

*Кужко О. С.,  
кандидат юридичних наук,  
доцент кафедри цивільного та господарського права і процесу  
Інституту національного та міжнародного права  
Міжнародного гуманітарного університету*

## ОСОБЛИВОСТІ СТРАХУВАННЯ ПІД ЧАС ЗДІЙСНЕННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

**Анотація.** Наукова стаття присвячена визначенню сучасного рівня наукових розробок щодо особливостей страхування під час здійснення транспортно-експедиторської діяльності, а також визначенню особливостей щодо застосування страхування відповідальності транспортного експедитора або страхування вантажу як безпосереднього об'єкту здійснення транспортно-експедиторської діяльності.

На підставі проведеного аналізу встановлені складності щодо реалізації механізму відшкодування збитків за страховим випадком у рамках організації транспортно-експедиторської діяльності, встановлена неоднозначність судового правозастосування, в тому числі відсутність конкретно визначеної відповідальності транспортного експедитора та необхідність договірної врегулювання.

**Ключові слова:** договір транспортного експедирування, договір страхування, спосіб забезпечення виконання зобов'язання, акцесорне зобов'язання, страхування, транспортно-експедиторська діяльність.

**Постановка проблеми.** Сьогодні будь-якого учасника договірних правовідносин, а втім й правове становища учасника договірних відносин у будь-який історичний період розвитку цивільного права як такого, характеризується наявністю відповідних важелів захисту прав та інтересів кредитора від можливого невиконання або неналежного виконання зобов'язань з боку боржника. Постійний розвиток приватноправових відносин, обумовлений в тому числі й бурхливим розвитком торговельного обігу, визначив певні напрямки щодо мінімізації можливих ризиків що наступали в результаті пожежі, стихійного лиха, озброєного нападу та інше.

Безпосереднє закріплення в законодавстві договору страхування, та відокремлення різновидів страхування, в тому числі але не обмежуючись майновим страхуванням та страхуванням відповідальності юридичних осіб за нанесену шкоду майну трьом особам, відзначається певними особливостями, що виражаються у самому предметі страхування, а також його суб'єктів.

Діючий Цивільний кодекс України, прийнятий Верховною Радою України 16 січня 2003 року (далі за текстом статті – ЦК України) [1] як кодекс приватного права, відносить договір страхування до самостійних договірних зобов'язань, ще безперечно наряду з існуванням спеціального нормативно-правового акту Закону України «Про страхування» [2] є правильним та відповідає дійсності.

Здійснення транспортно-експедиторської діяльності, за своєю економічною та юридичною сутністю, як частина ділового обігу країни, безперечно залежить від існуючих механізмів гарантій та засобів забезпечень зобов'язань, що виконуються транспортними експедиторами. Стаття 13 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» [3] передбачає можливість страхування при здійсненні транспортно-експедиторської діяльності згідно із законом та договором транспортного експедирування.

**Аналіз останніх досліджень.** Інститут страхування не є абсолютним новим для національного цивільного права України, у відповідних формах він був об'єктом дослідження великою кількістю вітчизняних та зарубіжних цивілістів. Взагалі даний інститут в рамках поставленої в даній статті проблеми досліджувався у двох аспектах, як один із засобів забезпечення виконання зобов'язання [4, с. 10-18; 5, ст. 256-267; 6, с. 44-55] та як самостійне зобов'язання, що не володіє функцією забезпечення виконання зобов'язання [7, с. 119].

Разом з тим, вищевказані роботи мають загальний характер, орієнтовані на кредитно-фінансову сферу, із зазначенням проблеми страхування у окремих договірних конструкціях. Разом з тим, необхідність дослідження страхування у транспортно-експедиторській діяльності є необхідним з огляду на наступне.

По-перше, під час укладення загального договору транспортно-експедирування з обов'язком організації транспортно-експедиторських послуг на всьому ланцюгу мільтімодального перевезення, тобто перевезення різноманітними видами транспорту викликає необхідність визначити особу, що є винною у здійсненні матеріальної шкоди. Приймаючи на себе підвищену відповідальність за такого роду договорами транспортний експедитор, не володіючи своїми власними транспортними засобами замінює собою перевізника та покладаючи на експедитора повну міру відповідальності.

