

9. Угода про субсидії та компенсаційні заходи : Угода від 15 квітня 1994 р. № 981_015 / COT // Офіційний вісник України. – 2010. – № 84. – Ст. 2989.
10. 1st Report on competition policy, Brussels. – 1972. – P. 135–138.
11. Commission Regulation (EC) No 69/2001 of 12 January 2001 on the application of Articles 87 and 88 of the EC Treaty to de minimis aid // Official Journal of the European Communities. – P. 30–32
12. Commission Regulation (EC) No 1998/2006 of 15 December 2006 on the Application of Articles 87 and 88 of the Treaty to de minimis aid // Official Journal of the European Union. – P. 5–10
13. The Scottish Government: Topics. De minimis Aid [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.scotland.gov.uk/Topics/Government/State-Aid/if-its-aid/deminimis>.
14. State aid: Revised “de minimis” Regulation – frequently asked questions, Brussels. – 2006. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://ira.sanayi.gov.tr/Files/Documents/3_de-minimis-faq-08022013165219.pdf.
15. Written Question No. 2534/96 by Amedeo Amadeo to the Commission. Competition rules, OJ C 060, 26/02/1997 P. 0098.
16. Case C-310/99 Italy v Commission (2002) ECR I-2289, paragraph 94.
17. Europa. Summaries of EU legislation [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://europa.eu/legislation_summaries/institutional_affairs/treaties/lisbon_treaty/ai0017_en.html.
18. Consolidated Reader-Friendly Edition of the Treaty on European Union (TEU) and the Treaty on the Functioning of the European Union (TFEU) as amended by the Treaty of Lisbon. – [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.eudemocrats.org/eud/downloads/lisbon_treaty_reader_friendly.pdf.
19. Altmark Case C-280/00 of 24 July 2003 // OJ. – C 226/1-2.
20. Commission Regulation (EU) No 360/2012 of 25 April 2012 on the application of Articles 107 and 108 of the Treaty on the Functioning of the European Union to de minimis aid granted to undertakings providing services of general economic interest // Official Journal of the European Union. – P. 8–13.
21. Valsts valodas centrs [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.vvc.gov.lv/export/sites/default/docs/LRTA/Likumi/Law_On_Control_of_Aid_for_Commercial_Activity.doc
22. Ministry of finance Republic of Latvia, Reports [Електронний ресурс]. – Режим доступу : http://www.fm.gov.lv/en/s/state_aid/de_minimis_aid.

КУЖКО О. С.,

кандидат юридичних наук, доцент кафедри
цивільного та господарського права і процесу
(Інститут національного
та міжнародного права
Міжнародного гуманітарного університету)

УДК 347.763

ПІДСТАВИ ЗВІЛЬНЕННЯ ВІД ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В ДОГОВОРІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ МОРСЬКИМ ТРАНСПОРТОМ

Стаття присвячена з’ясуванню підстав звільнення від відповідальності в договорі перевезення вантажу за національним законодавством України, а також згідно з міжнародними звичаями; розмежуванню категорій «непереборна сила», «випадок» та «форс-мажор»; можливості застосування форс-мажорного застере-



ження в договорі перевезення вантажу в міжнародному та національному сполученні. На підставі проведеного аналізу сформульовані загальні висновки щодо необхідності визначення підстав звільнення від відповідальності в договорі перевезення вантажу, із 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 за договором.

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

Стаття посвящена вивченню основаній освободження от ответственности в договоре перевозки груза по национальному законодательству Украины, а также согласно международным обычаям; разграничению категорий «непреодолимая сила», «случай» и «форс-мажор»; возможности применения форс-мажорного оговорка в договоре перевозки груза в международном и национальном сообщении. На основании проведенного анализа сформулированы общие выводы о необходимости определения оснований освобождения от ответственности в договоре перевозки груза, с четким указанием видов форс-мажора, путей и сроков уведомления, а также доказательств наличия обстоятельств непреодолимой силы, а также их влияния на выполнение сторонами своих обязательств по договору.

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

The article is devoted to clarifying the grounds for exemption from liability in the contract of carriage of goods by the national legislation of Ukraine, and in accordance with international practices; delimitation of the categories of “force majeure”, “case” and “force majeure”; the possibility of the use of force majeure clause in the contract of carriage of goods in international and domestic traffic. Based on the analysis set forth general conclusions on the need of the grounds for exemption from liability in the contract of carriage of goods, with a clear indication kinds of force majeure, routes and timing of messages and evidence about the circumstances of force majeure, as well as their impact on the parties of their obligations commitments under the contract.

Key words: *contract of carriage of goods, liability under the contract, grounds for exemption from liability, Force Majeure.*

Вступ. Сучасний стан чинного 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, яку неможливо передбачити або 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 – ЦК України) [1], так і в Господарському кодексі України (далі – ГК України) [2].

Питанням щодо підстав звільнення від відповідальності сторін у договорі взагалі та у договорі перевезення вантажу зокрема в юридичній літературі приділена певна увага. Зазначену проблематику досліджували В.В. Вітрянський, В.О. Єгізаров, О.С. Іоффе, Н.С. Ковалевська, В.В. Луць, С.С. Алексєєв, Г.П. Савічев, К.К. Яічков та інші. Проте навіть



на сучасному рівні правозастосування немає чітко виділеної позиції щодо розмежування зазначених понять, у тому числі з'ясування практичної можливості та порядку застосування договірної врегулювання сторонами форс-мажорних застережень, що як призводить до неправильного застосування існуючих норм права.

