

Р. Б. Сірко, доктор юридичних наук, доцент, директор
Чернівецького інституту
Міжнародного гуманітарного університету

АКТУАЛЬНІ ПИТАННЯ ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВОЇ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ СТОРІН ЗА ДОГОВОРОМ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ОБ'ЄКТІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ТРАНСПОРТНИМИ ЗАСОБАМИ В СУЧАСНИХ УМОВАХ

У запропонованій статті досліджуються актуальні питання цивільно-правової відповідальності сторін за договором перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами в сучасних умовах.

В статті акцентується увага на тому, що на даний час дуже актуальним є дослідження питань щодо прав й обов'язків сторін, які виникають з перевезення «об'єктів перевезення» транспортними засобами у період дії воєнного стану. За законодавством України, відносини сторін договору перевезення «об'єктів перевезення» транспортними засобами регламентуються положеннями статей 908-918 ЦК України. З початку повномасштабного вторгнення військових формувань країни агресора – РФ у лютому 2022 року, для сторін договорів перевезення виникли суттєві проблеми, які не тільки загрожують життю та здоров'ю учасників перевізного процесу, а й належному виконанню договорів перевезення «об'єктів перевезення», особливо з тимчасово-окупованих територій України та у зворотному напрямку.

Встановлено, що в українському цивільному законодавстві немає визначення поняття «форс-мажор», попри широке застосування у договорах. Замість нього у статті 1187 ЦК України використовується термін «непереборна сила»: «Особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого». Як правило, умови про форс-мажор обмежуються в договорах лише декількома пунктами на тему того, що форс-мажор – це події, які не перебувають під контролем сторін договору, з переліком кількох прикладів: війна, страйк, стихійне лихо.

В статті акцентовано увагу на тому, що зараз потрібно уважніше підходити до застережень щодо форс-мажорів, щоб передбачити всі можливі варіанти, наскільки це можливо. Часи поширення гострої респіраторної хвороби COVID-19 навчили населення відносити до форс-мажору обставини, спричинені режимом підвищеної готовності. Наразі має сенс прописувати наслідки воєнних дій, збройної агресії РФ, введення обмежувальних заходів усередині країни, тощо. Запропоновано передбачити не лише обставини звільнення від відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами, а й можливість припинення зобов'язання чи розірвання договору – залежно від тривалості та складності конкретної ситуації.

Ключові слова: цивільне право, цивільне законодавство, зобов'язання, цивільно-правовий договір, транспортні договори, договір перевезення вантажу, перевезення, виконання договору, цивільно-правова відповідальність, об'єкти перевезення транспортними засобами.

R. B. Sirko. Actual issues of civil liability of the parties under the contract of transportation of objects` transportation by vehicles in modern conditions

The proposed article examines topical issues of civil liability of the parties under the contract of transportation of objects` transportation by vehicles in modern conditions.

The article pay attention on the fact that the study of the rights and obligations of the parties arising from the transportation of "objects of transportation" by vehicles during the period of martial law is very relevant today. According to the legislation of Ukraine, the relations of the parties to the transportation contract of "objects of transportation" are regulated by the provisions of Articles 908-918 of the Civil Code of Ukraine. Since the beginning of the full-scale invasion of the military formations of the aggressor country – the Russian Federation in February 2022, significant problems have arisen for the parties to the transportation contracts, which not only threaten the lives and health of the participants in the transportation process, but also the proper execution of the transportation contracts of "transportation objects", especially from the temporarily occupied territories of Ukraine and in the opposite direction.

It was established that there is no definition of the concept of "force majeure" in Ukrainian civil legislation, despite its wide application in contracts. Instead, Article 1187 of the Civil Code of Ukraine uses the term "force majeure": "A person who carries out an activity that is a source of increased danger is responsible for the damage caused, unless he proves that the damage was caused by force majeure or the intention of the victim." As a rule, force majeure conditions are limited in contracts to only a few clauses on the topic that force majeure is events that are not under the control of the parties to the contract, with a list of several examples: war, strike, natural disaster. It was established that there is no definition of the concept of "force majeure" in Ukrainian civil legislation, despite its wide application in contracts. Instead, Article 1187 of the Civil Code of Ukraine uses the term "force majeure": "A person who carries out an activity that is a source of increased danger is responsible for the damage caused, unless he proves that the damage was caused by force majeure or the intention of the victim." As a rule, force majeure conditions are limited in contracts to only a few clauses on the topic that force majeure is events that are not under the control of the parties to the contract, with a list of several examples: war, strike, natural disaster.

