

*Кужко О. С.,
к. ю. н., доцент кафедри цивільного та господарського права і процесу
Міжнародного гуманітарного університету*

ПІДСТАВИ ЗВІЛЬНЕННЯ ВІДВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В ДОГОВОРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

Анотація. Стаття присвячена з'ясуванню підстав звільнення від відповідальності в договорі перевезення вантажу за національним законодавством України, а також згідно міжнародним звичаям; розмежування категорій «непереборна сила», «випадок» та «форс-мажор»; можливості застосуванню форс-мажорного застереження у договорі перевезення вантажу у міжнародному та національному сполученні.

На підставі проведеного аналізу сформульовані загальні висновки щодо необхідності визначення підстав звільнення від відповідальності у договорі перевезення вантажу, з чітким зазначенням видів форс-мажору, шляхів та строків повідомлення, а також доказів щодо наявності обставин непереборної сили, а також їхнього впливу на виконання сторонами своїх зобов'язань по договору.

Ключові слова: договір перевезення вантажу, відповідальність за договором, підстави звільнення від відповідальності, форс-мажор.

Постановка проблеми. Сучасний стан діючого законодавства у сфері перевезення характеризується наявністю термінологічної плутанини щодо підстав звільнення від відповідальності сторін за договором перевезення вантажу, неврегульованості з боку порядку встановлення форс-мажорних обставин, а також можливості застосування правил та звичаїв міжнародного обігу. У практиці договірних відносин досить давно застосовується поняття «форс-мажор» (фр. *Force majeure*, вища сила), «непереборна сила», «випадок» – надзвичайна подія, яке неможливо передбачити і запобігти, обставина, за яку зобов'язана сторона не відповідає. Насамперед, необхідно зауважити, що чіткого розмежування цих понять на законодавчому рівні не існує. Наразі відсутня чітка регламентація таких категорій як у Цивільному кодексі України (далі за текстом статі – ЦК України) [1], так і в Господарському кодексі України (далі за текстом статі – ГК України) [2].

Аналіз останніх досліджень та виокремлення нерозв'язаних проблем. Питанням щодо підстав звільнення від відповідальності сторін у договорі взагалі, та у договорі перевезення вантажу зокрема, в юридичній літературі приділена певна увага. Його досліджували В. В. Вітрянський, В. О. Єгізаров, О. С. Юффе, Н. С. Ковалевська, В. В. Луць, С. С. Олексієв, Г. П. Савічев, К. К. Ячков, та деякі інші. Але навіть на сучасному рівні правозастосування немає чітко виділеної позиції щодо розмежування вищезазначених понять, в тому числі з'ясування практичної можли-

вості та порядку застосування договірною врегулювання сторонами форс-мажорних застережень, що як наслідок призводить до неправильного застосування існуючих норм права.

Викладення основного матеріалу. Як би не намагалися сторони договору максимально чітко виконувати свої зобов'язання, в реальному житті все ж відбуваються події, на які вони вплинути не в силах. Для таких випадків передбачені цілком законні застереження, що допомагають пом'якшити або уникнути відповідальності за невиконання відповідних домовленостей.

У ст. 617 ЦК України закріплено, що особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, якщо вона 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.

Натомість у ч. 2 ст. 218 ГК України зазначено, що в 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 унаслідок дії непереборної сили, тобто надзвичайних і невідворотних обставин за даних умов здійснення господарської діяльності. Наступним кроком законодавець стверджує, що такими обставинами (тобто непереборною силою) не вважаються порушення зобов'язань контрагентами правопорушника, відсутність на ринку потрібних для виконання зобов'язань товарів, відсутність у боржника необхідних коштів (у науковій літературі останні іменуються комерційним ризиком). Тобто у ГК України не проводиться розмежування між поняттями «випадок» і «непереборна сила». Адже ГК України у ст. 218 не виділяє «випадок» як підставу звільнення від відповідальності, на відміну від ЦК України. Поняття «форс-мажор», як таке відсутнє в обох кодексах, хоча в національному законодавстві, що стосується зовнішньоекономічної діяльності відбувається дещо інша картина.

