

УДК 347.463 + 347.763.3

Р. А. Лідовець*кандидат юридичних наук,**завідувач кафедри цивільно-правових дисциплін**(Національний університет "Острозька академія")*

ПУБЛІЧНИЙ ІНТЕРЕС У ЦИВІЛЬНОМУ ПРАВІ НА ПРИКЛАДІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ У ДОГОВОРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ

Питанням загальних засад правового регулювання цивільних і, зокрема, договірних відносин неодноразово приділялася увага як вітчизняними так і закордонними вченими, як теоретиками права, так і цивілістами.

Радянська цивілістична наука виробила достатньо цілісну, логічну і обґрунтовану концепцію правового регулювання суспільних відносин і, зокрема, цивільних [1; 2]. Вона повністю відповідала суспільним реаліям, що існували у державі та характеризувались одержавленням усіх ланок економіки і повним придушенням громадянського суспільства як такого.

У сучасних реаліях вироблені раніше підходи не відповідають ідеї побудови громадянського суспільства, якому властива автономність його членів у здійсненні своїх прав та обов'язків. Конституція України проголосила пріоритет інтересів конкретної особи, поставила її на перше місце. Поділ права на публічне та приватне з визначеними їм відмінними методами правового регулювання, знову став ключовим елементом теорії права. Однією з основних ідей нового Цивільного кодексу України стало

▪ Публічний інтерес у цивільному праві на прикладі правового регулювання відповідальності у договорі перевезення вантажу / Р. А. Лідовець // Часопис Національного університету "Острозька академія". Серія "Право". – 2012. – № 2(6) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lj.oa.edu.ua/articles/2012/n2/12lradvp.pdf>.

положення про мінімальне втручання держави у процес регулювання цивільних відносин, що відобразилось у закріпленні в ч. 3 ст. 6 Цивільного кодексу України свободи осіб на свій розсуд врегулювати свої відносини. Стало зрозумілим, що не всі види суспільних відносин потребують свого впорядкування державою за допомогою правового регулювання.

З точки зору, поставленої проблеми, вкрай важливим є вирішення такого завдання, як встановлення меж втручання держави у регулювання цивільних відносин, та з'ясування критеріїв встановлення цих меж.

Актуальність досліджень обраного кола проблем пояснюється тим, що на сьогоднішньому етапі розвитку суспільства та держави існує необхідність переосмислення багатьох сформульованих у попередні роки наукових розробок, висновків, конструкцій, пропозицій, з урахуванням ідеї автономності та самодостатності громадянського суспільства, визнання можливості його членів у переважній більшості випадків самостійно визначати і здійснювати свої права та обов'язки без імперативного державного втручання.

Для того, щоб надати дослідженню практичного значення, вирішено показати проблему визначення меж втручання держави у регулювання цивільних відносин на конкретному прикладі – правовому регулюванні відповідальності перевізника у договорі перевезення вантажу. Вибір саме такого прикладу обумовлено високим числом імперативних норм у цій сфері цивільних відносин, та як наслідок низьким ступенем автономності сторін договору перевезення вантажу у саморегулюванні відповідних відносин.

Дослідженню окреслених проблем приділялася увага у наукових працях В. В. Вітрянського [3], В. В. Луця [4], О. В. Дзери [4], С. О. Погрібного [5], М. М. Сибільова [6] та ін.

На нашу думку, переважним способом правового регулювання договірних цивільних відносин в Україні повинно стати саморегулювання, що здійснюється безпосередньо учасниками таких відносин, з урахуванням їх власних інтересів. Імперативне (державне) регулювання договірних цивільних відносин може мати місце лише тоді, коли саморегулювання або не допускається, або ж коли сторони не забажали скористатися можливістю саморегулювання договірних цивільних відносин між ними.

