DOI: 10.36695/2219-5521.2.2019.43

УДК 347.763.4

Б.О. СОЛОВЙОВ

*Борис Олегович Соловйов, студент магістра-
тури юридичного факультету Київського націо-
нального університету імені Тараса Шевченка**

ORCID: 0000-0003-2635-4096

ОСОБЛИВОСТІ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПЕРЕВІЗНИКА ЗА ВТРАТУ ВАНТАЖУ

На сучасному етапі має місце активна інтеграція України у європейський та світовий простір, що впливає на розвиток інфраструктури. Саме тому актуальними є питання, пов'язані із правовим забезпеченням залізничних перевезень, у тому числі щодо відповідальності перевізника за втрату вантажу.

Загальні положення про відповідальність перевізника закріплені у ст. 924 ЦК, 314 ГК України. Аналіз вказаних норм дає підстави зробити висновок про властиву для відносин, що виникають у зв'язку з втратою вантажу, презумпцію вини перевізника, зміст якої визначається відповідно до ст. 614 ЦК України, згідно з якою особа, яка порушила зобов'язання, несе відповідальність за наявності її вини (умислу або необережності), якщо інше не встановлено договором або законом. Особа є невинуватою, якщо вона доведе, що вжила всіх залежних від неї заходів щодо належного виконання зобов'язання, а відсутність своєї вини доводить особа, яка порушила зобов'язання.

Так, перевізник відповідає за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата вантажу сталася внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Перевізник відповідає за втрату прийнятого до перевезення вантажу у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини.

Джерела правового регулювання. Безперечно, сфера перевезення вантажу залізничним транспортом регулюється значною кількістю нормативно-правових актів, серед яких насамперед слід зазначити Цивільний кодекс України¹, Господарський кодекс України², Закон України «Про транспорт»³, Статут залізниць України, затверджений постановою КМУ від 6 квітня 1998 р. № 457⁴, численні накази Міністерства транспорту України про затвердження правил перевезення окремих видів вантажів, прийняті протягом 2000–2002 рр. тощо. Водночас слід звернути увагу на міжнародно-правове регулювання відносин щодо відповідальності залізничного перевізника за втрату вантажу. Ці питання детально висвітлені у Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)⁵, до якої Україна приєдналася 05 червня 2003 р., а саме: у Єдиних правилах до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів (далі – ЦІМ), які є Додатком В до Конвенції.

Поняття втрати вантажу. Важливо звернути увагу на питання, коли доцільно вести мову саме про втрату вантажу, а не його нестачу чи псування. Так, під втратою вантажу слід розуміти не лише його знищення або фізичну загибель, а й ті випадки, коли відправник або одержувач вантажу визнають вантаж втраченим, якщо його не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні – після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення. З фактом визнання вантажу втраченим у вантажовідправника або вантажоодержувача виникає право на відшкодування завданих втратою збитків.

Разом із тим передбачається, що у випадку, коли вантаж прибув з перевищенням вищезазначених строків, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу⁶.

Визначення розміру збитків. Враховуючи, що втрата вантажу, як правило, є наслідком неналежного виконання перевізником своїх обов'язків за договором залізничного перевезення вантажу, він притягається до майнової відповідальності у формі відшкодування збитків, заподіяних втратою вантажу. Фактичною під-

© Б.О. Соловйов, 2019

* *Borys Soloviov, master student of Law Faculty of Taras Shevchenko National University of Kyiv*

ставою відповідальності перевізника є склад цивільного правопорушення, який включає в себе такі елементи: протиправна поведінка перевізника; збитки як наслідок такої поведінки; причинний зв'язок між протиправною поведінкою та збитками; вина перевізника^{7,8}. У зв'язку з цим слід проаналізувати, як визначається розмір збитків та якою мірою перевізник відшкодовує їх.

Так, збитками, що виникли у зв'язку з втратою вантажу, слід вважати не лише реальні збитки, до яких належать вартість втраченого майна, додаткові витрати (штрафні санкції, сплачені іншим суб'єктам тощо), понесені вантажовідправником або вантажоодержувачем внаслідок порушення зобов'язання перевізником, а й упущену вигоду, тобто доходи, які відправник або одержувач могли би реально одержати за звичайних обставин, або на які вони мали право розраховувати, якби їхнє право не було порушене.

