

УДК 347.133.9

ПРИЧИННИЙ ЗВ'ЯЗОК В ІНСТИТУТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

Донська Л. Д.

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

Автор аналізує причинно-наслідковий зв'язок в інституті перевезення залізничним транспортом. Формулює відповідні висновки та рекомендації щодо внесення змін в окремі статті спеціальних нормативних актів, що регулюють перевезення залізничним транспортом. Піднімає питання відповідальності залізниці за незбереження вантажу при наявності причинного зв'язку між діями або бездіяльністю залізниці та її провиною, хоча вантаж перевозився у супроводі провідника вантажоодержувача або відправника.

Ключові слова: причинний зв'язок, договір перевезення, залізничний транспорт.

Встановлення причинного зв'язку незбереження вантажу при перевезенні з діями (бездіяльністю) відправником, перевізником, вантажоодержувачем 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 Статуту залізниць (далі - СЗ) включає до себе справність, придатність для перевезення відповідного вантажу, відсутність залишків сміття у вантажі, реквізиті, при необхідності – дезінфікування. 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. Так, в одному із підручників зазначається: “Розрізняють справність рухомого складу для перевезення вантажу у технічному і комерційному відношенні”. 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. 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. В.В. Луць визнає, що “під придатністю рухомого складу у комерційному відношенні для перевезення цього вантажу слід розуміти технічний і фізичний стан рухомого складу...”. Державний арбітраж при Раді Міністрів Союзу РСР також свого часу висловив таке розуміння, що поняття придатності рухомого складу для перевезення одного вантажу в комерційному відношенні не завжди збігається із поняттям технічної справності вагонів та контейнерів (Инструктивные указания Государственного арбитража СССР “О практикеразрешения споров, возникающих из перевозок грузов по железной дороге” от 29.03.68 № И-1-9). Звідси випливає, що визнається часткове (не завжди) збігання “технічної” справності транспортного засобу та його придатності в комерційному відношенні. Найбільш чітко поняття придатності транспортного засобу в комерційному відношенні було виражене у такому авторитетному виданні як “Комментарий к Уставу железных дорог СССР”: поняття придатності рухомого складу для перевезення вантажу в комерційному відношенні “означає таку технічну та комерційну справність рухомого складу, від якої залежить схоронність конкретного вантажу”. Правда, в іншому місці цього видання технічний стан транспортних засобів та їх придатність у комерційному відношенні чітко розмежовуються як два суміжних явища. 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, що знайшла відображення в згаданому роз'ясненні президії Вищого господарського суду України. Перевірка комерційної придатності транспортного засобу є цивільно-правовим обов'язком вантажовідправника. За відсутності будь-якої конкретизації з цього приводу треба зробити висновок про те, що цьому обов'язку вантажовідправника кореспондують суб'єктивні цивільні права двох інших учасників правовідносин щодо перевезення – перевізника і вантажоотримувача.

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” від 29 березня 1968 р. № І-1-9. 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. Оскільки неналежне виконання вантажовідправником обов’язку перевірити придатність транспортного засобу в комерційному відношенні та відмовитися від завантаження вантажу в непридатний у комерційному відношенні рухомий склад створює додатковий ланцюг причинного зв’язку між порушенням залізницею обов’язку подавати транспортні засоби під завантаження справними і придатними для перевезення відповідного вантажу як причиною та незбереженням вантажу при перевезенні, унаслідок цього (за відсутності прямого причинного зв’язку) залізниця не несе відповідальності за незбереження вантажу у випадках, коли дефекти транспортного засобу на момент завантаження існували і були явними.