Як слушно вважає Сулейменов М. К., в кожній галузі права є свої особливості, пов'язані зі ступенем втручання держави у приватноправові відносини. Наприклад, специфіка трудового договору полягає в наявності серйозної переваги у роботодавця. Такі ж договори є в цивільному праві: публічний договір, договір приєднання, банківські договори, страхові договори, взагалі будь-які договори, в яких проявляється пріоритет виробника. Тобто в договорах є сильна сторона і слабка сторона. На ці випадки розраховані заходи щодо захисту прав слабкої сторони в договорі: наприклад, захист прав споживача. У міжнародному приватному праві ці норми вважаються суперімперативними, тобто такими, що тягнуть незастосування іноземного права. Та сама схема застосовується у трудовому контракті. Але він все більше неминуче розвиватиметься у напрямі до звичайного цивільно-правового договору [7, с. 57].

Імперативний регуляторний вплив держави на цивільні відносини звичайно може, а іноді і повинен, існувати, однак, як зазначає С. Погрібний він має бути зумовлений певними чіткими за змістом міркуваннями. Під час законотворчих робіт необхідно враховувати, що будь-яке втручання держави у сферу приватних інтересів, у тому числі й шляхом законодавчого регулювання цивільних відносин, має бути належним чином обґрунтоване [5, с. 35].

▪ Публічний інтерес у цивільному праві на прикладі правового регулювання відповідальності у договорі перевезення вантажу / Р. А. Лідовець // Часопис Національного університету "Острозька академія". Серія "Право". – 2012. – № 2(6) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lj.oa.edu.ua/articles/2012/n2/12lrادpv.pdf>.

На цьому також наголошується у рішенні Європейського суду з прав людини від 18 грудня 1984 р. (ст. 50) у справі *Спорронг (Sporrong) та Лоннрот (Lonnroth) проти Швеції* (п.19 судового рішення). Зокрема Європейський суд вказує на необхідність дотримання справедливої рівноваги, що повинна бути дотримана між захистом прав окремої особи та вимогами загального інтересу з тим, аби конкретна особа не зазнала особистого та надмірного тягара в результаті порушення такої справедливої рівноваги.

Серед норм, що регулюють договір перевезення вантажу є одна імперативна норма, необхідність існування якої останнім часом піддається сумніву. Мова йде про ч. 2 ст. 924 Цивільного кодексу України, яка встановлює обмежену відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу. Не всі збитки від цих порушень, зокрема неoderжані доходи, у цих зобов'язаннях відшкодовуються. Це положення знайшло своє відображення і у інших нормах цивільного законодавства, що регулюють відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу. Зокрема, у ст. 179 Кодексу торговельного мореплавства, ст. 195 Статуту внутрішнього водного транспорту, ч. 3 ст. 13 Закону України "Про транспорт", ст. 114 Статуту залізниць.

Слід зазначити, що аналогічний принцип обмеженої відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу існував і у цивільному законодавстві радянської доби.

У контексті досліджуваної проблеми викликає інтерес з'ясування причин обмеження відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, та формулювання цього положення

саме в імперативній формі. Цікавим є дослідження історичного розвитку цієї норми.

Як відомо, вперше на теренах сучасної України договір перевезення отримав законодавче закріплення у Цивільному кодексі УРСР 1963 р. У законодавстві Російської імперії відносини по перевезенню вантажів регулювалися положеннями про договір підряду. Однак, доктрина цивільного права ще на початку ХХ століття вже визнавала самостійність договору перевезення, що проявилось при розробці проекту Цивільного уложення, яке було внесене на розгляд Державної Думи у 1913 році.

У Цивільному уложенні містилося положення про те, що при наявності вини перевізника в незбереженні вантажу він зобов'язується відшкодувати збитки без урахування спеціальних норм про обмеження відповідальності перевізника за загальними правилами про відшкодування шкоди, яка спричинена невиконанням цивільно-правових зобов'язань.

