

ТЕМА 7. ПРАВОВІ НАСЛІДКИ ПОРУШЕННЯ ДОГОВІРНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

Самоїленко Г.В.

Факти порушень прав пасажирів за договором перевезення пасажирів свідчать про недостатню ефективність правового регулювання правовідносин, механізму правової охорони та захисту прав пасажирів. Порушення принципів виконання зобов'язань, умов їх належного виконання тягне за собою певні правові наслідки: а) акцесорне зобов'язання; б) стягнення; в) відповідальність. В такій послідовності вони відображають динаміку: порушення – акцесорне зобов'язання (додаткові витрати кредитора на його виконання, а при невиконанні претензії потерпілого кредитора від вимоги, здебільше, з виконання і сплати неустойки як прояву компенсаторності (стягнення), що при заявленні позову переростає в відповідальність із застосуванням до боржника порядку її реалізації за Законом України «Про виконавче провадження»).

Взагалі то, ці наслідки закріплено в главі 51 ЦК України, яка має відповідну назву – «Правові наслідки порушення зобов'язання. Відповідальність за порушення зобов'язання».

Загалом, в науковій та навчальній літературі при дослідженні окремих видів договорів основна увага приділяється відповідальності сторін за невиконання чи неналежне виконання договору. Проте, притягнення перевізника до цивільно-правової відповідальності є лише одним із можливих наслідків невиконання чи неналежного виконання договору перевезення. Така позиція ґрунтується на змісті положень ст. 611 ЦК України (Правові наслідки порушення зобов'язання): 1) припинення зобов'язання внаслідок односторонньої відмови від зобов'язання, якщо це встановлено договором або законом, або розірвання договору; 2) зміна умов зобов'язання; 3) сплата неустойки; 4) відшкодування збитків та моральної шкоди.

Р.Б. Шишка зазначив, що, на жаль, «невизначеності слугує і неповнота позитивного регулювання наслідків правопорушень в главах 51 та особливо 82 ЦК України. У трьох перших відправних статтях гл. 51 ЦК, у тому числі й

ст. 611, не йдеться ніде про такий наслідок, як притягнення до відповідальності. Складається враження, що всі передбачені у ст. 611 ЦК України наслідки самі по собі, а цивільно-правова відповідальність регулюється окремо. Проте це не так...» [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 211].

Схиляємося до того, що порушення зобов'язання породжує низку наслідків: 1) наслідки, передбачені ст. 611 ЦК України; 2) виникнення правоохоронного правовідношення; 3) можливість постраждалого вдатися до здійснення права на захист (ст. 15 ЦК України) і застосувати способи захисту свого порушеного, невизнаного чи оспорюваного права, в тому числі ті, які передбачені ст. 16 ЦК України; 4) покладання на винну у порушенні договору сторону тягаря несення обов'язків за акцесорним зобов'язанням, аж до притягнення його до цивільно-правової відповідальності; 5) особисті стягнення – полишення спецдозволу, ліцензії, статусу.

На наше переконання, різний зміст та значення кожного з наслідків невиконання зобов'язання дозволяє можливість застосування їх як порізно, так і одночасно.

Так, цивільно-правова відповідальність як вид правової відповідальності, є реалізацією (застосуванням) правовідновлювальної санкції, унаслідок чого на особу-порушника накладаються негативні майнові наслідки протиправної поведінки, що супроводжується стимулюванням правопорушника до здійснення певних дій у майбутньому й має на меті захист інтересів потерпілої особи [**Ошибка! Источник ссылки не найден.**, с. 51].

Відтак, у сфері перевезень пасажирів, доходимо висновку, що передбачені ст. 611 ЦК України наслідки невиконання зобов'язання, включаючи виникаюче внаслідок порушення акцесорне зобов'язання (яке є передумовою для притягнення особи до цивільно-правової відповідальності), є засобами забезпечення прав та інтересів пасажирів за договором перевезення пасажирів.

