

Таким чином, принцип обґрунтованості має ключове значення для гарантування прав людини та принципу верховенства права, оскільки визначає чіткі рамки для адміністративного розсуду, забезпечуючи прозорість і передбачуваність рішень адміністративних органів. Його дотримання є основою для зміцнення правової держави, поваги до людини і ефективного функціонування публічної адміністрації.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Кузь Т.В., Присяжнюк М.О. Окремі питання дослідження принципів адміністративної процедури. Україна в умовах реформування правової системи: сучасні реалії та міжнародний досвід: матеріали VIII Міжнар. наук.-практ. конф., м. Тернопіль, 19-20 квіт. 2024 р. Тернопіль, 2024. С. 77-79
2. Про адміністративну процедуру: Закон України від 17.02.2022 № 2073-IX. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2073-20#Text> (дата звернення 17.04.2025)
3. Принципи адміністративної процедури як маркери її змісту. URL : https://www.researchgate.net/publication/350689682_Principi_administrativnoi_proceduri_ak_markeri_ii_zmistu (дата звернення 17.04.2025)
4. Мін'юст роз'яснює щодо обґрунтованості адміністративних актів. URL :<https://yur-gazeta.com/golovna/minyust-roz yasnyue-shchodo-obruntovanosti-administrativnih-aktiv-.html> (дата звернення 17.04.2025)
5. Науково-практичний коментар до Закону України «Про адміністративну процедуру». URL: <https://www.rada.gov.ua/uploads/documents/74413.pdf> (дата звернення 17.04.2025)
6. Рада Європи. Резолюція (77)31 Комітету міністрів державам – членам про захист особи відносно актів адміністративних органів від 28/09/77 URL: <https://ips.ligazakon.net/document/XH7AO00A?an=6128.09.77> (дата звернення 17.04.2025)

УДК 347.4

Лукасевич-Крутник І. С.
*доктор юридичних наук, професор,
завідувач кафедри цивільного права і процесу
Західноукраїнського національного університету*

Верхня межа відповідальності перевізника за порушення договірних зобов'язань перевезення

В умовах оновлення цивільного законодавства України [1] актуального значення набуває дослідження відповідальності сторін за порушення договірних зобов'язань, в тому числі тих, що впливають із договору перевезення. Зазначена проблематика є цікавою як з точки зору доктринального дослідження, так і з практичної точки зору, про що свідчить значна кількість судових справ у вказаній сфері.

Особливістю відповідальності за зобов'язаннями, що впливають із договору перевезення, є те, що компенсація завданих збитків відбувається в

розмірі фактичної шкоди (реальних збитків, тобто втрат, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрат, які особа зробила або мусить зробити для відновлення свого порушеного права – ч. 1 ст. 22 ЦК), без урахування упущеної вигоди. Це правило міститься в транспортному законодавстві України та міжнародних нормативно-правових актів у сфері перевезень, а також в окремих випадках врегулювання відповідальності перевізника нормами Цивільного кодексу України [2].

Про те, що завдані збитки при здійсненні перевезення відшкодовуються лише в розмірі реальних збитків, зазначається і в матеріалах судової практики. Так, Верховний Суд, скасовуючи рішення апеляційного суду, зазначив, що відповідно до норм права відшкодовувані збитки мають бути реальними та їх розмір має бути належним чином встановлений. Відповідно до встановлених судами попередніх інстанцій обставин справи, такі збитки становлять 220 000,00 грн. Матеріали справи не підтверджують належним чином доведені збитки у сумі 254 597,00 грн. Отже, рішення судів попередніх інстанцій не відповідають вимогам статей 212–214 ЦПК України, оскільки ці суди не перевірили в повній мірі відповідність заявленої позивачем до відшкодування суми збитків реальній сумі збитків позивача [3].

Законодавством може бути передбачена верхня грошова межа відповідальності перевізника за завдані збитки. Найчастіше верхня межа відповідальності обчислюється у спеціальних одиницях – СПЗ (спеціальне право запозичення) – розрахункова грошова одиниця, яка використовується Міжнародним валютним фондом. Одне спеціальне право запозичення (на англ. SDR — Special Drawing Right) оцінюється як 1, 37 долара США.

Законодавством України встановлена верхня грошова межа відповідальності перевізника за порушення окремих умов договору перевезення. Так, відповідно до Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень вантажів» стосовно шкоди, яка заподіяна в разі затримки усього або частини вантажу, розмір відшкодування авіапозивача обмежується сумою 22 спеціальних прав запозичення за один кілограм брутто (глава XXV).

Транспортне законодавство, яке регулює міжнародні перевезення, теж встановлює обмежену відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу. Верхня межа грошової відповідальності перевізника визначається міжнародними нормативно-правовими актами, які діють у сфері перевезень відповідним видом транспорту.

Згідно зі ст. 22 Монреальської конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1999 р. відповідальність перевізника у випадку затримки в перевезенні вантажу обмежується сумою 17 СПЗ за кілограм вантажу.

Якщо збитки спричинені простроченням доставки вантажу залізничним транспортом, то залізниця має оплатити відшкодування, сума якого не може перевищувати чотирикратного розміру вартості перевезення (ст. 33 Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) 1980 р.).

Відповідно до ст. 23 Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 р. у випадку прострочення доставки, якщо позивач доведе, що прострочення завдало збитку, перевізник компенсує такий збиток, який не може перевищувати плату за перевезення.