Спеціальні норми щодо визначення розміру збитків закріплені у Статуті залізниць України. Так, за втрату вантажу залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу, яка визначається, виходячи із загальної суми рахунка або іншого документа вантажовідправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу. У випадку, якщо визначити вартість втраченого вантажу за документами неможливо, вона визначається за цінами, що діють у тому місці і на той час, де і коли здійснюється відшкодування збитків. Однак, якщо вантаж здано до перевезення з оголошеною вартістю, збитки підлягають відшкодуванню у розмірі оголошеної вартості. Але у випадку, якщо перевізник доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, сума відшкодування зменшується до розміру дійсної вартості втраченого вантажу. Слід звернути увагу на те, що, окрім відшкодування збитків, відправник або одержувач наділяються правом вимагати від перевізника відшкодування провізної плати, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу⁹.

Інакше вираховуються збитки відповідно до ЦІМ. Так, у випадку повної або часткової втрати вантажу розмір відшкодування розраховується за біржовою ціною або за ринковою ціною (за відсутності біржової ціни). Якщо відсутня і біржова, і ринкова ціни вантажу, до уваги також береться споживча вартість вантажів аналогічного роду і гатунку на день і в місці, в якому вантаж прийнято до перевезення. Окрім вартості вантажу та провізної плати, на залізничного перевізника покладається обов'язок відшкодувати сплачені митні збори і суми інших обов'язкових платежів.

Підстави звільнення залізниці від відповідальності. Законодавство України передбачає перелік підстав, за наявності яких залізничний перевізник звільняється від відповідальності за втрату вантажу. До них слід віднести такі випадки: вантаж надійшов у непошкоджену вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб; вантаж прибув у непошкоджену відкриту рухому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення; недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних із перевезенням вантажу на відкриту рухому складі; вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача; недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси; зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезення (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищує граничного терміну перевезення; втрата вантажу відбулася внаслідок таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення, або стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало (ст. 111 Статуту залізниць України).

Щодо міжнародно-правового регулювання цього питання, то відповідно до Єдиних правил до договору про міжнародні залізничні перевезення вантажів (далі – ЦІМ) перевізник звільняється від відповідальності за втрату багажу, якщо така втрата сталася з вини правомочної особи, тобто вантажовідправника або вантажоодержувача, у зв'язку з їхнім розпорядженням, та не було спричинено виною перевізника, а також у зв'язку з власними дефектами вантажу (внутрішнє псування, природне зменшення тощо) або обставинами, яких перевізник не міг уникнути і наслідкам яких не міг запобігти. Окрім вищенаведених підстав, перевізник звільняється від цієї відповідальності тією мірою, якою втрата вантажу виникла через особливий ризик, пов'язаний з одним або кількома такими обставинами: завантаження вантажів відправником або вивантаження одержувачем; природні властивості деяких вантажів, внаслідок яких вони схильні піддаватися повному або частковому зменшенню або пошкодженню, зокрема в результаті поломки, ржавіння, внутрішнього і самовільного псування, вивітрювання, утрушування; неправильне, неточне або неповне найменування або нумерація вантажних місць; перевезення живих тварин; перевезення, що згідно із застосовуваними положеннями або зазначеною в накладній домовленістю між відправником і перевізником, повинно здійснюватися у супроводі провідника, якщо втрата або пошкодження виникли внаслідок небезпеки, якій повинен був запобігти провідник.

Аналіз судової практики. Як бачимо, Статут залізниць України, на відміну від ЦК та ГК України, не містить норми, що передбачає можливість відшкодування збитків у формі упущеної вигоди, хоча й зазначається, що залізничний перевізник відшкодовує усі інші збитки і витрати, якщо вони прямо передбачені у договорі перевезення вантажу. Саме тому закріплення у договорі перевезення умови про відшкодування залізницею збитків у формі упущеної вигоди є важливим, однак не завжди гарантує таке відшкодування¹⁰.