По-друге, застосування діючих нормативно-правових актів к відносинам зберігання вантажів у стадії забезпечення виконання зобов'язань призводить до виникнення конфліктів між учасниками договірних відносин та державними органами. Законотворчий процес останніх років в Україні, зокрема, прийняття Цивільного кодексу України, не тільки не вирішив, а навпаки підкреслив невирішеність низькі теоретичних та практичних питань, пов'язаних з інститутом страхування у сфері транспортно-експедиторської діяльності. Доволі неоднозначна практика застосування правового механізму страхування відповідальності транспортного експедитора як такого або страхування самого вантажу та відсутність чіткого доктринального тлумачення створюють проблеми суто правозастосовного характеру.

**Метою статті** є встановлення сучасного рівня наукових розробок щодо особливостей страхування під час здійснення транспортно-експедиторської діяльності, а також визначення особливостей щодо застосування страхування відповідальності транспортного експедитора або страхування вантажу як безпосереднього об'єкту здійснення транспортно-експедиторської діяльності.

**Виклад основного матеріалу.** Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» передбачається можливість страхування при здійсненні транспортно-експедиторської діяльності. Г.Ф. Шершеневич вважав, що перший різновид майнового страхування – той, що пов'язаний з морською торгівлею, – виник лише в XIII ст. на Середземному морі, і тільки

потім страхові правочини стали поволі поширюватися на інші приморські місцевості [9, с. 364]. Історично майно, що перевозилося тим чи іншим способом, також і морським шляхом, перебувало в прямій залежності від самих різноманітних за характером, часто непередбачених та невідворотних подій.

В.К. Райхер, розкриваючи значення страхування для суспільства, звернув увагу на два засоби боротьби зі стихійними лихами. Він стверджував, що одні з них спрямовані на те, щоб передбачати стихійні лиха, не припускати самого їх виникнення (так звані превентивні засоби), інші – на скорішу ліквідацію стихійного лиха, що вже виникло, на зменшення його шкідливості. Така боротьба зветься репресивною. Однак наряду з «превенцією» та «репресією» виникає потреба й у відновленні господарських збитків, що заподіяні цими лихами, для чого необхідно мати відповідні ресурси [10, с. 5-6]. О.С. Іоффе слушно зазначав, що мета страхування – забезпечити усунення матеріальних збитків, викликаних різноманітного роду випадками [11, с. 256].

Із виходом на світовий ринок як самостійні та незалежні суб'єкти господарювання українські транспортні експедитори зіткнулися з новими засобами ведення підприємницької діяльності. Перевезення вантажів неможливо здійснювати без надання таких супутніх послуг, як забезпечення відправки і одержання вантажу, а також інші зобов'язання, які прямо не належать до перевезення, але пов'язані з ним. Ці специфічні послуги надаються численними комерційно-підприємницькими структурами, які займаються морським бізнесом, і в тому числі у сфері транспортного експедирування. Усі транспортні операції, пов'язані зі здійсненням перевезення вантажу, нерозривно пов'язані і з матеріальними втратами, такими як псування, втрата чи загибель вантажу в результаті різноманітних обставин.

Можливість покрити майбутні ризики, в тому числі за рахунок страхового покриття, визначає конкурентоспроможність такого транспортного експедитора. Стаття 13 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» передбачає можливість страхування при здійсненні транспортно-експедиторської діяльності згідно із законом та договором транспортного експедирування, але не закріплює обов'язковості вказаної можливості. Незважаючи на відсутність законодавчого імперативу страхування під час здійснення транспортно-експедиторської діяльності є розповсюдженою практикою.

Особливості страхування під час здійснення транспортно-експедиторської діяльності виражаються у декількох аспектах заснованих на самому предметі страхування та на суб'єктних взаємовідносинах між вантажовласником, транспортним експедитором, перевізником та самої страхової компанії.

Предметом страхування при здійсненні транспортно-експедиторської діяльності може виступати сам вантаж, що є більш дорожчим видом страхування спрямованим на захист інтересів власника; та страхування відповідальності транспортного експедитора, що прямо спрямований на захист інтересів транспортного експедитора, який в тому числі може користуватися послугами третіх осіб – перевізників, та на захист інтересів клієнта, який отримує більш спрощений механізм відшкодування можливих збитків, що заподіяні невиконанням або неналежним виконанням зобов'язань з боку контрагенту.