Згідно з ч. 1 ст. 59 Конвенції про договори повністю або частково морського перевезення вантажів (Роттердамські правила) 2008 р. відповідальність перевізника за порушення його зобов'язань обмежується 875 СПЗ за місце або іншу одиницю відвантаження або трьома розрахунковими одиницями за один кілограм ваги брутто вантажу, що є предметом позову або суперечки, залежно від того, яка сума є вищою.

Транспортним законодавством також встановлена верхня грошова межа відповідальності перевізника за збереження вантажу чи багажу.

Так, відповідальність авіаперевізника у разі знищення, втрати, пошкодження або затримки перевезення зареєстрованого багажу обмежується сумою 1288 СПЗ, вантажу – сумою 22 СПЗ за один кілограм брутто (Розділ XXV Авіаційних правил України «Правила повітряних перевезень вантажів»).

Відповідно до ст. 181 КТМ України обмеження відповідальності перевізника при незазначеній вартості вантажу, що перевозиться морським транспортом, становить 666,67 розрахункових одиниць або 2,0 розрахункових одиниць за один кілограм маси брутто пошкодженого, зіпсованого вантажу або вантажу, якого не вистачає, залежно від того, яка сума вища, за винятком вартості контейнера або іншого транспортного пристрою відправника (фрахтувальника).

Натомість згідно з частинами 2–5 ст. 194 КТМ відповідальність перевізника за втрату або пошкодження каютного багажу в жодному разі не перевищує 1800 розрахункових одиниць на пасажирів у відношенні перевезення в цілому. Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження автомашини, включаючи весь багаж, що перевозиться в автомашині чи на ній, в жодному разі не перевищує 10000 розрахункових одиниць за автомашину щодо перевезення в цілому. Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження іншого багажу, ніж той, що зазначено вище, в жодному разі не перевищує 2700 розрахункових одиниць на пасажирів у відношенні перевезення в цілому. Перевізник і пасажир можуть шляхом точно вираженої письмової угоди встановити більш високі межі відповідальності, ніж ті, що передбачені частинами 1–4 ст. 194 КТМ України.

Таким чином, для різних видів транспорту за порушення одних і тих самих договірних зобов'язань перевезення нормативно-правовими актами встановлена різна верхня межа відповідальності перевізника. Втім вищенаведений аналіз законодавства України свідчить, що на сьогодні верхня межа відповідальності перевізника встановлена за окремі порушення договірних зобов'язань перевезення не для усіх видів транспорту, що є прогалиною у законодавстві та потребує комплексного перегляду на шляху узгодження із нормами європейських регламентів та директив.

ЛІТЕРАТУРА:

1. Концепція оновлення Цивільного кодексу України. Київ: Видавничий дім «АртЕк», 2020. 128 с.
2. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 15.03.2025).
3. Постанова ВС у складі КС Другої судової палати КЦС від 20.02.2019 р. у справі № 706/596/15-ц. Єдиний державний реєстр судових рішень. URL:

УДК 340.13

Подковенко Т. О.
*кандидат юридичних наук,
доцент, доцент кафедри теорії
права та конституціоналізму
Західноукраїнського національного
університету*

Легітимація права: теоретичні підходи та практична реалізація

У стабільно функціонуючій демократії право відіграє важливі соціальні ролі, які сприяють, з одного боку, забезпеченню консенсусу серед членів суспільства щодо цінностей, які отримують конкретизацію та закріплення через формально виражені правові приписи, а з іншого боку, формуванню почуття схвалення дій держави та органів державної влади [1, с.81]. Україна, як держава, що пройшла доволі тривалий та складний шлях від тоталітарного режиму до демократії, у сучасних умовах стикається з низкою викликів у сфері правової легітимації. Низький рівень довіри до інституцій влади, корупція, неефективність правозастосовної системи – все це істотно підриває авторитет права та ускладнює процес його соціального визнання.

Не повинно викликати серйозних сумнівів твердження, що право, як культурний продукт і особлива соціальна конструкція, покликане формувати належні відносини в суспільстві та державі. Найперше це стосується публічних, управлінських відносин, які – як здається – мають будуватися та ґрунтуватися на консенсусі щодо реалізації певних важливих цінностей, з якими право безпосередньо пов'язане (таких як соціальний порядок, справедливість та правова безпека) і щодо яких в даній культурі формується цілісна концепція права [2, с. 108]. Концептуальний вираз права, його сприйняття суспільством в якості нормативної системи відображається через легітимацію права.

Легітимація права – це процес визнання правових норм справедливими, обґрунтованими та обов'язковими для виконання усіма суб'єктами права. Вона відіграє ключову роль у забезпеченні стабільності правової системи, оскільки без довіри громадян до правових норм ефективного функціонування суспільства неможливе.

У демократичному законодавстві, яке базується на ідеї верховенства права, пріоритетності прав та свобод людини, визнання її найвищою соціальною цінністю, важливим аспектом є зв'язаність законодавчих і правозастосовних суб'єктів чіткими формальними правилами. Тому верховенство права забезпечується законом із конкретним змістом, включаючи норми законодавчої процедури та правила контролю за їх дотриманням. Їх сукупність та інститути, які вони формують, можна визначити як інституційні цінності права, що включають не лише демократичні законодавчі процедури, але й принцип поділу влади, незалежності судової