The article focuses on the fact that it is now necessary to approach force majeure clauses more carefully in order to foresee

all possible options as far as possible. The times of the spread of the acute respiratory disease COVID-19 taught the population to attribute the circumstances caused by the high alert regime to force majeure. Currently, it makes sense to prescribe the consequences of military actions, armed aggression of the Russian Federation, the introduction of restrictive measures inside the country, etc. It is proposed to provide not only the circumstances of exemption from responsibility for non-fulfillment or improper fulfillment of the contract of transportation of objects of transportation by vehicles, but also the possibility of termination of the obligation or termination of the contract – depending on the duration and complexity of the specific situation.

Key words: *civil law, civil legislation, obligations, civil law contract, transport contracts, cargo transportation contract, transportation, performance of the contract, civil liability, objects' transportation by transport.*

Постановка проблеми. На сьогодні дуже актуальним є дослідження питань щодо прав й обов'язків сторін, які виникають з перевезення «об'єктів перевезення» транспортними засобами у період дії воєнного стану. За законодавством України, відносини сторін договору перевезення «об'єктів перевезення» транспортними засобами регламентуються положеннями статей 908-918 ЦК України [6]. Згідно вказаних положень, в сторін договору виникають певні обов'язки, такі-як:

1) у перевізника – доставити «об'єкт перевезення» до пункту призначення; забезпечити збереження такого об'єкту під час усього шляху доставки; дотримання термінів перевезення; видача «об'єкта перевезення» у пункті призначення отримувачу;

2) у відправника «об'єкта перевезення» – сплатити провізну плату; надати «об'єкт перевезення» до завантаження у пункті відправки; отримати «об'єкт перевезення» у пункті призначення, якщо відправник і одержувач є однією і тією ж особою;

3) у отримувача – отримати «об'єкт перевезення» у пункті призначення; здійснити усі визначені заходи при отриманні вказаного об'єкта, то як вивантаження, приведення транспортного засобу (контейнера, вагону, тощо) у належний стан; та сплатити додаткові платежі.

Однак, з початку повномасштабного вторгнення військових формувань країни агресора – рф у лютому 2022 року, для сторін договорів перевезення виникли суттєві проблеми, які не тільки загрожують життю та здоров'ю учасників перевізного процесу, а й належному виконанню договорів перевезення «об'єктів перевезення», особливо з тимчасово-окупованих територій України та у зворотному напрямку.

Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми. Теоретичну основу дослідження склали наукові праці таких науковців, як А.Г. Биков, Г.С. Гуревич, О.В. Дзера, А.С. Довгерт, В.А. Єгізаров, А.Д. Кейлін, Н.С. Ковалевська, В.В. Луць, О.Л. Маковський, Я.І. Рапопорт, А.М. Рубін, Г.П. Савічев, О.М. Садіков, Є.О. Харитонов, М.Є. Ходунов, Я.М. Шевченко, Г.Ф. Шершеневич та інших.

Мета статті. Метою статті є науковий аналіз положень законодавства України, яке регулює цивільно-правові відносини у договорах перевезення «об'єктів перевезення» транспортними засобами.

Викладення основного матеріалу. Законодавством України передбачено, що за невиконання або неналежне виконання умов договору, у нашому випадку договору перевезення «об'єктів перевезення» транспортними засобами, сторона договору, яка порушила умови цього договору несе цивільну відповідальність. Водночас, законодавство врегулювало й загальні положення щодо звільнення від відповідальності.

Так, у відповідності до положень частини другої статті 921 ЦК України: «перевізник і відправник вантажу звільняються від відповідальності, у разі якщо ненадання транспортного засобу або невикористання наданого транспортного засобу сталося не з їхньої вини, зокрема в разі припинення (обмеження) перевезення «об'єктів перевезення» в певних напрямках, встановленого у випадках і порядку, передбачених транспортними кодексами (статутами)» [6; 9].

Разом з тим, положеннями статті 617 ЦК України передбачено, що «особа, яка порушила зобов'язання, звільняється від відповідальності за порушення зобов'язання, у разі якщо вона доведе, що зазначені порушення сталися унаслідок випадку або непереборної сили» [6]. Дія «непереборної сили» створює підстави для звільнення боржника від відповідальності навіть за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки (стаття 1187 ЦК України) тощо. Також, в положеннях ЦК України існує додаткові підстави звільнення від відповідальності, зокрема перевізника, така як неможливість забезпечення збереження «об'єктів перевезення» внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало.

Початок військовими формуваннями рф повномасштабних військових дій 24 лютого 2022 року на території України, саме собою і через наслідки стало для багатьох громадян України причиною неможливості виконувати всі свої зобов'язання на різних рівнях, у різних сферах.

В українському цивільному законодавстві немає визначення поняття «форс-мажор», попри широке застосування у договорах. Замість нього у статті 1187 ЦК України використовується термін «непереборна сила»: «Особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого» [6].