Відповідно до ст. 4 Закону України «Про страхування» предметом договору страхування можуть бути майнові інтереси, що не суперечать закону та пов'язані з володінням, користуванням та розпорядженням майном (майнове страхування) та з відшкодуванням страховальником заподіяної ним шкоди особі або її майну, а також шкоди, заподіяної юридичній особі (страхування відповідальності).

На підставі ст. 13 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» та ст. 6 Закону України «Про страхування» страхування вантажу та страхування відповідальності експедитора належать до добровільного виду страхування.

Практика застосування страхового покриття дає необхідність правильно визначати предмет страхування.

Відповідно до ч. 1 ст. 979 ЦК України за договором страхування одна сторона (страховик) зобов'язується у разі настання певної події (страхового випадку) виплатити другій стороні (страхувальникові) або іншій особі, визначеній у договорі, грошову суму (страхову виплату), а страхувальник зобов'язується сплачувати страхові платежі та виконувати інші умови договору. Такі ж положення містить і стаття 16 Закону України «Про страхування».

Практичний інтерес викликає розмір страхової виплати, що зазначається у договорі між страховиком та страхувальником та визначається згідно зі ст. 9 Закону України «Про страхування». При страхуванні майна страхова сума встановлюється в межах вартості майна за цінами і тарифами, що діють на момент укладання договору, якщо інше не передбачено договором страхування або законом. Страхове відшкодування – страхова виплата, яка здійснюється страховиком у межах страхової суми за договорами майнового страхування і страхування відповідальності при настанні страхового випадку.

Страхове відшкодування не може перевищувати розміру прямого збитку, якого зазнав страхувальник. Непрямі збитки вважаються застрахованими, якщо це передбачено договором страхування. У разі коли страхова сума становить певну частку вартості застрахованого предмета договору страхування, страхове відшкодування виплачується у такій же частці від визначених по страховій події збитків, якщо інше не передбачено умовами страхування.

Будь-яка страхова виплата здійснюється страховиком за мінусом франшизи – частини збитків, що не відшкодовується страховиком згідно з договором страхування.

Тобто, сума що підлягає до виплати за конкретним страховим випадком зазначена у договорі страхування відповідальності експедитора може не покрити вартості вантажу, що експедирується.

Взагалі правовідносини у рамках транспортно-експедиторської діяльності характеризуються багаторівневими внутрішніми та зовнішніми елементами.

Внутрішні правовідносини характеризуються зобов'язаннями між транспортним експедитором та його клієнтом. Зовнішні правовідносини характеризуються зобов'язаннями між транспортним експедитором та третіми особами відповідно. При визначенні ступеня та міри відповідальності перед клієнтом судові органи йдуть по напрямку визнання повної відповідальності транспортного експедитора за дії третіх осіб, наприклад перевізників. Відсутність чіткого регулювання відповідальності транспортного експедитора, я у Цивільному кодексі України так і в Законі України «Про транспортно-експедиторську діяльність» тягне за собою неоднозначне тлумачення даних норм з боку судових органів. Основне значення у зв'язку з відсутністю прямих норм суди приділяють договірним відношенням (чи обмежена відповідальність експедитора, чи прийняв експедитор на себе зобов'язання з охорони вантажу в процесі перевезення, як саме був залучений перевізник і т. д.). Наприклад, відповідно до Рішення Господарського суду Одеської області від 05.05.2014 року справа № 916/341/14 за позовом ПАТ «СК «Мономах» до ТОВ «ВИТТРАНС», до суті якого позивач вимагав здійснити стягнення грошових вимог у результаті пожежі в наслідок пошкодження вантажних автомобілів та контейнерів з

вантажом було визнано законним та таким що відповідає дійсності [12]. Доводи суду перш за все біли засновані на ч. 3 ст. 14 Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність», згідно до якої експедитор несе відповідальність за дії та недоліки третіх осіб, залучених ним до виконання договору транспортного експедирування, у тому ж порядку, як і за власні дії. Треба зазначити, що здебільшого спори щодо відшкодування збитків за страховими випадками пов'язані найбільше з недостачею, а не з втратою вантажу.