На думку автора, наведене роз’яснення президії Вищого господарського суду суперечить законодавству. У випадках, про які йшлося вище, залізниця припустилася порушення вимог ст. 31 СЗ 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 *conditiosinequanon*, незбереження вантажу є наслідком порушення, якого припустилася залізниця. Застосування концепції *conditiosinequanon* 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 її практичного використання при тлумаченні і застосуванні нормативно-правових актів насамперед унаслідок її суперечності закону, застосована президією Вищого господарського суду при наданні роз'яснення і унаслідок цього роз'яснення застосовується всіма господарськими судами при вирішенні спорів. Цю практику треба змінити, наблизити тлумачення поняття причинного зв'язку при здійсненні правосуддя до букви закону 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. 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. 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 I) 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” (презумпція вини підприємства транспорту в незбереженні прийнятого до перевезення вантажу), ст. 23 Закону “Про залізничний транспорт” (презумпція вини перевізника в незбереженні вантажу, прийнятого для перевезення).

Нарешті, ще в одному подібному випадку Вищий господарський суд сформулював правову позицію, що має бути визнана повністю прийнятною. У випадку, коли вантаж надійшов у справному критому вагоні за справними пломбами чи запірно-пломбувальними пристроями відправника, але з відчиненими люками, рекомендується цей недолік вважати за несправність вагону (краще було б сказати, що правила, які стосуються прибуття вагону в несправному стані за аналогією застосовуються до випадків, коли вагон надійшов із відкритими люками, якщо відповідними нормативно-правовими актами чи договором не передбачено перевезення вантажу з відкритими люками). Коли із матеріалів справи витікає, що відправник не зачинив люк, а перевізник прийняв вагон до перевезення, хоча мав можливість встановити цю обставину, і у процесі перевезення вантаж було вилучено через люк, господарський суд, як роз’яснює Вищий господарський суд, може покласти відповідальність за незбереження вантажу як на відправника, так і на залізницю пропорційно вині кожного із них (п. 3.7). Це – логічно правильне вирішення питання, що має застосовуватись до всіх подібних випадків. Разом з тим, звична фраза-штамп “пропорційно вині кожного із них” має тлумачитись як

пропорційно мірі завдання збитків кожною із винних осіб (відправника і перевізника).

Якщо господарські суди сприймають певну концепцію причинного зв'язку як придатну для використання при тлумаченні і застосуванні нормативно-правових актів, треба виявляти необхідну послідовність. Наведені роз'яснення президії Вищого господарського суду свідчать про те, що в одному випадку неналежна перевірка (вантажовідправником) виконання залізницею свого обов'язку подавати транспортні засоби придатними для перевезення відповідного вантажу (при цьому вантажовідправник виконує і свій власний обов'язок перевіряти комерційну придатність транспортного засобу) звільняє першого порушника (залізницю) від відповідальності за незбереження вантажу. В іншому випадку неналежна перевірки (залізницею) виконання вантажовідправником правил розміщення та закріплення вантажу (при цьому залізниця виконує і свій обов'язок перевіряти правильність розміщення і закріплення вантажу) взагалі не є, за загальним правилом, підставою відповідальності залізниці (крім випадків, за яких Вищий господарський суд вважає таку відповідальність можливою).

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 (вантажоодержувача) обов'язку доводити вину залізниці, бо підлягає застосуванню загальне правило про презумпцію вини боржника, який порушив зобов'язання.

Статутом залізниць України передбачається, що у випадку незбереження вантажу залізниця відшкодовує “фактично заподіяну шкоду” (ст. 113) в розмірі дійсної вартості втраченого вантажу (вантаж, якого не вистачає), а при пошкодженні чи псуванні вантажу – в розмірі суми, на яку знижено його вартість. Вартість (дійсну) вантажу приписується визначати на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу (ст. 115 СЗ). Недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обраховується з урахуванням природної втрати вантажу під час перевезення без покладення на залізницю обов'язку доведення наявності природної втрати і без надання вантажоодержувачеві права доводити відсутність природної втрати (частина третя ст. 114 СЗ). Стосовно багажу і вантажобагажу, то у випадку його недостачі або втрати, якщо він прийнятий з оголошеною цінністю, залізниця відповідає у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості (п. “а” частини другої ст. 127 СЗ).