Звичайно, не всі з означених наслідків можна характеризувати як такі,

які безпосередньо пов'язані з захистом прав сторони, постраждалої внаслідок невиконання чи неналежного виконання зобов'язання. Та і назва розділу свідчить, що законодавець виділив в окремі категорії наслідки неналежного виконання зобов'язання і відповідальність за таке невиконання. *Адже навіть у випадку неналежного виконання договору перевезення пасажирів (внаслідок істотної затримки у поданні транспортного засобу до перевезення), пасажирові може не бути завдано шкоди, але він має право вимагати розірвання договору і повернення коштів, сплачених за перевезення.* Відтак, наслідки порушення договірних зобов'язань, - це не завжди цивільно-правова відповідальність.

Особливості актів транспортного законодавства зумовлюють специфічність механізму забезпечення прав пасажирів. За обставин, коли спеціальними нормами транспортного законодавства не передбачено можливості застосування окремих видів наслідків невиконання договірних зобов'язань перевізником, або встановлений особливий порядок чи правовий режим їх застосування, за можливе визначати і специфічність механізму забезпечення прав пасажирів (лише у випадках, в порядку і в розмірах, визначених транспортним законодавством).

І.С. Лукасевич-Крутник

Традиційно досягнення мети правового регулювання суспільних відносин забезпечується правомірною поведінкою суб'єктів відповідних правовідносин у межах встановленої ними програми юридичних дій. Водночас у досліджуваній нами сфері непоодинокими є випадки виникнення конфліктів між сторонами договірних зобов'язань. Умовами їх виникнення і розвитку є настання юридичного наслідку, який не був передбачений сторонами як мета (споживання послуги та отримання винагороди за це), досягнути яку прагнули сторони. Як зазначає з цього приводу А. В. Коструба, дефектність юридичних фактів у стадії правореалізації супроводжується переходом до стадії правоприпинення, задіяння функціонування окремого механізму правового регулювання відповідних відносин – механізму правоприпинення, за

допомогою якого відбувається припинення договірних зобов'язань за межами узгодженої поведінки сторін. Мета такого механізму – припинення правовідносин у зв'язку із встановленням дефектності фактичної або юридичної сторони юридичного факту в стадії правореалізації і неможливістю досягнення запрограмованого сторонами правового результату [200, с. 119].

Законодавець у ЦК України закріпив широкі можливості застосування різних правових наслідків порушення договірних зобов'язань загалом та зобов'язань з надання транспортних послуг. Так, відмінними від цивільно-правової відповідальності за порушення умов договорів перевезення в досліджуваній нами сфері надання послуг є випадки застосування інших правових наслідків, які можуть відображатися в односторонній відмові від зобов'язання, розірванні договору, зміні його умов тощо. Зазначені заходи оперативного впливу, на думку Б. І. Пугінського, суттєво відрізняються від відповідальності та мають іншу правову природу і тому виключається можливість визначати їх як санкції [480, с. 143–144], що полягає в покладенні нового обов'язку. Відповідно, оперуючи терміном «правові наслідки порушення зобов'язань з надання транспортних послуг», під останнім розумітимемо заходи оперативного впливу, що полягають у зміні чи розірванні договірного правовідношення, у зв'язку із відсутністю його належного виконання та сукупністю способів захисту порушеного суб'єктивного цивільного права, які можуть бути застосовані для його відновлення.

Відповідно до ст. 615 ЦК України у разі порушення зобов'язання однією стороною інша сторона має право частково або в повному обсязі відмовитися від зобов'язання, якщо це встановлено договором або законом, що надало можливість І. В. Спасибо-Фатєєвій підсумувати, що часткова відмова від договору спричиняє його зміну, а повна – розірвання [540, с. 107]. Положення ст. 615 ЦК України знаходяться в системній єдності з положеннями ст. 214, ч. 3 ст. 651 та ст. 653 ЦК України. Водночас, як наголошує з цього приводу А. Б. Гриняк, не слід виключати можливості поєднання мір цивільно-правової

відповідальності з мірами захисту цивільних прав як наслідків порушення договірних зобов'язань. Ці наслідки об'єднує те, що вони є негативною реакцією на факт порушення зобов'язання як певну дію чи бездіяльність його сторони (сторін). Однак умови та порядок застосування цих правових наслідків мають свої особливості, які випливають з їх неоднорідної юридичної природи [104, с. 343].

