирующих перевозку.

**Ключевые слова:** договор перевозки, причинная связь.

**Donskaya L. Causal relationship at transportation institute / L. Donskaya // Scientific Notes of Tavriada National V. I. Vernadsky University. – Series: Juridical sciences. – 2009. – Vol. 22 (61), № 2. – P. 116-123.**

The author analyzes a relationship of cause and effect at transportation institute. Formulates corresponding conclusions and recommendations concerning modification of separate articles of the special statutory acts regulating transportation.

**Keywords:** the transportation contract, a causal relationship.

*Надійшла до редакції 01.11.2009 р.*