Відповідно до ст. 6 Закону України «Про зовнішньоекономічну діяльність» [3] суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності при складанні тексту зовніш-

ньоекономічного договору (контракту) мають право використовувати відомі міжнародні звичаї, рекомендації, правила міжнародних органів та організацій, якщо це не заборонено прямо та у виключній формі цим та іншими законами України. При цьому Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів) затверджене Наказом Мінекономіки 06.09.2001 року № 201 [4], передбачає в своїй формі форс-мажорні обставини – що є відомостями про те, за яких випадків умови договору (контракту) можуть бути не виконані сторонами (стихійні лиха, воєнні дії, ембарго, втручання з боку влади та інше).

На теоретичному рівні теж немає чітко виділеної позиції щодо розмежування зазначених понять.

О. С. Йоффе розумів під непереборною силою таке зовнішнє чи внутрішнє ставлення до події, що характеризується шкідливою діяльністю, якій, будучи надзвичайною за своїм характером, неможливо запобігти господарсько-допустимими для цієї особи засобами. Він таким чином об'єднував «випадок» та «непереборну силу» за ознакою відсутності вини правопорушника [5, 432]. З точки зору А. Лобкова, форс-мажорними в законодавстві і договірній практиці визнаються: а) непереборна сила; б) надзвичайна обставина, яку неможливо передбачити чи запобігти; в) подія, яку неможливо передбачити, запобігти чи усунути будь-яким способом; г) непередбачувана обставина, що порушує плани; д) законодавчі акти і заборонні рішення органів державної влади [6]. Г. Бобовник зазначає, що форс-мажор (force-majeure (фр.), або «обставини непереборної сили») – термін, що використовується для позначення причин невиконання договірних зобов'язань за тих умов, коли ці причини не залежать від виконавця. Тобто йдеться про ототожнення понять «непереборна сила» і «форс-мажор» [7]. Досліджуючи поняття «форс-мажор», І. Е. Красько, наводячи аргументи щодо розмежування непереборної сили, форс-мажору та випадку, зазначив, що, подібно до непереборної сили, форс-мажор – це зовнішня стосовно діяльності зобов'язаних за договором сторін обставина, яка не залежить від їх волі і бажання. Але форс-мажорні обставини суб'єктивні, бо вони пов'язані з волею людини, групи людей і виникають у результаті їх волевиявлення [8, 32]. О. Г. Братель припускає можливість об'єднання перелічених понять під поняття «надзвичайна ситуація».

На наш погляд, вдалою виявляється позиція О. В. Дмитрієвої, відповідно до якої головною ознакою відповідальності без вини виступає ознака неможливості запобігти вчиненню будь-якого порушення. При цьому «випадок» має суб'єктивний характер, а «непереборна сила» – об'єктивний характер. Поняття «форс-мажор» виникає із зарубіжної практики та відповідає правилам застосування договірної свободи. У цивільному законодавстві зарубіжних країн не міститься визначення поняття «непереборна сила»,

тому в договорах необхідно його якимось конкретизувати. ЦК України робить це шляхом перелічення обставин, які можуть виникнути після укладення договору та призвести до неможливості його виконання [9, 106].

Якщо звернутися до практики ділового обігу, яка в останні часи відіграє у процесах перевезення велику роль, можемо дійти висновку, що сторони вирішують це питання у договорі самостійно, в більшості випадках користуючись міжнародними звичаями, в тому числі рекомендаціями Міжнародної торгової палати «Форс-мажорні обставини та складнощі» 421Е [10], відповідно до яких звільнення від відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язань можливо:

– якщо таке невиконання стало результатом перешкоди, що знаходиться поза контролем сторони;

– якщо від сторони не можна було розумно очікувати в момент укладання контракту прийняття до уваги даної перешкоди чи її наслідків для виконання контракту;

– якщо сторона не могла розумно уникнути або подолати таку перешкоду або, принаймні, її наслідки.