З цього приводу важливо звернути увагу на судову практику. Так, у постанові Верховного Суду України від 16 листопада 2016 р. у справі № 916/4345/14 за позовом про відшкодування залізницею збитків, завданих втратою вантажу, ВСУ детально розглянув питання щодо застосування судами актів законодавства для вирішення аналогічних спорів¹¹.

Верховним Судом України зроблено висновок, що ст. 908 ЦК, яка кореспондується зі ст. 307 ГК, і ст. 920 ЦК встановлено, що загальні умови перевезення вантажів окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін за цими перевезеннями визначаються транспортними кодексами, транспортними статутами та іншими нормативно-правовими актами і правилами. Умови перевезення вантажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором, якщо інше не встановлено кодексами, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами. Права й обов'язки сторін виникають як з умов укладеного сторонами договору, так і на підставі норм, встановлених актами законодавства, в тому числі нормативно-правовими актами, які регулюють відносини у певних випадках. Таким чином, згідно з наведеними вище нормами ЦК і ГК відповідальність за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу регулюється Статутом залізниць України, норми якого є спеціальними у сфері залізничних перевезень порівняно з нормами ЦК і ГК України і не суперечать положенням останніх.

Аналогічною є правова позиція, викладена в оглядовому листі Вищого господарського суду України від 29 листопада 2007 р. № 01-8/917 «Про деякі питання судової практики застосування Статуту залізниць України, інших норм транспортного законодавства»¹². Відповідно до неї додаткові збитки, інфляційні втрати, 3 % річних тощо не підлягають стягненню із залізниці у разі втрати вантажу з вини залізниці. Залізниця за договором перевезення несе обмежену матеріальну відповідальність і відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу. Витрати й збитки, не передбачені договором перевезення і Статутом залізниць, не підлягають відшкодуванню. Таким чином, понад встановлені граничні межі відповідальності перевізника за договором перевезення з залізниці не підлягають стягненню інші збитки, які також не нараховуються і не визнані залізницею в претензійному порядку суми до часу їх фактичного перерахування заявнику.

Слід звернути увагу на те, що Касаційний господарський суд у складі Верховного Суду погодився з вищевказаними правовими позиціями ВСУ та ВГСУ.

Так, у постанові Верховного Суду від 5 липня 2018 р. у справі № 910/23348/16 зазначається, що згідно зі ст. 924 Цивільного кодексу України, ст. 314 Господарського кодексу України, ст. ст. 114 і 115 Статуту залізниць України залізниця відповідає за незбереження прийнятого до перевезення вантажу у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи в розмірі тієї суми, на яку було знижено його вартість¹³. При визначенні розміру збитків, заподіяних втратою вантажу, слід застосовувати норми Статуту залізниць України, яким встановлено обмежену відповідальність перевізника у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу, яка визначається на підставі загальної суми рахунку або іншого документа відправника, що підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу.

Отже, за відсутності умови щодо відшкодування збитків у формі упущеної вигоди у договорі залізничного перевезення вантажу відправник або одержувач позбавляються такого права, адже до цих правовідносин у частині відповідальності перевізника застосовуються положення Статуту залізниць України, а не норми ЦК та ГК України, з чим, безперечно, погодитися важко.

Несправні вагони: позиція судової практики. Важливо звернути увагу на відповідальність перевізника у випадку, коли втрата вантажу пов'язана з несправністю вагонів або їхньою непридатністю для перевезення. У цьому відношенні слід проаналізувати постанову Вищого господарського суду України у справі № 910/1688/17 від 21 листопада 2017 року¹⁴.

Так, відповідно до п. 31 Статуту залізниць України передбачається, що залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках – продезінфіковані вагони та контейнери. Додаткова підготовка вагонів та контейнерів під завантаження вантажів, що потребують особливих умов перевезення і зберігання, може здійснюватися залізницею на підставі договору за рахунок відправника. Під наливання повинні подаватися цистерни та бункерні напіввагони, що відповідають роду наливного вантажу. Підготовка під наливання спеціальних цистерн та бункерних напіввагонів усіх форм власності здійснюється відправником. Придатність рухомого складу для перевезення вантажу в комерційному відношенні визначається: вагонів – відправником, якщо завантаження здійснюється його засобами, або залізницею, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці; контейнерів, цистерн та бункерних напіввагонів – відправником.