Редакційна комісія пояснювала необхідність даного положення таким чином: "Пільга щодо розміру збитків, що підлягають відшкодуванню за втрачений або пошкоджений вантаж, яка надається перевізнику (ст. 2031 ч.1), пояснюється суворістю умов, за яких виникає сама відповідальність перевізника за цілісність вантажу (ст. 2028 ч. 1), а також бажанням спростити і прискорити розрахунки по винагороді (*відшкодуванню – Р. Л.*) в обопільному інтересі перевізника і одержувача. Але якщо останній буде вимагати винагороди (*відшкодування – Р. Л.*) не на підставі ст. 2028 (ч. 1), тобто не на підставі вини, яка презюмується, або навіть при доказаній відсутності вини перевізника, але у стані доказати його вину, то потерпілий одержувач не може бути позбавлений права на отримання винагороди за усі понесені ним збитки згідно загальних засад про розмір винагороди за невиконання зобов'язань (ст. 2031 ч. 4 проекту), а саме не

▪ Публічний інтерес у цивільному праві на прикладі правового регулювання відповідальності у договорі перевезення вантажу / Р. А. Лідовець // Часопис Національного університету "Острозька академія". Серія "Право". – 2012. – № 2(6) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lj.oa.edu.ua/articles/2012/n2/12lradvp.pdf>.

лише вартість вантажу по особливій для нього, одержувача, ціні, але й за інші збитки" [3, с. 43].

Проте, на думку, В. В. Вітрянського, такий підхід був заснований на чисто формально-юридичній стороні справи (винен перевізник чи ні) і повністю не враховував особливого економічного становища перевізників або хоча б тих з них, котрі здійснювали свою діяльність на основі урядових концесій (громадських перевізників). Адже займаючи монопольне становище, вказані перевізники обслуговували багато чисельних вантажовідправників і вантажоодержувачів. Наділення останніх необмеженим правом вимагати відшкодування збитків, у тому числі і у формі не отриманих доходів, наприклад за угодами, не виконаними у зв'язку з незбереженням вантажів, могло розорити відповідних перевізників [3, с. 43].

На нашу думку, саме таке обґрунтування досліджуваного положення було основним при закріпленні обмеженої відповідальності перевізника у Цивільному кодексі УРСР 1963 р. та подальшому перенесенні його до Цивільного кодексу України. Ще однією причиною очевидно було те, що оскільки, практично вся економіка була одержавлена, перевізники теж були державними організаціями, і захист їх відповідав інтересам держави. Можна стверджувати, що це був публічний інтерес – забезпечення стабільності у галузі перевезень шляхом запобігання банкрутству державних перевізників.

Однак, зараз, в умовах економічної конкуренції, обмеження розміру відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу вимагає, на нашу думку нового обґрунтування. Адже, переважна більшість перевізників уже не є державними, так само, з'явилася конкуренція у галузі перевезення вантажів, яка зумовлена

▪ Публічний інтерес у цивільному праві на прикладі правового регулювання відповідальності у договорі перевезення вантажу / Р. А. Лідовець // Часопис Національного університету "Острозька академія". Серія "Право". – 2012. – № 2(6) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lj.oa.edu.ua/articles/2012/n2/12lradv.pdf>.

появою великої кількості приватних перевізників у всіх видах транспорту, за винятком залізничного. За таких умов, невиправданим видається позбавлення одержувача права вимагати відшкодування завданої йому шкоди через втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу у повному обсязі. Адже, це призводить до порушення рівності між суб'єктами цивільних відносин.

Наприклад, у разі недопоставки частини товару покупець вправі вимагати відшкодування збитків у повному розмірі, в тому числі втрачений дохід, якщо ж покупець недоотримав товар через втрату його перевізником, у нього можливість відшкодування шкоди у повному обсязі відсутня.

Аналізуючи подібні за суттю норми про обмеження відповідальності зберігача відшкодуванням фактичних втрат О. В. Дзера слушно зазначає, що таке обмеження могло бути обумовлене властивостями зберігального правовідношення, але це аж ніяк не може виправдати встановлення обмеженої відповідальності професійних зберігачів за наявності в їх діях вини. Тому було б цілком логічно і юридично правильно покласти на професійних зберігачів відповідальність за незбереження майна у повному обсязі за наявності в їхніх діях вини. Така пропозиція не встановлює для них надмірних вимог щодо розміру їх відповідальності, адже за загальним правилом боржник, який порушив зобов'язання, має відшкодувати кредиторів завдані збитки (ст. 632 ЦК України). Тут ідеться про усі види збитків, у тому числі й упущену вигоду [4, с. 702]. Зазначені міркування є цілком обґрунтовані та безпосередньо стосуються договору перевезення вантажу, адже він включає обов'язок перевізника зберігати вручений йому для перевезення вантаж.