Це твердження також ілюструється практикою судового застосування з посиланнями на ст. 993 ЦК України та ст. 27 Закону України «Про страхування», згідно до якої до страховика, який виплатив страхове відшкодування за договором майнового страхування, у межах фактичних витрат переходить право вимоги, яке страхувальник або інша особа, що одержала страхове відшкодування, має до особи, відповідальної за завдані збитки. Загальне правило про не договірні зобов'язання, а саме ч. 1 ст. 1191 ЦК України встановлює, що особа, яка відшкодувала шкоду, завдану іншою особою, має право зворотної вимоги (регресу) до винної особи у розмірі виплаченого відшкодування, якщо інший розмір не встановлений законом [13].

Усі послуги, пов'язані зі страхуванням, – це додаткові послуги, вони можуть замовлятися і вантажовласником. У багатьох експедиторів/перевізників у заявці на перевезення вантажу стоять окремо пункти – необхідно страхування (так/ні), і замовник самостійно відмовляється від цих послуг або підтверджує їх, а тим самим приймає і всі можливі ризики. Важливе значення відіграє і наявність знань про властивості вантажу.

Експедитор також має можливість використати механізм для покриття своїх ризиків, пов'язаних із виконанням договору транспортного експедирування. Сам експедитор страхує свою відповідальність при видачі клієнту бланків експедиторських документів FIATA (Міжнародна федерація експедиторських асоціацій, заснована в 1926 р. для захисту інтересів та представництва інтересів своїх членів на міжнародному форумі), ризики за своїми зобов'язаннями перед третіми особами та як договірний перевізник перед клієнтами в рамках загального майнового страхування. Якщо експедитор є володільцем чи орендаром транспортних засобів та обладнання, він здійснює страхування транспортних засобів, а також своєї цивільної відповідальності, як володільця транспортного засобу перед третіми особами.

Обов'язковою вимогою для емітента експедиторської організації, що випускає коносамент FIATA, є наявність страхової відповідальності. Без цього випуск коносаменту не є можливим. Згідно зі ст. 6 Закону України «Про страхування» страхування відповідальності експедитора належить до добровільного виду страхування. Але без такого страхового покриття випуск коносаменту є неможливим. Будь-який договір поставки вантажу містить відповідні транспортні умови. Дуже часто застосовується акредитив як форма розрахунків при зовнішній торгівлі. Для держателя акредитиву документом, що дозволяє розблокувати акредитив, є транспортний документ, що підтверджує доставку. Тобто існує страхове покриття.

Кожний експедитор, який виписує коносамент FIATA, повинен застрахувати свою відповідальність за умовами цього коносаменту. Наприклад, FBL (мультимодальний транспортний коносамент FIATA) – транспортний документ, який експедитор видає як перевізник, при цьому приймає на себе відповідальність за всю транспортну операцію від місця отримання вантажу до місця призначення. Але крайня межа відповідальності за вантаж за умовами «FBL» – близько 12 доларів США за 1 кг. На законодавчому рівні корисно внести правило про необ-

хідність суброгації права експедитора на компенсацію збитків щодо вантажу та фрахту вантажоволодільця за договорами перевезення, оформленої експедитором із перевізником, а також організувати вимогу до експедитора тільки страхування «експедиторських ризиків» і нічого більше.

Необхідно відмітити той факт, що в Загальних умовах транспортного експедирування Асоціації міжнародних експедиторів України (АМЕУ) у розділі VII міститься правило, згідно з яким експедитор здійснює страхування вантажу за письмовим дорученням замовника. Страхування здійснюється на підставі чинного законодавства України та на умовах, які вказані в полісі страхової компанії. Страхування відповідальності експедитора є обов'язковою умовою при використанні мультимодального коносаменту FIATA (FBL). Таке застереження спрямоване на уникнення подвійного страхування. Експедитор не повинен бути ані страховим брокером, ані страховим агентом. Його роль полягає в захисті інтересів клієнта як страхувальника у договорі страхування. При укладенні договору страхування експедитор повинен детально ознайомитися з умовами договору, звернувши особливу увагу на склад виключень ризиків, що приймаються із страховиком.

**Висновки.** На сучасному стані розвитку цивільного законодавства страхування під час здійснення транспортно-експедиторської діяльності може застосовуватися у формах майнового страхування та страхування відповідальності. При цьому страхування відповідальності може розглядатися як засіб забезпечення виконання зобов'язання, з огляду на його акцесорний характер по відношенню до договору транспортного експедирування, в тому числі можливість припинення основного зобов'язання шляхом надання страхової виплати та головною метою що полягає в захисті інтересів кредитора, яким може виступати як сам транспортний експедитор так й особа визначена вигодообувачем.