Пунктом 32 Статуту залізниць України передбачено, що вантажі повинні завантажуватись без перевищення вантажопідйомності вагона (контейнера). У разі завантаження вагонів (контейнерів) понад їх вантажопідйомність організація, яка провадила навантаження (відправник, залізниця, порт), зобов'язана вивантажити надлишок. Відправник зобов'язаний підготувати вантаж із урахуванням його схоронності під час транспортування і здійснювати навантаження з виконанням технічних умов.

Розглядаючи цю справу, ВГСУ зробив висновок, що перед завантаженням вантажу відправник зобов'язаний пересвідчитися, що перевезення у наданому вагоні не призведе до втрати вантажу. Оскільки втрата вантажу може бути наслідком як технічної несправності вагона або контейнера, так і їх непридатності для перевезення певного вантажу (йдеться про непридатність вагона, яка матиме негативні наслідки комерційного характеру для вантажу – непридатність у комерційному відношенні), то слід розмежовувати відповідні поняття. Враховуючи, що сам по собі 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), то саме в такому випадку йдеться про непридатність вагона (контейнера) у комерційному відношенні.

Статут залізниць України передбачає, що придатність вагона чи контейнера для перевезення відповідного вантажу у комерційному відношенні визначається відправником або залізницею, якщо вона здійснює завантаження. Отже, якщо псування вантажу є наслідком комерційної несправності вагона (контейнера), відповідальність за це несе той, хто завантажив продукцію у вагон (контейнер). У випадках, коли під завантаження подано несправний за своїм технічним станом вагон або контейнер, відправник повинен відмовитися 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.

Разом із тим можуть мати місце й винятки з цього правила: якщо технічна несправність мала прихований характер або виникла у процесі перевезення вантажу. До прихованих слід віднести такі технічні несправності, які не могли бути виявлені відправником під час звичайного огляду вагона або контейнера, що має наслідком покладення відповідальності за втрату вантажу на залізницю. Якщо ж втрата вантажу сталася внаслідок того, що вагон чи контейнер поряд із прихованими несправностями або з технічними несправностями, які виникли під час транспортування, мали ще й такі, які могли бути виявлені до завантаження, слід вести мову про покладення відповідальності за втрату вантажу як на залізницю, так і на відправника. Для правильного вирішення питань щодо відповідальності за втрату вантажу внаслідок технічної несправності рухомого складу слід звертати увагу як на зміст комерційного акта, так і на зміст акта про технічний стан вагону або контейнера.

Аналогічна правова позиція висловлена у постанові Верховного Суду від 16 травня 2018 р. у справі № 905/858/17¹⁵.

Так, аналіз постанови ВГСУ дає підстави зробити висновок, що саме відправник, який завантажує продукцію у вагони, має перевірити технічний стан останніх, і в разі встановлення їх несправності відмовитися від використання таких вагонів, адже здійснення відправником спірного завантаження у технічно несправні вагони свідчить про безпідставність покладення вини за втрату вантажу на залізницю.

Отже, аналіз положень законодавства України та практики його застосування дає підстави зробити висновок, що у сфері правового регулювання залізничних перевезень наявні окремі проблеми та законодавчі прогалини, які потребують свого врегулювання. До них насамперед слід віднести занадто обмежувальне тлумачення поняття збитків, що підлягають відшкодуванню залізничним перевізником, неповну відповідність підстав звільнення перевізника від відповідальності, закріплених у національному законодавстві та у міжнародно-правових актах, окремі проблеми застосування правових норм, що визначають цивільно-правову відповідальність залізничного перевізника за втрату вантажу.

¹ Цивільний кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. (станом на 31.03.2019 р.). *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № № 40–44. Ст. 356.

² Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. (станом на 07.02.2019 р.). *Відомості Верховної Ради України*. 2003. № 18–22. Ст. 144.

³ Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. (станом на 28.12.2015 р.). *Відомості Верховної Ради України*. 1994. № 51. Ст. 446.

⁴ Статут залізниць України : затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. *Офіційний вісник України*. 1998. № 14. Ст. 548.