При цьому вищезгадана перешкода може відбутися унаслідок поїменованих нижче подій, перелік яких не є вичерпним:

а) оголошена чи неоголошена війна, громадянська війна, заворушення та революції, акти піратства, саботаж;

б) стихійні лиха, урагани, циклони, землетруси, цунамі, повені, руйнування в результаті блискавки;

в) вибухи, пожежі, руйнування машин, заводів і будь-яких установок;

г) бойкоти, страйки та локауті в будь-якій формі, уповільнення роботи, заняття підприємств або їх приміщень, зупинки в роботі, що відбуваються на підприємстві сторони, яка просить про звільнення від відповідальності;

д) дії влади, законні чи незаконні, за винятком тих, щодо яких відповідна сторона прийняла на себе ризик згідно з умовами контракту.

Необхідно зауважити, що коло обставин, що застосовуються в договорах перевезення вантажу, є майже стандартними та містять вказівки на такі обставини, які на території України уявляються майже неможливими (наприклад, землетрус у північних областях України), або якщо виникнення їх можливе, зрозуміло, що вони не можуть вплинути на виконання договору. Перелічені фактори зводять значення договірної форс-мажору практично до нуля. Обов'язкового та закритого переліку обставин, що виключають відповідальність, як було зазначено вище, ані національна, ані міжнародна законодавча база не містить. Ці обставини напрацьовуються сторонами правочинів самостійно, вони враховують конкретну ситуацію та необхідність цих обставин. До таких обставин у договорі перевезення вантажу відносять події і явища,

такі як повені, воєнні дії, землетруси, пожежі, аварії на транспорті, публікації нормативних актів, що мають характер заборони тощо. Узагальнюючими ознаками цих обставин є непередбачуваність та об'єктивна невідворотність, звідси – не можна розглядати як непереборну силу такі обставини, як відсутність коштів, порушення контрагентами зобов'язань із поставки сировини, комплектуючих тощо. Крім цього, як форс-мажорні обставини в договорі перевезення вантажу неможливо зафіксувати викрадення вантажу під час його слідування від відправника до одержувача. Нести відповідальність за викрадений вантаж буде сторона, в обов'язки якої входило забезпечення доставки вантажу і яка повинна була забезпечити належну охорону, тару, найняти професійного перевізника і т. ін.

Необхідно чітко встановлювати строки очікування на можливість виконання договору після закінчення форс-мажору. Це цілком залежатиме від властивостей товару (строк придатності, необхідність у цьому товарі з перебігом часу та ін.). Звичайно строки коливаються від 3-х днів до 3-х місяців.

Також необхідно ретельно зазначити органи, які підтверджують настання форс-мажору в тій чи іншій країні та порядок повідомлення про початок та закінчення форс-мажору, з обов'язковим указуванням часових відрізків такого повідомлення.

Ст. 6 Закону України «Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті» від 23.09.1994 року [11] зазначає, що підтвердженням форс-мажорних обставин є відповідна довідка Торгово-промислової палати України (далі за текстом статі – ТПП України) або іншої уповноваженої організації (органу) країни розташування сторони договору (контракту) або третьої країни відповідно до умов договору.

Згідно зі ст. 14 Закону України «Про торгово-промислові палати України» [12] ТПП України засвідчує обставини форс-мажору відповідно до умов зовнішньоторговельних угод і міжнародних договорів України, а також торговельні та портові звичаї, прийняті в Україні.

Під час здійснення перевезення чи під час організації перевезення вантажу перевізник може приймати на себе обов'язки транспортного експедитора та взаємодіяти з різними перевізниками. На міжнародному рівні, наприклад, під час здійснення морських перевезень, клієнти користуються послугами різних морських ліній. Кожна морська лінія, що займається перевезеннями, випускає свій транспортний документ – коносамент, який має свої спеціальні умови стосовно інших. Зміст форс-мажорних обставин у цьому випадку залежатиме від власної практики перевізника.

Проведене дослідження дозволяє зробити наступні **висновки:**

На сучасному стані розвитку цивільного законодавства законом чи договором, з застосуванням правил та рекомендацій міжнародної практики можуть бути

передбачені інші умови відповідальності або звільнення від неї при здійсненні підприємницької діяльності, різновидом якої є транспортна діяльність спрямована на перевезення вантажу. Але в усіх випадках за наявності такої форми вини, як умисел, положення договору про звільнення від відповідальності будуть нікчемними (ч. 3 ст. 614 ЦК України).

