

Література

1. Право інтелектуальної власності Європейського Союзу та законодавство України \ За ред. Ю. М. Капіни: кол. Авторів: Ю. М. Капіна, С. К. Ступак, В. П. Воробійов та ін. — К.: Видавничий Дім «Слово», 2006. — 1104 с.
2. Промислова власність в Україні: проблеми правової охорони: Зб. наук. статей. Під ред. Шемшученка, Ю. С., Бошицького, Ю. Л. — К.: Інститут держави і права ім. В. М. Корельського НАН України, 2004. — 548 с.
3. Актуальні проблеми цивільного права і цивільного процесу в Україні. За ред. Я. М. Шевченко. — К.: ІДП НАНУ, 2005. — С. 456.
4. Правова охорона комерційних позначень в Україні: проблеми теорії і практики. — Збірник наукових статей (За заг. ред. Ю. С. Шемшученка, Ю. Л. Бошицького.) — К.: Ін-т держави і права ім. В. М. Корельського НАН України, 2006. 638 с.

УДК 347.763(477)

Т. О. Колянковська

**ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ПЕРЕВІЗНИКІВ
ЗА ПРОСТРОЧЕННЯ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ У ПРЯМОМУ
ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

Від кількості часу, що витрачається на транспортування вантажу, залежить ефективність роботи транспорту, прискорення оборотності транспортних засобів, дотримання збереження вантажів, що перевозяться. Тому своєчасна доставка вантажів в пункти призначення, будучи умовою належного виконання договору перевезення, складає один з основних обов'язків перевізника, за порушення якого він несе майнову відповідальність.

Транспортне законодавство передбачає відповідальність транспортних організацій перед вантажоодержувачем за прострочення в доставці вантажу. Відповідальність перевізників один перед одним за прострочення доставки вантажу в пункти перевалювання транспортні статuti не передбачають.

В той же час питання, пов'язані з простроченням в доставці вантажів, мають найбезпосередніше відношення до перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні, оскільки хоча транспортні статuti регламентують лише взаємостосунки перевізників і вантажоодержувачів (які виникають при простроченні в доставці), перевізник має нагоду, у разі стягнення з нього штрафу за прострочення в доставці, звернутися з претензією до іншого перевізника (при перевезеннях вантажів в прямому змішаному сполученні), винного в цьому простроченні. Тому, розглядаючи питання, що стосується прострочення в доставці вантажів в прямому змішаному сполученні, слід враховувати загальне прострочення в доставці вантажів і відповідальність за це прострочення, яке передбачене транспортними статutами. Як правило, загальне прострочення в доставці вантажів нерозривно пов'язане з простроченням в доставці, що допускається різними видами транспорту при перевезенні їх в прямому змішаному сполученні.

Прострочення в доставці вантажу тягне за собою обов'язок перевізника спла-

тити штраф вантажоодержувачу (вантажовідправнику). Останній носить характер виняткової неустойки і обчислюється в процентному відношенні до провізної платні залежно від тривалості прострочення в доставці вантажу.

Так, наприклад, на залізниці, Згідно ст. 116 СЗУ [1], розмір штрафу за прострочення в доставці вантажу поставлений в залежність від відношення кількості днів прострочення до терміну доставки. Він визначається в межах від 10 відсотків провізної платні (при простроченні на двоє діб) до 30 відсотків провізної оплати (при простроченні на чотири і більше днів). На річковому транспорті діє аналогічний порядок сплати штрафу за прострочення в доставці вантажу. Він визначається відповідно до ст. 188 СБВТ СРСР [2], в межах від 10 відсотків (при простроченні 1/10 терміну) до 50 відсотків (при простроченні, що перевищує 4/10 терміну). На автомобільному транспорті розмір штрафу за прострочення в доставці вантажу визначається у розмірі 12 відсотків провізної платні за кожну добу прострочення. Загальна сума штрафу за прострочення в доставці вантажу не може перевищувати 60 відсотків провізної платні (ст. 138 САТ УРСР) [3].

Слід зазначити, що на автомобільному транспорті застосовується відповідальність за порушення терміну доставки вантажу, встановлена лише стосовно міжміських перевезень вантажів. У наявності явний пропуск закону, який сьогодні може компенсуватися лише шляхом включення умов про відповідальність перевізника за прострочення в доставці вантажу, що перевозиться в міському і приміському сполученні, в конкретні угоди, що укладаються перевізниками з вантажовідправниками (вантажоодержувачами).

КТМ України [4] не визначає конкретні заходи відповідальності (наприклад у вигляді законної неустойки) за порушення умови договору морського перевезення вантажу про терміни його доставки. Така відповідальність може бути встановлена угодою сторін.