Єдине визначення поняття «форс-мажору» міститься у положеннях Законі України «Про торговельно-промислові палати в Україні» від 02 грудня 1997 року № 671/97-ВР (частина друга стаття 14-1). Так, «форс-мажорні обставини (обставини непереборної сили) – це надзвичайні та невідворотні обставини, що об'єктивно

унеможлиблюють виконання особами зобов'язань, передбачених умовами договорів, обов'язків згідно із законодавчими та іншими нормативними актами» [2].

Верховний суд у своїй практиці (Постанова ВС від 21 вересня 2022 року № 911/589/21) [7], роз'яснює, що для визнання обставини нездоланною силою необхідно, щоб воно мало надзвичайний і невідворотний за цих умов характер.

Надзвичайність – це винятковість обставин, настання яких в конкретних умовах є незвичайним. Це вихід за межі звичайного, що не може бути враховано за жодних обставин.

Невідворотність означає, що учасники цивільних відносин, які займаються такою самою діяльністю, як і правопорушник, не могли би уникнути настання цих обставин або їх наслідків. Невідворотність має бути об'єктивною, тобто очевидною для всіх.

Для цілей припинення зобов'язання неможливістю виконання використовується термін «об'єктивна неможливість виконання», яка настала після виникнення зобов'язання.

Разом з тим, у постанові касаційного господарського суду України від 31.08.2022 № 910/15264/21 зазначається, що «об'єктивна неможливість» повинна мати непереборний (постійний) характер [9].

Отже, які умови повинні виконуватися, щоб можна було обґрунтовано посилатися на статті 617 та 1187 ЦК України:

Подія має настати після укладання договору. Очевидно, у нашому випадку датою-обмежувачем буде 24 лютого 2022 року.

Жодна із сторін договору не могла вплинути на обставини неможливості виконати договір. Мається на увазі, що відправник або перевізник вчасно зробили всі необхідні дії та приготування зі свого боку для виконання договору перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами. Наприклад, домовилися з відправником, останній перерахував перевізнику плату за послуги перевезення, тощо до того, як стало відомо про повномасштабне вторгнення військових формувань рф на територію України.

Подія має викликати об'єктивну неможливість виконати договір.

Сторони договору перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами не можуть та не зможуть виконати зобов'язання за договором у строки дії договору. Перешкоди не повинні бути тимчасовими.

Стаття 652 ЦК України передбачає можливість зміни або розірвання договору у зв'язку з істотною зміною обставин.

Зміна обставин визнається суттєвим, якщо вони змінилися настільки, що сторони взагалі не уклали б договору або уклали на зовсім інших умовах, якби могли передбачити ці обставини. Наприклад, якби б відправник та перевізник знали про обставини, які відбулися 24 лютого 2022 року і далі, вони не уклали б, наприклад, 22 лютого 2022 року договір про перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами.

Як правило, умови про форс-мажору обмежуються в договорах лише декількома пунктами на тему того, що форс-мажор – це події, які не перебувають під контролем сторін договору, з переліком кількох прикладів: війна, страйк, стихійне лихо.

Зараз потрібно уважніше підходити до застережень щодо форс-мажорів, щоб передбачити всі можливі варіанти, наскільки це можливо. Часи поширення гострої респіраторної хвороби COVID-19 навчили населення відносити до форс-мажору обставини, спричинені режимом підвищеної готовності. Наразі має сенс прописувати наслідки воєнних дій, збройної агресії рф, введення обмежувальних заходів усередині країни, тощо.

Потрібно передбачати не лише обставини звільнення від відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами, а й можливість припинення зобов'язання чи розірвання договору – залежно від тривалості та складності конкретної ситуації.

В договорах є сенс прописувати додаткові обставини, про які раніше ніхто особливо не замислювався: війна, військові дії, вторгнення, загальна військова мобілізація, режим воєнного стану; громадянська війна, революція, військове чи інше незаконне захоплення влади, заколот, терористичний акт, саботаж, піратство; валютні та торгові обмеження; конфіскація, націоналізація; епізоотія, епідемія, пандемія, стихійне лихо, екстремальне природне явище; вибух, пожежа, тривалий вихід із ладу транспорту, телекомунікацій, інформаційної системи, енергоресурсів.

Отже, на сьогодні існує поважна причина для застосування форс-мажору, та об'єктивної неможливості виконання договору перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами – введення в дію по всій території України воєнного стану, у зв'язку із повномасштабним вторгненням 24 лютого 2022 року на територію України збройних формувань російської федерації, коли більшість громадян України вживають заходів із забезпечення національної безпеки і оборони, відсічі і стримування збройної агресії російської федерації [3; 4].

Обставини пов'язані з стримуванням збройної агресії російської федерації, призводять до того, що громадянам України не завжди є можливість очікувати, так як невідомо, що може статись сьогодні, або завтра.