▪ Публічний інтерес у цивільному праві на прикладі правового регулювання відповідальності у договорі перевезення вантажу / Р. А. Лідовець // Часопис Національного університету "Острозька академія". Серія "Право". – 2012. – № 2(6) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lj.oa.edu.ua/articles/2012/n2/12lradvp.pdf>.

Ще одним аргументом на користь відходу від ідеї обмеження відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу є те, що у разі завдання шкоди вантажем перевізнику через властивості самого вантажу, про які перевізника відправник не повідомив, останній буде нести повну відповідальність. Таке становище сторін є юридично нелогічним і несправедливим. Якщо віднайти необхідні аргументи для збереження принципу обмеженого відшкодування збитків, то це має бути запроваджено до всіх сторін відповідного правовідношення. За таких умов буде забезпечена рівновага інтересів та адекватність норм. Інший спосіб досягнення цього – це, навпаки, закріплення повної відповідальності для усіх учасників зобов'язань із перевезення вантажів.

Крім того, положення ч. 2 ст. 924 Цивільного кодексу України про відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу у розмірі фактичної шкоди, незважаючи на спеціальний характер цієї норми, не зовсім співвідноситься із загальною нормою про відповідальність (ч. 1 ст. 906 Цивільного кодексу України), яка допускає відступлення від принципу повного відшкодування шкоди лише у випадку, якщо це встановлено договором. Таким чином, або ч. 2 ст. 924 ЦК України, або ч. 1 ст. 906 ЦК України потребують корекції з метою узгодження їх між собою.

На нашу думку, вирішуючи це питання, слід рухатись у напрямі надання одержувачеві права вимагати повного відшкодування шкоди за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу за наявності вини перевізника. Таке положення, є справедливим, і урівноважує інтереси усіх сторін зобов'язання по перевезення вантажу. Побоювання того, що наділення одержувачів необмеженим правом вимагати відшкодування

▪ Публічний інтерес у цивільному праві на прикладі правового регулювання відповідальності у договорі перевезення вантажу / Р. А. Лідовець // Часопис Національного університету "Острозька академія". Серія "Право". – 2012. – № 2(6) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lj.oa.edu.ua/articles/2012/n2/12lradv.pdf>.

збитків, у тому числі і у формі не отриманих доходів, наприклад за правочинами, не виконаними у зв'язку з незбереженням вантажів, може розорити відповідних перевізників є на даний час безпідставними, з огляду на наступне. Відсоток позовів про відшкодування не отриманих доходів навряд чи буде значним, оскільки, доведення їх розміру є надзвичайно складним, так само, як складним є і доведення причинного зв'язку між втратою, нестачею, псуванням або пошкодженням вантажу та не отриманими доходами. По-друге, існування принципу повної відповідальності за втрату вантажу значно стимулюватиме перевізників до належного виконання взятих на себе зобов'язань, та рано чи пізно призведе до усунення з ринку недобросовісних суб'єктів.

Щодо самого формулювання досліджуваної норми, то, на нашу думку, її слід побудувати як диспозитивну, встановивши як загальне правило принцип повної відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу та надавши сторонам договору право за бажанням змінювати його. Однак, і за таких умов, слід враховувати ту обставину, що переважна більшість договорів перевезення є договорами приєднання, а тому відправник вантажу навряд чи зможе впливати на вибір відповідного формулювання правила про відповідальність. Та й навіть якщо зможе, інтерес передбачення повної відповідальності все ж має одержувач, який рідко бере участь в укладенні договору. Тому до вирішення цього питання слід підходити зважено і це може та повинно стати предметом окремого дослідження.

З огляду на викладене можна зробити висновки, що кожне нормотворення у сфері приватного права має бути належним чином обґрунтованим. При цьому наявність прогалин у цивільному законодавстві сама по собі не може бути достатньою підставою для зміни норм. В

▪ Публічний інтерес у цивільному праві на прикладі правового регулювання відповідальності у договорі перевезення вантажу / Р. А. Лідовець // Часопис Національного університету "Острозька академія". Серія "Право". – 2012. – № 2(6) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lj.oa.edu.ua/articles/2012/n2/12lradv.pdf>.