Загальною передумовою відповідальності за прострочення в доставці, вантажу є вина перевізника, яка презюмується [5, с. 90]. Він вважається винним, якщо не доведе, що прострочення в доставці вантажу відбулося за обставинами, від нього не залежними. Перевізник, який доведе свою невинність, звільняється від відповідальності за прострочення в доставці вантажів. Найбільше практичне значення з числа обставин, які перевізник не міг запобігти і усунення яких від нього не залежало, мають явища стихійного характеру. Останні можуть бути як загальними, так і специфічними для того або іншого виду транспорту. Наприклад, шторми або важка льодова обстановка — для морського і внутрішньоводного транспорту; сильні занесення і снігопади або гірські обвали — для залізничного транспорту і т. д. Наявність таких обставин повинна бути документально підтверджена. При цьому не має значення, на якій ділянці проходження вантажу це відбулося. Важливо, щоб це було в період транспортування вантажу. Не тільки стихійні явища, що носять характер непереборної сили, але і інші причини, які не можуть бути поставлені у вину перевізнику, звільняють його від відповідальності за прострочення в доставці вантажу. У їх числі Статут внутрішнього водного транспорту називає, наприклад, нестримання вантажоодержувачем вантажу протягом певного терміну. Відповідно до ст. 189 СБВТ СРСР, перевізник звільняється від сплати штрафу за прострочення

доставки вантажу, якщо вантажоодержувач: а) не вивіз прибулого з простроченням вантажу протягом доби, а при судновій відправці — протягом трьох діб після оголошення або повідомлення про його прибуття; або б) протягом 24 г. з моменту прибуття судна не прийняв його під розвантаження.

Прострочення в доставці вантажу може бути причиною його псування. У такому випадку окрім відшкодування збитку, заподіяного псуванням вантажу, транспортна організація зобов'язана сплатити штраф за прострочення в його доставці [6, ст. 313].

У практиці вирішення суперечок, що виникають з приводу незбереження вантажів при перевезеннях, нерідко виникає питання: чи відповідає транспортна організація за псування швидкопсувних вантажів, якщо вони доставлені з порушенням відповідального терміну доставки (простроченням), але в межах термінів транспортабельності вантажу, вказаного вантажовідправником, і без перевищення граничних термінів його перевезення?

При вирішенні даного питання необхідно враховувати значення терміну транспортабельності і причин, що привели до псування (загибелі) вантажу. Під терміном транспортабельності швидкопсувних вантажів розуміється термін, протягом якого при належному дотриманні правил відвантаження вантажу відправником і умов перевезення, транспортною організацією гарантується якісне збереження вантажу. Він встановлюється залежно від якості (стану) кожної конкретної відправки [7, с. 96].

Термін доставки — це відповідальний для транспортної організації термін, протягом якого прийнятий до перевезення вантаж повинен бути доставлений в пункт призначення. Він не пов'язаний з якістю конкретної відправки і визначається залежно від відстані, способу доставки і добового пробігу перевізних засобів і встановлюється Правилами перевезення, тобто в нормативному порядку. Порушення цього терміну означає прострочення в доставці і спричиняє за собою стягнення з транспортної організації штрафу за прострочення.

У нормативному порядку визначаються і граничні терміни перевезення швидкопсувних вантажів, які означають максимальний термін, протягом якого взагалі допускається перевезення даного роду вантажу без збитку для його якісного стану.

Термін транспортабельності визначається вантажовідправником залежно від якісного стану даного вантажу на момент відправки, його індивідуальних властивостей і умов перевезення. Тому термін транспортабельності може бути більше або менше не тільки граничних термінів перевезення, але і встановлених Правилами термінів доставки вантажу.

Вказівкою цього терміну в якісному посвідченні і сертифікаті вантажовідправник гарантує (при дотриманні всіх умов перевезення) якісне збереження вантажу при перевезенні в межах цього терміну. Термін доставки вантажу в цьому випадку є лише критерієм для вирішення питання про можливість прийому вантажу до перевезення з урахуванням терміну його транспортабельності.

Правила перевезень швидкопсувних вантажів забороняють прийом до перевезення вантажів, термін транспортабельності яких менш встановленого терміну доставки, а також, якщо термін доставки перевищує граничні терміни перевезення.

ня, встановлені правилами, оскільки за цих умов не може бути забезпечене збереження вантажу, що перевозиться [8, ст. 28]. Проте, якщо транспортна організація, порушуючи ці правила, прийняла до перевезення швидкопсувний вантаж, термін транспортабельності якого менш терміну доставки, і лише з причин, залежних від тривалого транспортування, вантаж виявився зіпсованим — відповідальність покладається на перевізника. Але і за цих обставин відповідальність перевізника не є безумовною. У всіх випадках порушення терміну доставки і прибуття вантажу в пункт призначення в зіпсованому стані слід встановлювати причинний зв'язок між простроченням в доставці і псуванням вантажу, для чого необхідне проведення експертизи, яка визначить ступінь і причини втрати якості вантажем.