Стосовно залізниці у цьому випадку питання вирішене цілком доцільно: є базовий розмір збитків, що вважаються завданими та підлягають відшкодуванню. Але залізниця має право доводити, що дійсним розмір завданих збитків є меншим. Стосовно пасажирів не передбачається можливість доказування тієї обставини, що дійсна вартість втраченого вантажу є більшою. Крім того, не можна не враховувати, що у випадку відправлення багажу (вантажобагажу) без оголошеної цінності розмір відшкодування встановлено імперативною нормою, що сформульована в п. 10.3.4 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України відповідно до частини другої ст. 127 Статуту залізниць. Хоча при цьому і декларується відшкодування “дійсної вартості” вантажу (вантажобагажу), ця вартість розраховується виходячи із 2 грн. 50 коп. за кожен втрачений кілограм ваги. Ці правила треба охарактеризувати як вкрай зневажливе ставлення до пасажирів. Тому ст. 127 СЗ слід доповнити положенням про право пасажирів доводити більш високу вартість багажу (вантажобагажу). Якщо він не доведе, що фактичний розмір збитків є більшим, відшкодуванню підлягають завдані збитки, розмір яких визначається відповідно до п. 10.3.4 названих вище Правил.

Перелік використаних джерел

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 року // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 40. — Ст. 356.
2. Про практику вирішення спорів, які виникають із перевезення вантажів залізницею: Інструктивні вказівки Державного арбітражу при Раді Міністрів Союзу РСР від 29 березня 1968 р. № I-1-9// Систематизований збірник інструктивних указаний Государственного арбитража при Совете Министров СССР. — М.: Юрид. лит., 1983. — 336 с.
3. Цивільне право. [навч. посібник]: у 2-х час. / [за ред. О.А. Підпригори, Д.В. Бобрової] — К.: Вен-турі, 1996. — Частина 2. — 480 с.

4. Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 р. – №457 [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon1.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>.

5. Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею: Роз'яснення президії Вищого господарського суду України від 29 квітня 2002р.– № 04-5/601 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://sudpraktika.in.ua/pro-deyaki-pitannya-praktiki-virishennya-sporiv-shho-vinikayut-z-pevezennya-vantazhiv-zalzniceyu>.

6. Комментарий к Уставу железных дорог СССР. / [под ред. Г.Б. Астановского] – М.: Юрид. лит., 1986. – 400 с.

7. Технические условия погрузки и крепления грузов. – М.: Транспорт, 1990. – 408 с.

8. Устав железных дорог Союза ССР: Постановление Совета Министров СССР от 06 апреля 1964г.–№ 270 [Електронний ресурс]. – Режим доступу:<http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/v0270400-64>.

Донская Л. Д. Причинная связь в институте перевозки железнодорожным транспортом / Л.Д. Донская // Ученые записки Таврического национального университета им. В. И. Вернадского. Серия: Юридические науки. – 2013. – Т. 26 (65). № 1. – С. 62-66.

Автор анализирует причинно-следственную связь в институте перевозки железнодорожным транспортом. Формулирует соответствующие выводы и рекомендации относительно внесения изменений в отдельные статьи специальных нормативных актов, регулирующих перевозку железнодорожным транспортом. Поднимает вопрос ответственности железной дороги за несохранность груза при наличии причинной связи между действиями или бездействиями железной дороги и ее виной, хотя груз перевозился в сопровождении проводника грузополучателя либо от правителя.

Ключевые слова: причинная связь, договор перевозки, железнодорожный транспорт.

Donskaya L. Casual relationship at rail transportation institute / L. Donskaya // Scientific Notes of Tavrida National V. I. Vernadsky University. – Series : Juridical sciences. – 2013. – Vol. 26 (65). № 1. – P. 62-66.

The author analyses a relationship of cause and effect at rail 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, rail transportation institute.