кожному конкретному випадку творення нової норми чи зміни уже існуючої має бути встановлений та доведений загальний інтерес, та чи інша ідея забезпечення вимог справедливості або загального блага тощо. При цьому, постановка публічного інтересу вище приватного має бути виправданою, належно обґрунтованою, забезпечувати баланс приватних та публічних інтересів, а також приватних інтересів самих учасників відносин та не викликати сумнівів у справедливості саме такого вирішення питання, а не інакшого. Також, на наш погляд, серед способів правового регулювання договірних відносин перевагу слід надати внутрішньому регулюванню (саморегулюванню), яке здійснюється самими суб'єктами відносин з урахуванням їх власних інтересів.

Усьому цьому відповідає пропозиція встановити повну відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу за наявності вини перевізника, сформулювавши відповідне правило, як диспозитивне. Така зміна цілком відповідатиме ідеї автономності та самодостатності громадянського суспільства.

Список використаних джерел

1. Александров Н. Г. Право и законность в период развернутого строительства коммунизма / Н. Г. Александров. – М., 1961. – 271 с.
2. Алексеев С. С. Механизм правового регулирования в социалистическом государстве / С. С. Алексеев. – М., 1966. – 186 с.
3. Витрянский В. В. Договор перевозки / В. В. Витрянский. – М. : Статут, 2001. – 526 с.
4. Договірне право України. Особлива частина: навч. посіб. / [Т. В. Боднар, О. В. Дзера, Н. С. Кузнєцова та ін.]; за ред. О. В. Дзери. – К. : Юрінком Інтер, 2009. – 1200 с.

▪ Публічний інтерес у цивільному праві на прикладі правового регулювання відповідальності у договорі перевезення вантажу / Р. А. Лідовець // Часопис Національного університету "Острозька академія". Серія "Право". – 2012. – № 2(6) : [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://lj.oa.edu.ua/articles/2012/n2/12lradv.pdf>.

5. Погрібний С. Регулювання договірних відносин у цивільному праві України: співвідношення їх внутрішнього (саморегулювання) і зовнішнього (державного) регулювання / С. Погрібний // Право України. – 2012. – № 9. – С. 26-36.

6. Сібільов М. Базові моделі регулювання договірних відносин за новим Цивільним кодексом України / М. Сібільов // Українське комерційне право. – 2003. – № 4. – С. 17-21.

7. Сулейменов М. Цивільно-правовий договір за законодавством Республіки Казахстан / М. Сулейменов // Право України. – 2012. – № 9. – С. 53-65.

Лідовець Р. А.

Публічний інтерес у цивільному праві на прикладі правового регулювання відповідальності у договорі перевезення вантажу

У статті розглядається публічний інтерес у цивільному праві на прикладі правового регулювання відповідальності у договорі перевезення вантажу. Автор обґрунтовує пропозицію встановлення повної відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу за наявності вини перевізника

Ключові слова: публічний інтерес, відповідальність, договір перевезення вантажу, втрата вантажу

Лидовец Р. А.

Публичный интерес в гражданском праве на примере правового регулирования ответственности в договоре перевозки груза

В статье рассматривается публичный интерес в гражданском праве на примере правового регулирования ответственности в договоре перевозки груза. Автор обосновывает предложение установления полной ответственности перевозчика за утрату, недостачу, порчу или повреждение груза при наличии вины перевозчика

Ключевые слова: публичный интерес, ответственность, договор перевозки груза, потеря груза

Lidovets R. A.

The legal regulation of responsibility in the contract of carriage of goods as an example of public interest in civil law

The article considers the legal regulation of responsibility in the contract of carriage of goods as an example of the public interest in civil law. The author justifies the proposal establishing full liability for loss, shortage, damage or damage caused by the presence of the carrier

Key words: public interest, liability, the carriage of cargo, the loss of cargo