Постановка завдання. Метою та завданням статті є дослідження підстав звільнення від відповідальності в договорі перевезення вантажу морським транспортом відповідно до чинного законодавства України та міжнародного приватного права, з'ясування співвідношення категорій «випадок», «непереборна сила» та «форс-мажор».

Результати дослідження. Незважаючи на те, що сторони договору намагаються максимально чітко виконувати свої зобов'язання, у 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 цих умов здійснення господарської діяльності. Крім того, 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 в ГК України не проводиться розмежування між поняттями «випадок» і «непереборна сила». Адже ГК України в 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 під час складання тексту зовнішньоекономічного 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 від 6 вересня 2001 року № 201 [4], передбачає у 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 об'єднував «випадок» та «непереборну силу» за ознакою відсутності вини правопорушника [5, с. 432]. А.Б. Лобков зазначає, що форс-мажорними в законодавстві й договірній практиці визнаються такі обставини: 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 й заборонні рішення органів державної влади [6]. Г.В. Бобовник зазначає, що форс-мажор (від франц. «force majeure» – 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» та «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 та бажання. Проте форс-мажорні обставини суб'єктивні, оскільки вони пов'язані з волею людини, групи людей і виникають у результаті їх волевиявлення [8, с. 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. 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, с. 106].

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

– 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 цієї перешкоди чи її наслідків для виконання контракту;

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

При цьому зазначена перешкода може відбутися внаслідок таких 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) бойкоту, страйки та локауту 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 є 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 напроцьовуються сторонами правочинів самостійно, вони враховують конкретну ситуацію та необхідність цих обставин. До таких обставин у договорі перевезення вантажу відносять такі події та явища, як повені, військові дії, землетруси, пожежі, аварії на транспорті, публікації нормативних актів, що мають характер заборони, тощо. Узагальнюючими ознаками цих обставин є непередбачуваність та об'єктивна невідворотність, а отже, не можна розглядати як



непереборну силу такі обставини, як відсутність коштів, порушення контрагентами зобов'язань із поставки сировини, комплектуючих тощо. Крім того, 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 та яка повинна була забезпечити належну охорону, тару, найняти професійного перевізника тощо.

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 тощо). Зазвичай строки коливаються від 3-х днів до 3-х місяців.

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

Стаття 6 Закону України «Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті» від 23 вересня 1994 року [11] визначає, що підтвердженням форс-мажорних обставин є відповідна довідка Торгово-промислової палати України (далі – 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 щодо інших. Зміст форс-мажорних обставин у цьому випадку залежатиме від власної практики перевізника.

Висновки. На сучасному стані розвитку цивільного законодавства законом чи договором із застосуванням правил та рекомендацій міжнародної практики можуть бути передбачені інші умови відповідальності або звільнення від неї під час здійснення підприємницької діяльності, різновидом якої є транспортна діяльність, спрямована на перевезення вантажу. Однак у всіх випадках за наявності такої форми вини, як умисел положення договору про звільнення від відповідальності будуть нікчемними (ч. 3 ст. 614 ЦК України).

При цьому простого посилання на існування форс-мажору, у тому числі на популярну останнім часом «надмірну економічну неможливість виконання зобов'язання», не є достатнім. По-перше, сторона, що посилається на форс-мажор, повинна або прописати такі умови невиконання в 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 зазначене 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 та становлять перспективні напрями подальших наукових розвідок.

Список використаних джерел:

1. Цивільний кодекс України станом на 5 квітня 2015 року // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.



2. Господарський кодекс України станом на 12 лютого 2015 року // Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 462.
3. Закон України «Про зовнішньоекономічну діяльність» станом на 14 жовтня 2014 року // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991. – № 29. – Ст. 377.
4. Положення про форму зовнішньоекономічних договорів (контрактів) станом на 08 липня 2013 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, форм-мажор і договірні зобов'язання / А. Лобков [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <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 : <http://www.stpp.org.ua>.
8. Красько І.Е. Корпоративне право. Вибрані статті / І.Е. Красько. – К., 2004. – 68 с.
9. Дмитриева О.В. Ответственность без вины в гражданском праве / О.В. Дмитриева. – Воронеж : ВВШ МВД РФ, 1997. – 136 с.
10. Форс-мажорные обстоятельства. – пер. с англ. Н.Г. Вилковой публикация. – М. : Издательство АО «Консалтбанкир», 1997. – 64 с.
11. Про порядок здійснення розрахунків в іноземній валюті : Закон України від 2 вересня 2014 року // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 40. – Ст. 364.
12. Про торгово-промислові палати України» Закон України від 30 жовтня 2014 року // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 13. – Ст. 52.

ОСТАПЕНКО В. І.,
аспірант кафедри цивільного права
(Київський національний університет
імені Тараса Шевченка)

УДК 347.468

ДО ПИТАННЯ ПРО ОСОБЛИВОСТІ ПРОЯВУ ПРИНЦИПУ АКЦЕСОРНОСТІ В ПРАВОВІДНОСИНАХ ПОРУКИ

У статті розглядається одна з найбільш важливих ознак інституту поруки, зокрема акцесорний характер поруки. У результаті проведеного аналізу існуючої судової практики, а також доктринальних підходів автором зроблено висновок про те, що сучасний розвиток інституту поруки характеризується послабленням принципу акцесорності. Запропоновано пропозиції щодо внесення змін до чинного законодавства України, пов'язаних із необхідністю законодавчого закріплення існуючих у теорії та судовій практиці виключень з акцесорного характеру поруки.

Ключові слова: принцип акцесорності, порука, інститут поруки, недійсність основного зобов'язання.

В статье рассматривается один из наиболее значимых признаков института поручительства, в частности акцессорный характер поручительства. В результате проведенного анализа существующей судебной практики, а также доктри-