⁵ Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТИФ). URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291

⁶ Статут залізниць України : затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. *Офіційний вісник України*. 1998. № 14. Ст. 548.

⁷ Витрянский В.В. Договор перевозки. Москва: Статут, 2001. 176 с. С. 34–36.

⁸ Довгополов А.А. Договор перевозки грузов железнодорожным транспортом по российскому праву: автореф. дисс. ... канд. юрид. наук : спец. 12.00.03. Москва, 2006. 20 с. С. 4.

⁹ Сірко Р.Б. Відповідальність учасників цивільних правовідносин, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів та багажу залізничним транспортом, за законодавством України : автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03. Одеса, 2015. 20 с. С. 7.

¹⁰ Ломака В. Обсяг відповідальності за невиконання та неналежне виконання обов'язків за договорами перевезень вантажів залізничним транспортом. *Підприємництво, господарство і право*. 2009. № 10. С. 101–105. С. 102.

¹¹ Постанова Верховного Суду України від 16.11.2016 року у справі № 916/4345/14. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/63015982>

¹² Про деякі питання судової практики застосування Статуту залізниць України, інших норм транспортного законодавства: оглядовий лист Вищого господарського суду України від 29.11.2007 р. № 01-8/917. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_917600-07

¹³ Постанова Верховного Суду від 5 липня 2018 року у справі № 910/23348/16. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/75271248>

¹⁴ Постанова Вищого господарського суду України у справі № 910/1688/17 від 21.11.2017 р. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/70515881>

¹⁵ Постанова Касаційного господарського суду у складі Верховного Суду у справі № 905/858/17 від 16 травня 2018 р. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/74221297>

References:

Tsyvil'nyj kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy (16.01.2003 r). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. 2003. № № 40–44. St. 356 [in Ukrainian].

- Hospodars'kyj kodeks Ukrainy: Zakon Ukrainy (16.01.2003 r.). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. 2003. 18–22, 144 [in Ukrainian].
- Pro transport: Zakon Ukrainy (10.11.1994 r.). *Vidomosti Verkhovnoi Rady Ukrainy*. 51, 446 [in Ukrainian].
- Statut zaliznyts' Ukrainy : zatverdzenyj postanovoiu Kabinetu Ministriv Ukrainy (6 kvitnia 1998 r.) *Ofitsijnyj visnyk Ukrainy*. 1998. 14, 548 [in Ukrainian].
- Konventsia pro mizhnarodni zaliznychni perevezennia (KOTIF)*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291 [in Ukrainian].
- Vytrianskyj, V.V. (2001). *Dohovor perevozky*. Moskva: Statut [in Russian].
- Dovhopolov, A.A. (2006). *Dohovor perevozky hruszov zheleznodorozhnym transportom po rosyjskomu pravu*: avtoref. dys. ... kand. iuryd. nauk : Moskva [in Russian].
- Sirko, R.B. (2015). *Vidpovidal'nist' uchastnykiv tsyvil'nykh pravovidnosyn, scho vynykaiut' z perevezennia vantazhiv, pasazhyriv ta bahazhiv zaliznychnym transportom, za zakonodavstvom Ukrainy* : avtoref. dys. ... kand. iuryd. nauk : Odesa [in Ukrainian].
- Lomaka, V. (2009). *Obsiah vidpovidal'nosti za nevykonannia ta nenalezhne vykonannia obov'iazkiv za dohovoramy perevezennia vantazhiv zaliznychnym transportom*. Pidpriemnytstvo, hospodarstvo i pravo. 10, 101–105, 102 [in Ukrainian].
- Postanova Verkhovnoho Sudu Ukrainy vid 16.11.2016 roku u spravi № 916/4345/14*. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/63015982> [in Ukrainian].
- Pro deiaki pytannia sudovoi praktyky zastosuvannia Statutu zaliznyts' Ukrainy, inshykh norm transportnoho zakonodavstva: ohliadovyy lyst Vyschoho hospodars'koho sudu Ukrainy vid 29.11.2007 r. № 01-8/917*. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/v_917600-07 [in Ukrainian].
- Postanova Verkhovnoho Sudu vid 5 lypnia 2018 roku u spravi № 910/23348/16*. URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/75271248> [in Ukrainian].
- Postanova Vyschoho hospodars'koho sudu Ukrainy u spravi № 910/1688/17 vid 21.11.2017 r.* URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/70515881> [in Ukrainian].
- Postanova Kasatsijnoho hospodars'koho sudu u skladi Verkhovnoho Sudu u spravi № 905/858/17 vid 16 travnia 2018 r.* URL: <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/74221297> [in Ukrainian].