Загалом як відмова від договору, так його зміна і розірвання є досить поширеними наслідками порушення договірних зобов'язань з надання транспортних послуг, особливо в сфері довгострокових перевезень. Щоправда, механізм вчинення таких дій, їх наслідки на практиці викликають серйозні труднощі, пов'язані з недостатньою розробкою цих питань і неузгодженістю правових норм. Так, нерідко право на односторонню відмову від договору в юридичній літературі ототожнюється із його розірванням [43, с. 443]. Схожа ситуація спостерігається й у правових нормах ЦК України, присвячених відносинам з надання послуг. Наприклад, у ч. 1 ст. 907 ЦК України закріплено положення, що договір про надання послуг може бути розірваний, у тому числі шляхом односторонньої відмови від договору за домовленістю сторін. Зазначене загальне правило знайшло своє відображення у ст. 935 ЦК України, в якій у першому реченні ч. 1 закріплено право клієнта або експедитора відмовитися від договору транспортного експедирування, попередивши про це іншу сторону в розумний строк. А вже в другому реченні цієї самої частини закріплено обов'язок сторони, яка заявила про таку відмову, відшкодувати іншій стороні збитки, завдані їй у зв'язку із розірванням договору.

Отже, в межах цього підрозділу акцентуватимемо увагу на з'ясуванні правової сутності найбільш дієвих та найбільш поширених наслідків порушення зобов'язань з надання транспортних послуг, розгляд яких розпочнемо із закріпленого законодавчо або передбаченого договором права кредитора відмовитись від виконання зобов'язання в односторонньому порядку.

З приводу правової природи односторонньої відмови доцільно підтримати позицію Т. В. Боднар, що односторонній відмові притаманні дві складові: 1) є інструментом (засобом), за допомогою якого особою застосовуються способи самозахисту цивільних прав у разі їх порушення у договірних відносинах; 2) є підставою зміни або припинення правовідношення у випадках, не пов'язаних з порушенням суб'єктивних прав особи чи протиправним посяганням на них у речових, корпоративних, зобов'язальних та спадкових правовідносинах [33, с. 41]. Більше того, вчена, аналізуючи норми ЦК України щодо односторонньої відмови за критеріями об'єкта і підстави відмови, пропонує виділяти: 1) відмову від зобов'язання, недопустимість якої у вигляді загального правила встановлена ст. 525 ЦК України; 2) відмову від договору, що є результатом вільного волевиявлення сторони, її правом, однак у випадках, встановлених законом, відмова може бути визнана обов'язком суб'єкта цивільних правовідносин [34, с. 35]. На основі наведених критеріїв дослідниця доходить цілком слушних висновків, що норма ч. 3 ст. 615 ЦК України, в якій йдеться про односторонню відмову від зобов'язання, є нормою загальної дії, що поширюється як на договірні, так і на недоговірні зобов'язання, а схожа за змістом норма ч. 3 ст. 651 ЦК України, в якій йдеться про односторонню відмову від договору, є нормою спеціальною, що стосується договірних зобов'язань [33, с. 222].

В юридичній літературі обґрунтовується точка зору про необхідність віднесення права на односторонню відмову до секундарних прав, оскільки праву кредитора не кореспондує чітко визначене зобов'язання боржника, тому останній зобов'язаний лише «перетерпіти» дії кредитора з реалізації свого права та їх відповідні наслідки. Зазначений висновок обґрунтовується тим, що секундарне правовідношення у своїй структурі має особливий елемент, не властивий іншим суб'єктивним цивільним правам, який полягає у можливості уповноваженого суб'єкта своїми односторонніми діями визначати подальшу долю правовідношення та роль у ньому пасивної сторони [104, с. 348]. З цього приводу доцільно навести думку М. М. Агаркова, який вказував на існування

цілої низки додаткових відносин, що ускладнюють структуру основних зобов'язальних відносин, і включав до їх числа відносини, у силу яких один учасник зобов'язання має право своїм волевиявленням це зобов'язання змінити або припинити [4, с. 61, 67]. Зазначений висновок отримав своє подальше осмислення в працях С. С. Алексєєва, який також відносив права, реалізація яких призводить до зміни або припинення існуючого зобов'язання, до секундарних правомочностей [11, с. 116]. Зазначена теорія знайшла свій розвиток в наукових доробках Н. Ю. Голубєвої, яка обґрунтувала розуміння секундарного права як різновиду суб'єктивних прав, якому властива відсутність кореспондуючих обов'язків іншої сторони здійснити активні дії; інтерес правомочної особи задовольняється за рахунок власних дій, інша особа зобов'язана не перешкоджати реалізації секундарного права [74, с. 457].