Порушення терміну доставки при дотриманні терміну транспортабельності вантажу, за загальним правилом, не тягне за собою відповідальність перевізника за псування вантажу, оскільки є підстава припускати, що немає однієї з умов відповідальності — причинного зв'язку між недотриманням терміну доставки і псуванням вантажу. У такому разі причиною псування вантажу може бути або недотримання перевізником режиму перевезення, і тоді наступас його відповідальність (але не через прострочення в доставці вантажу, а через недотримання режиму перевезення), або відвантаження вантажовідправником фактично нетранспортабельного (на момент відправки) вантажу. Якщо перевізник доведе, що псування вантажу спричинено не простроченням його доставки, а відбулося з причин, залежних від вантажовідправника (наприклад, відвантаження плодоовочевої продукції і фруктів, що перезріли, нерозсортованої продукції і т. п.), відповідальність повинна бути покладена на вантажовідправника.

Якщо ж псування вантажу обумовлено порушенням терміну його доставки, що підтверджується актом експертизи, і перевізник не доведе відсутності своєї вини в простроченні доставки вантажу, або порушення умов його відвантаження вантажовідправником, відповідальність повинна бути покладена на перевізника незалежно від того, що термін транспортабельності по якісному посвідченню не закінчився.

Але псування вантажу може бути обумовлено винною поведінкою як вантажовідправника (що неправильно визначив термін транспортабельності або відправив нетранспортабельний вантаж), так і перевізника, (що порушив режим перевезення). У такому разі повинно бути розглянуто питання про сумісну відповідальність вантажовідправника і перевізника, хоча б термін доставки і не був порушений.

Сумісна відповідальність (вантажовідправника і перевізника) може наступати і в тих випадках, коли згідно із висновком експертизи прострочення в доставці вантажу (при дотриманні терміну транспортабельності) привело до збільшення його псування. Псування вантажу — процес триваючий. Він продовжується і в період перевезення, якщо його початок (причина) відноситься до моменту здачі вантажу до перевезення. Тому, якщо, наприклад, вантажовідправник відвантажив нетранспортабельний, або хоча і транспортабельний, але менш стійкий, ніж вказано в якісному посвідченні вантаж, процес його псування продовжуватиметься в процесі перевезення, а його інтенсивність залежатиме від тривалості перевезення. У тій мірі, в якій прострочення в доставці вантажу вплинуло на його псування, перевізник і повинен нести відповідальність за незбереження вантажу.

Слід зазначити, що незначні суми штрафу, які стягуються з перевізників за прострочення в доставці вантажів, не надають належного ефекту. У зв'язку з цим буде справедливою пропозиція, щодо підвищення ефективності штрафу за прострочення доставки, необхідно збільшити його граничний розмір до повної суми провізної платні, змінивши шкалу його числення з тим, щоб у вказаних межах піддати розмір штрафу глибшій диференціації залежно від тривалості прострочення.

Література:

1. Статут Залізниць України: затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 06. 04. 1998 р. № 457// Офіційний Вісник України. — 1998. — № 14.
2. Статут внутрішнього водного транспорту СРСР: затв. Постановою Ради Міністрів СРСР 15 жовтня 1955 р. № 1801 // Інформаційно-пошукова система «Нормативні акти України» — К.: АТ Інформтехнологія, 2006.
3. Статут автомобільного транспорту УРСР: затв. Постановою Ради міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. № 401 // ЗП УРСР — 1969. — № 7. — Ст. 88.
4. Кодекс торговельного мореплавства України від 23. 05. 1995 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 47. — Ст. 349.
5. Егназаров В. А. Совершенствование законодательства о перевозке грузов в прямом смешанном сообщении. — Казань, Изд-во Казанского ун-та, 1984.
6. Господарський кодекс України від 16. 01. 2003 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2003. — № 18. — Ст. 144.
7. Смирнов В. Т. Грузовые перевозки в прямом смешанном железнодорожно-водном сообщении. — М. «Юрид. лит-ра», 1981.
8. Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні: затв. Наказом Мінтрансу України від 14. 10. 97 № 363 // Офіційний вісник України. — 1998. — № 8. — Ст. 283.

УДК 340.15(37):347.42

А. В. Трояновский

ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЗА НЕИСПОЛНЕНИЕ ОБЯЗАТЕЛЬСТВ В РИМСКОМ ПРАВЕ

Любое нарушение условий договора дестабилизирует гражданский оборот. Поэтому последствия неисполнения обязательств детально регламентировались римским частным правом.

В древнейшее время неисполнение договора каралось жестокими мерами, направленными против личности должника, т. е. ответственность носила личный характер: продажа в рабство, удержание в темнице, убийство: «В третий базарный день пусть разрубят должника на части. Если отсекут больше или меньше, то пусть это не будет вменено в вину» (Табл. III, 6). Равным образом и в случае правонарушения предусматривается право мести либо твердо установленный штраф: «Если причинит членовредительство и не помирится с потерпевшим, то пусть и ему самому будет причинено то же самое» (Табл. VIII, 2.).

Таким образом, вряд ли есть основания говорить об институте гражданско-правовой ответственности в архаический период римского права.