Разом з тим, простого посилання на існування форс-мажору, в тому числі на популярну останнім часом «надмірну економічну неможливість виконання зобов'язання» не є достатнім. По-перше, сторона, що посиляється на форс-мажор, повинна або прописати такі умови невиконання у договорі, або посилатися на ст. 617 ЦК України. По-друге, сторона повинна надати переконливі докази одночасної наявності умов (їхньої сукупності), передбачених договором або законом, для визнання відповідного факту судом, або органом, що надає підтвердження існування форс-мажорних обставин.

З огляду на вищезазначене, для правильного застосування механізму форс-мажорного застереження та його правомірності, необхідно, щоб форс-мажорна підстава була наявною, на неї було посилання в договорі, вона дійсно впливала на виконання зобов'язання, а також була підтверджена уповноваженим органом, з обов'язковим попередженням іншої сторони про неможливість виконання в період її дії.

Усі інші проблеми, пов'язані з дослідженням договору перевезення вантажу, виходять за межі цієї статті і становлять перспективні напрямки подальших наукових розвідок.

Література:

1. Цивільний кодекс України: за станом на 16 травня 2013 року // Верховна Рада України. — Офіційний вісник України. — 2003. — № 11. — Ст. 461.
2. Господарський кодекс України: за станом на 16 травня 2013 року // Верховна Рада України. — Офіційний вісник України. — 2003. — № 11. — Ст. 462.
3. Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України за станом на 06.11.2012 року // Відомості Верховної Ради УРСР. — 1991. — № 29. — Ст. 377.
4. Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів): за станом на 28.09.2011 року // Наказ Міністерства економіки щодо питань європейської інтеграції України № 201. — Офіційний вісник України. — 2001. № 39. — Ст. 1784.
5. Иоффе О. С. Обязательственное право / О. С. Иоффе. — М.: Юрид. лит., 1975. - 880 с.
6. Лобков А. Підприємницький ризик, форс-мажор і договірні зобов'язання / А. Лобков [Електронний ресурс]. — Режим доступу до сайту: <http://www.putevoditel.kz>.
7. Бобовик Г. Податкові борги: щоб не бути в «мінорі» від форс-мажора / Г. Бобовик // Бізнес-партнер [Електронний ресурс]. — Режим доступу до журналу: <http://www.stpp.org.ua>.
8. Красько І. Е. Корпоративне право. Вибрані статті / І. Е. Красько. — К., 2004. — С. 64.
9. Дмитриева О. В. Ответственность без вины в гражданском праве / О. В. Дмитриева. — Воронеж: ВВШ МВД РФ, 1997. — С. 85-94, 106 — 110.

10. «Форс-мажорные обстоятельства», публикация № 421(Е), серия: «Издания Международной торговой палаты». — М.: Консалтбанкир, 1997.
11. Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті: Закон України за станом на 02.12.2012 року // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 40 (04.10.94). — ст. 364.
12. Про торгово-промислові палати України: Закон України за станом на 16.10.2011 року // Відомості Верховної Ради України. — 1998. — № 13. — Ст. 52.

Кужко А. С. Основания освобождения от ответственности в договоре перевозки груза

Аннотация. Статья посвящена выяснению оснований освобождения от ответственности в договоре перевозки груза по национальному законодательству Украины, а также согласно международным обычаям; разграничение категорий «непреодолимая сила», «случай» и «форс-мажор»; возможности применения

форс-мажорной оговорки в договоре перевозки груза в международном и национальном сообщениях.

Ключевые слова: договор перевозки груза, ответственность по договору, основания освобождения от ответственности, форс-мажор.

Kyzhko A. Grounds for exemption from liability in a contract of carriage of cargo

Summary. The article is devoted to clarification of the grounds for exemption from liability in a contract of carriage of goods by national legislation and according to international customs; separation of categories of «force majeure», «case» and «force majeure»; the possibility of application of the force majeure clause in the contract of transportation of cargo in the international and national communication.

Keywords: contract of carriage of goods; responsibilities under the contract; the grounds for exemption from liability; force majeure.