Вищенаведене знаходить свій вияв у відносинах з надання транспортних послуг. Наприклад, положеннями ч. 2 ст. 922 ЦК України передбачено право пасажирів відмовитися від поїздки з причини затримки відправлення транспортного засобу. Тобто секундарне право пасажирів відображається у можливості його активної поведінки, пов'язаної з відмовою від поїздки та можливістю вимагати повернення провізної плати. Схоже положення щодо відмови пасажирів від поїздки у разі відміни поїзда, зазначеного в проїзному документі, або його запізнення до відправлення з пункту відправлення пасажирів більше ніж на одну годину, ненадання пасажирів місць, зазначених у проїзному документі, запізнення пасажирів на поїзд з пункту пересадки з вини перевізника і відмови пасажирів при цьому скористатися іншими місцями чи поїздом передбачено п. 19.16 Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. В такому випадку на проїзному документі ставиться відмітка – «Проїзний документ не використаний повністю з вини перевізника» [414]. Тобто секундарне право забезпечується пасивним обов'язком не чинити перешкод уповноваженій особі у реалізації свого права. Іншими словами, право вимоги певної поведінки від іншої особи може також полягати у праві вимагати утримання від дій, які

можуть перешкоджати реалізації управомоченим суб'єктом правомочності на власні активні дії [572, с. 103].

Іншим прикладом виникнення у контрагентів за договором перевезення права на відмову від договору у зв'язку з неналежним виконанням своїх обов'язків іншою стороною може слугувати п. 10.6 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. Так, після укладення договору перевізник має право відмовитись від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні товарно-транспортні документи або без попереднього узгодження з перевізником змінені реквізити цих документів [409].

З цього приводу доцільно зазначити, що й скасування у перевізника ліцензії на право зайняття діяльністю щодо надання транспортних послуг дають право замовнику відмовитися від договору і вимагати відшкодування збитків. Як слушно зазначає з цього приводу Н. В. Федорченко, скасування ліцензії чи призупинення її дії свідчить про те, що в цей момент перевізник не відповідає поставленим вимогам та не має право надавати такого роду послуги. Внаслідок цього замовник позбавляється можливості вимагати надання йому якісної послуги і, як наслідок, цілком логічним є право замовника на відмову від такого договору [586, с. 304]. Як вбачається із вищенаведеного, підставами правомірної односторонньої відмови від договору перевезення є закріплені в ЦК України та цитованих вище положеннях транспортного законодавства норми права або договору (юридичні підстави), а також порушення умов договору, істотна зміна обставин та інші юридичні факти (фактичні підстави), які в своїй сукупності (юридичному складі) створюють передумови для такої відмови від зобов'язань з надання транспортних послуг [256, с. 34]. Зазначене підтверджується висловленою в юридичній літературі пропозицією розуміння юридичного складу як сукупності закріплених нормами цивільного права, положеннями цивільно-правового договору або іншими регуляторами обставин цивільно-правової реальності, що мають значення юридичних фактів та умов їх

настання, в тому числі юридичних станів, які, поєднуючись у встановленому правовою моделлю порядку та у визначених нею випадках, з урахуванням обумовленої нею послідовності, забезпечують виникнення (зміну або припинення) майнових цивільних правовідносин [639, с. 3].

Водночас в юридичній літературі наголошується, що такий серйозний засіб оперативного впливу, як одностороння відмова від виконання зобов'язання (відмова від договору), може застосовуватися лише після тривалого невиконання іншою особою свого зустрічного обов'язку [115, с. 89]. Оскільки для того, щоб управомочена особа зрозуміла про неналежне виконання або невиконання зобов'язання, повинен пройти певний час, зі спливом якого управомочена особа починає реалізовувати своє суб'єктивне право (вимогу про виконання) до боржника, з невиконанням якої управомочена особа має право застосувати односторонню відмову від договору, якщо така можливість буде передбачена у законі або договорі [323, с. 325].