Механізм відшкодування, характеризується складністю реалізації, неоднаковим застосуванням з боку судових органів та потребує більш детального удосконалення з боку законодавця. Така тенденція враховує специфіку об'єкта страхування що застосовується під час здійснення транспортно-експедиторської діяльності, характеризуються специфічними рисами, серед яких зазначається взаємодія вантажовласників з транспортними експедиторами, що не є власниками вантажу, а також у деяких випадках неможливість відшкодування збитків, з огляду на невиріне застосування договірної практики.

Усі інші проблеми пов'язані з особливостями страхування під час здійснення транспортної діяльності, виходять за межі цієї статті і становлять перспективні напрямки подальших наукових розвідок.

#### *Література:*

1. Цивільний кодекс України: за станом на 13 травня 2014 року / Верховна Рада України. – Офіційний вісник України. – 2003. – № 11. – Ст. 461.
2. Закон України про страхування : за станом на 04 липня 2013 року / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18 (30.04.96). – Ст. 78.
3. Закон України про транспортно-експедиторську діяльність: за станом на 05 липня 2012 року / Верховна Рада України. – Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 52 (24.12.2004). – Ст. 562.
4. Ефимова Л. Страхование как способ обеспечения обязательств по кредитному договору // Хозяйство и право. 1994. № 7. – С. 10–18.
5. Латынцев А.В. Обеспечение исполнения договорных обязательств. – М.: Лекс-Книга, 2002. – 285 с.
6. Дедиков С.В. Правовые проблемы страхования в ипотеке // Жилищное право. 2007. № 9. – С. 44–55.
7. Свириденко О. Страхование кредитных рисков // Хозяйство и право. 1996. № 7. – С. 119–127.

8. Комиссарова Е.Г., Торкин Д.А. Непоименованные способы обеспечения обязательств в гражданском праве. – М. : Аспект-Пресс, 2008. 144 с.
9. Шершеневич Г.Ф. Ученик торгового права / Г.Ф. Шершеневич. – М. : Спарк, 1994. – С. 364.
10. Райхер В.К. Государственное страхование в СССР / В.К. Райхер. – М. : Л., 1938. – С. 5–6.
11. Иоффе О.С. Обязательственное право / О.С. Иоффе. – М. : Госюриздат, 1975. – С. 372.
12. Рішення Господарського суду Одеської області від 05.05.2014 року справа № 916/341/14 / Єдиний реєстр судових рішень України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/38651362>.
13. Постанова Вищого Господарського суду України від 05.06.2014 року справа № 5011-2/9208-2012 / Єдиний реєстр судових рішень України [Електронний ресурс]. – Режим доступу : <http://www.reyestr.court.gov.ua/Review/39106817>

#### **Кужко А. С. Особенности страхования при осуществлении транспортно-экспедиторской деятельности**

**Аннотация.** Научная статья посвящена определению современного уровня научных разработок относительно особенностей страхования при осуществлении транспортно-экспедиторской деятельности, а также определению особенностей применения страхования ответственности транспортного экспедитора, страхования груза как непосредственного объекта осуществления транспортно-экспедиторской деятельности.

На основании проведенного анализа установлены сложности по реализации механизма возмещения убыт-

ков по страховому случаю в рамках организации транспортно-экспедиторской деятельности, установлена неоднозначность судебного правоприменения, в том числе отсутствие конкретно определенной ответственности транспортного экспедитора и необходимость договорного урегулирования.

**Ключевые слова:** договор транспортного экспедирования, договор страхования, способ обеспечения исполнения обязательства, акцессорное обязательства, страхование, транспортно-экспедиторская деятельность.

#### **Kuzhko A. Features of the insurance in the implementation of freight forwarding activity**

**Summary.** The scientific article is devoted to determining the current level of scientific developments regarding the implementation of security features of the freight forwarding activities, as well as features on the application of the definition of liability insurance or transport forwarder cargo insurance as a direct object of the freight forwarding activity.

Based on the analysis set difficulty in implementing the mechanism of damages for an occurrence in the organization of freight forwarding activities, set the ambiguity of judicial enforcement, including the lack of specifically defined responsibilities and the need to transport forwarder negotiated settlement.

**Key words:** contract of freight forwarding, insurance contract, method of enforcement obligations, accessorial liability, insurance, freight forwarding activities.