З моменту запровадження військового стану на території України у зв'язку з військовою агресією рф, загальним офіційним листом Торгово-промислової палати опублікованим 28 лютого 2022 року, надано роз'яснення щодо посвідчення форс-мажорних обставин [10]. Так, вказаний лист ТПП носить скоріше характер повідомлення контрагента та його своєчасне направлення контрагенту про застосування форс-мажора.

Повідомлення свого контрагента про настання форс-мажорних обставин, або отримавши від контрагента таке повідомлення, необхідно звертати увагу на кілька моментів. Виходячи з нашої багаторічної практики, при вирішенні питання про звільнення сторони контракту від відповідальності внаслідок настання форс-мажорних обставин, враховуються такі обставини: наявність форс-мажорних обставин (відповідно до Закону про Торгово-промислової палату – війна, є форс-мажорною обставиною, лист Торгово-промислової палати від 28.02.2022 підтверджує); заходи (спеціальні заходи чи події), які запроваджуються державою тимчасово військового становища; неможливість виконання стороною договору своїх зобов'язань; причинно-наслідковий зв'язок між усім переліченим вище.

Так, як приклад – у результаті запровадження військового стану було порушено логістичний ланцюжок (закритий порт тощо), що призвело до неможливості здійснити перевезення та виконати свої договірні зобов'язання.

Дослідження окремих позицій вчених, які «цивільно-правову договірну відповідальність» за невиконання або неналежне виконання умов договору перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами, розкривають через «обов'язок», дає підстави зазначити, що слід запропонувати визначення «цивільно-правової відповідальності за невиконання договору перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами» з урахуванням сьогоденних реалій (поширенню гострої респіраторної хвороби COVID-19 та ведення повномасштабних військових дій з боку країни агресора рф).

Цивільно-правова відповідальність передбачає притягнення правопорушника до майнової відповідальності у випадку порушення ним будь-яких майнових або немайнових прав потерпілого.

Разом з тим усі заходи майнового характеру, передбачені цивільним законодавством на випадок порушення прав, відносяться до цивільно-правової відповідальності.

Таким чином цивільно-правова відповідальність це відповідальність одного учасника цивільних правовідносин перед іншим учасником тих самих цивільних правовідносин, тобто відповідальність правопорушника перед потерпілим. Цивільно-правова відповідальність несе компенсаційний характер: майнові втрати потерпілого компенсуються за рахунок майна правопорушника.

Отже, враховуючи викладене пропонується наступне визначення: «цивільно-правова відповідальності сторін за договором перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами – це пряма відповідальність сторін договору, передбачена змістом договору, положеннями цивільного законодавства України, інших законодавчих актів України та міжнародно-правовими актами, з окремими виключеннями – форс-мажорних обставин, пов'язаними з заходами обмеження у зв'язку з запобіганням поширенню гострої респіраторної хвороби COVID-19, а також у зв'язку із військовою агресією та воєнними діями на території держави, що унеможливають належне виконання умов договорів перевезення об'єктів перевезення транспортними засобами».

Список використаних джерел:

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996. // *Відомості Верховної Ради*. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Про торгово-промислові палати в Україні. Закон України від 02.12.1997 № 671/97-ВР (*Відомості Верховної Ради України* (ВВР), 1998, № 13, ст.52) // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/671/97-%D0%B2%D1%80#Text>
3. Закон України від 24 лютого 2022 року № 2102-ІХ «Про затвердження Указу Президента України «Про введення воєнного стану в Україні» // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2102-IX#Text>
4. Про введення воєнного стану в Україні. Указ Президента України від 24 лютого 2022 року № 64/2022. затверджено Законом № 2102-ІХ від 24.02.2022 // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/64/2022#n2>
5. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 436-ІV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15>
6. Цивільний Кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 40-44. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15>
7. Постанова Верховного Суду України від 21.09.2022 № 911/589/21 // URL: https://verdictum.ligazakon.net/document/106636424?utm_source=biz.ligazakon.net&utm_medium=news&utm_content=bizpress01&_ga=2.126348813.1006667330.1680848423-1617746534.1678364067
8. Постанова касаційного господарського суду України від 31.08.2022 № 910/15264/21 // URL: <https://verdictum.ligazakon.net/document/106078967>
9. Цивільний кодекс України: Науково-практичний коментар / за ред. Є. О. Харитоновна, Н. Ю. Голубєвої. 6-е вид., перероб. та допов. Харків: Одиссей, 2010. 1216 с.
10. Щодо засвідчення форс-мажорних обставин. Лист Торгово-промислової палати України від 28.02.2022 № 2024/02.0-7.1 // URL: <https://docs.dtkr.ua/doc/v2024571-22>