Разом із тим в юридичній літературі цілком доречно наголошується, що право на одностороннє припинення зобов'язання, що зумовлене порушенням іншою стороною своїх обов'язків, має свої винятки. Односторонню відмову від договору не слід завжди сприймати як реакцію на правопорушення зі сторони контрагента [104, с. 349]. Дійсно, в сфері перевезень поширеними є випадки, коли замовник може відмовитися від договору за умови своєчасного повідомлення перевізником про загрозу затримки вантажу на митниці чи перекриття автомагістралі мітингарями тощо. Як вбачається, наведені приклади відмови від договору замовником не пов'язані з порушенням перевізником своїх зобов'язань. Тобто одностороння відмова не завжди пов'язана з фактом порушення контрагентом взятих зобов'язань. Відповідно, законодавець на рівні положень ЦК України та різнорівневих актів транспортного законодавства передбачив механізм реалізації права на односторонню відмову як у разі порушення умов договору перевезення, так і незалежно від такого порушення. Прикладом останнього є положення ст. 907

ЦК України, де передбачено право на односторонню відмову від договору про надання послуг, яка не пов'язана із порушенням умов договору іншою стороною. Зазначене загальне правило знайшло свою деталізацію у п. 143 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, де закріплено право зберігача не приймати на зберігання в камеру схову речі пасажирів у разі їх неперед'явлення для визначення їх справжньої вартості. У випадку відмови пасажирів пред'явити речі для огляду або незгоди з оцінкою їх дійсної вартості речі до камери схову не приймаються [404]. Загалом же відмова від договору можлива як до початку надання послуги, так і в будь-який момент її надання з обов'язковим покладанням на контрагента обов'язку відшкодувати іншій стороні його фактичні витрати. Такий підхід видається правильним, оскільки, як слушно підкреслює Н. В. Федорченко, не можна змусити особу спожити послугу, яка йому вже не потрібна [586, с. 303]. Зазначене підтверджується закріпленою на законодавчому рівні заборонаю нав'язувати споживачеві не замовлені ним послуги [448]. Аналогічно має вирішуватися питання про відмову від договору і в разі, коли замовником виступає юридична особа [586, с. 304].

Разом із тим відмові перевізника від договору перевезення, на відміну від відмови замовника, притаманна істотна особливість, пов'язана зі специфікою надання транспортних послуг за публічними договорами. Так, відмова перевізника від договору також можлива за умови повного відшкодування замовнику завданих збитків, однак, якщо договір перевезення характеризується як публічний договір, зазначене положення не застосовується, адже в таких випадках перевізник як підприємець не може, керуючись положеннями ст. 633 ЦК України, відмовити в наданні такої послуги. Саме в цьому випадку, як зазначається в одному з коментарів до ЦК України, єдиним шляхом до односторонньої відмови від договору є застосування положення ст. 615 ЦК України, відповідно до якої виконавець має право відмовитися від виконання договору про надання послуг за умови порушення договору замовником [613, с. 834]. Однак можливими є випадки,

коли у замовника не має можливості отримати подібні послуги, уклавши аналогічний договір з третьою особою. Прикладом є договори перевезення вантажів залізницею, де Укрзалізниця є монополістом у цьому сегменті ринку транспортних послуг. Виходячи з такого залежного становища замовника, цілком виправданим є закріплення обмеження права Укрзалізниці щодо відмови від виконання договору. В усіх інших випадках законодавець передбачив загальне правило, за яким кредитор вправі укласти замість розірваного договору інший договір з третьою особою. Зазначений підхід, як слушно наголошує Н. В. Федорченко, надає змогу замовнику ефективно захищати свої порушені права в неюрисдикційній формі. При цьому збитки, що виникають у зв'язку з необхідністю укладення договору з третьою особою, видається доцільним стягувати з первісного виконавця [586, с. 305].