Резюме

Соловійов Б.О. Особливості цивільно-правової відповідальності залізничного перевізника за втрату вантажу.

У статті проаналізовані теоретичні та практичні проблеми цивільно-правової відповідальності залізничного перевізника за втрату вантажу. Визначено основні підходи та позиції судової практики щодо вирішення окремих проблем відповідальності залізничного перевізника. Висловлена власна позиція стосовно проблем цивільно-правової відповідальності залізничного перевізника за втрату вантажу та запропоновано шляхи їх вирішення.

Ключові слова: залізничні перевезення, вантаж, втрата вантажу, відшкодування збитків, залізничний перевізник, цивільно-правова відповідальність залізничного перевізника.

Резюме

Соловьёв Б.О. Особенности гражданско-правовой ответственности железнодорожного перевозчика за утрату груза.

В статье проанализированы теоретические и практические проблемы гражданско-правовой ответственности железнодорожного перевозчика за утрату груза. Определены основные подходы и позиции судебной практики по решению отдельных проблем ответственности железнодорожного перевозчика. Высказана собственная позиция по проблемам гражданской ответственности железнодорожного перевозчика за утрату груза и предложены пути их решения.

Ключевые слова: железнодорожные перевозки, груз, потеря груза, возмещения убытков, железнодорожный перевозчик, гражданско-правовая ответственность железнодорожного перевозчика.

Summary

Borys Soloviov. Features of civil liability of the railway carrier for the loss of cargo.

Nowadays the processes of democratization, liberalization, integration of Ukraine into European and world space take place. The undisputed significance for these processes had the signing of the Association Agreement between Ukraine and the European Union (27.06.2014). All mentioned above facts affect the development of infrastructure in Ukraine. That is why the issues related to the legal regulation of rail transportation activity, including responsibility of carrier for the loss of cargo, are relevant.

Having analyzed current doctrine of civil law, we can conclude that nowadays researchers are paying more attention to a deep understanding and study of the general provisions of civil liability of the railway carrier in general and various aspects and problematic issues of it in particular.

Special attention is paid to distinguishing between the concepts and types of damages caused by improper performance of carrier's obligations under the contract of cargo rail transportation.

To our mind, one of the main problems of the rail transportation disputes regarding indemnification refers to the legislation applied. The fact is that courts tend to use legislation limiting legal opportunities for protection of rights and legally protected interests.

It is important to stress that analysis of various court decisions gives ground to conclude that in the absence of a provision for damages in the form of lost profits in the contract for the carriage of goods by rail, the sender or recipient is deprived of this right. Court practice supports the idea that legal relations regarding the carrier's liability are regulated with the provisions of the Statute of railways of Ukraine, not with the provisions of both Civil Code and Economic Code of Ukraine. Of course, it is hard to agree with mentioned above position.

The analysis of scientific sources and the provisions of the legislation of Ukraine, the practice of its application leads to the conclusion that there are some problems and legislative gaps in the field of legal regulation of rail transportation that need to be resolved. These issues include, first of all, too restrictive interpretation of the concept of damages to be reimbursed by the railway carrier, incom-

lete compliance of the grounds for exempting the carrier from liability, enshrined in national legislation and international legal acts, certain problems of application of legal norms defining civil liability of the railway carrier for loss of cargo.

Key words: rail transportation, cargo, loss of cargo, damages, railway carrier, civil liability of the railway carrier.

DOI: 10.36695/2219-5521.2.2019.44

УДК 347.91

В.І. ТУРКАНОВА

*Владислава Ігорівна Турканова, студентка
магістратури юридичного факультету Київсько-
го національного університету імені Тараса Шев-
ченка**

ORCHID: 0000-0002-8345-6681

ВІДКРИТЕ І ГЛАСНЕ ВИКОНАННЯ СУДОВИХ РІШЕНЬ В УКРАЇНІ В СВІТЛІ ПРАКТИКИ ЄВРОПЕЙСЬКОГО СУДУ З ПРАВ ЛЮДИНИ

Постановка проблеми. Верховенство права та доступ до правосуддя є одними з основоположних прав людини, що гарантовані Загальною декларацією про права людини (далі – Загальна декларація)¹ та Конвенцією про захист прав людини і основоположних свобод і протоколів до неї (далі – Європейська конвенція)². У практиці Європейського суду з прав людини (далі – ЄСПЛ або Суд) напрацьовано низку елементів, що є складовими права на справедливий судовий розгляд, зокрема в аспекті забезпечення публічності судового розгляду справи та проголошення судового рішення. Ця ідея прилюдного або відкритого і гласного судового розгляду, закріплена на рівні міжнародних актів, стала основою і гарантувала цілий комплекс прав людини, що в подальшому знайшли свою реалізацію в законодавстві провідних держав світу³.

Гласність і відкритість судового процесу є іманентними рисами правосуддя, забезпечуючи можливість залучення суспільства та відповідний рівень довіри до судової діяльності, які слугують гарантіями реалізації інших засад судочинства, таких, як рівноправність сторін та їх змагальність. Але захист прав здійснюється не тільки в ході розгляду справи судом – його невід’ємною складовою є виконання ухваленого судового рішення, що дає можливість реалізувати основну мету всієї цієї діяльності. Отже, гарантія відкритості та гласності виконання судового рішення теж має важливе значення.

Україна як член Організації Об’єднаних Націй (далі – ООН) та Ради Європи (далі – РЄ) упродовж усього періоду своєї незалежності докладає зусилля до наближення національного законодавства та судової практики до загальносвітових та європейських стандартів. Під час реформування системи правосуддя в Україні у відповідних процесуальних кодексах України було істотно оновлено положення про відкритість та гласність судових проваджень у справі⁴. Зокрема, в нових редакціях було уточнено положеннями про гласність судового розгляду та відкритість інформації про справу (наприклад, ст. 7 «Гласність судового процесу» та ст. 8 «Відкритість інформації щодо справи» Цивільного процесуального кодексу України (далі – ЦПК)). Було також ухвалено новий Закон «Про виконавче провадження»⁵ (далі – Закон про виконання), ст. 2 якого було закріплено засади здійснення виконавчого провадження, серед яких гласність та відкритість здійснення виконавчого провадження в Україні. Водночас жодних конкретних положень, в яких розкривається сутність зазначеного принципу, у зазначеному законі немає.

Відкритість та гласність здійснення правосуддя у цивільних справах є доволі дослідженою темою у правовій науці, зокрема, у нашому дослідженні ми аналізували основні положення робіт К. Ван Рес, Дж. Йолловича, І.О. Ізарової, М. Каппеллетті, В.В. Комарова, В.А. Кройтора, Дж. Резнік, А. Узелаца, С.Я. Фурси, Дж. Хаззарда-мол., Р.Ю. Ханик-Посполітак, І.С. Ярошенко. Водночас питанням відкритості та гласності як принципу виконання судових рішень у науці приділено менше уваги, зокрема, в роботі О.С. Снідевича⁶.

Формулювання мети статті. Відсутність чіткого правового регулювання положень про вчинення конкретних процесуальних дій в ході виконання судових рішень є актуальною проблемою, що призводить до проблем реалізації права особи на справедливий судовий розгляд під час здійснення виконавчого провадження. Водночас системно-структурний підхід до характеристики виконання як найважливішої частини правосуддя та процесу захисту прав, що забезпечує конкретні гарантії реалізації права на справедливий суд, дає можливість запропонувати шляхи їх вирішення. З огляду на зазначене, предметом свого дослідження ми обрали принцип відкритості та гласності виконавчого процесу, а у висновках пропонуємо комплексно удосконалити виконання судових рішень та наблизити до сучасної концепції здійснення правосуддя у справі шляхом трансформування цієї засади у гласність вчинення виконавчих дій та відкритість інформації щодо виконавчого провадження. З огляду на це, **метою** статті є визначення конкретних елементів реалізації принципу