

полягає в об'єднанні можливостей декількох ВНЗ і утворенні міжвузівських факультетів інститутів та університетів, з наступною організацією кафедри комп'ютерно-технічної експертизи

Такий підхід надав би добрі перспективи розвитку спеціальності "комп'ютерно-технічна експертиза". Адаже за умов існування такої кафедри складаються найбільш сприятливі умови для вирішення теоретичних і практичних проблем КТЕ, таких як спеціальна підготовка експертів, розробка методів і конкретних методик КТЕ, відпрацювання навичок і прийомів проведення досліджень, визначення мінімальної та оптимальної конфігурації стендового робочого місця експерта в галузі КТЕ та ін

ЛІТЕРАТУРА

1. Россинская Е.Р., Усов А.И. Судебная компьютерно-техническая экспертиза. -М.: Право и закон, 2001. -416 с.

2. Яковлев А.Н. Использование специальных познаний при расследовании «компьютерных» преступлений // Конфидент. -2000 -№ 6. -С.50-56.

3. Пучкова Т.М. Источники формирования экспертных знаний в области исследования некоторых веществ, материалов и изделий // Криминалистическое исследование материалов, веществ и изделий: Сб. науч. тр. -М.: ВНИИСЭ, 1980. -С.22-35.

Надійшла до редколегії 04.12.2002

КОРШЕНКО В.А., КРАВЧЕНКО С.А. ПРОБЛЕМЫ ПОДГОТОВКИ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ КОМПЬЮТЕРНО-ТЕХНИЧЕСКИХ ЭКСПЕРТИЗ

Рассмотрены актуальные вопросы подготовки специалистов в области компьютерно-технических экспертиз, предложено несколько путей их решения

KORSHENKO V.A., KRAVCHENKO S.A. PROBLEMS OF OPENING-UP OF THE SPECIALISTS IN THE FIELD OF COMPUTER TECHNICAL EXPERT APPRAISALS

The urgent questions of opening-up of the specialists are reviewed in the field of computer technical expert appraisals, some paths of their solution are offered.

УДК 656.043+625.1

О.В. ЛІТВИНОВА

Національний університет внутрішніх справ

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗАЛІЗНИЦІ ЗА ВТРАТУ ЧИ ПОШКОДЖЕННЯ ВАНТАЖУ, ПРИЙНЯТОГО ДО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Розглянуті особливості цивільно-правової відповідальності залізниці як перевізника за втрату чи пошкодження вантажу під час транспортування.

Необхідним наслідком становлення у нашій країні ринкової економіки, розвитку підприємництва є все більша кількість товарів, що виробляються та реалізуються тими чи іншими суб'єктами господарської діяльності. Процес переміщення товарів від виробників до споживачів іноді досить складний, і на допомогу у таких випадках приходять транспортні організації.

У процесі вантажоперевезень приймають участь різні види транспорту. Але історично склалося так, що залізничний транспорт є одним із найбільш економічних та надійних видів транспорту при перевезенні великих партій вантажу на дальні відстані.

У відповідності до п.1 Статуту залізниць України [1] залізничний транспорт загального користування є однією з базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у пере-

везеннях.

До недавніх часів відносини між залізницею та вантажовідправниками носили плановий характер. Юристами-цивілістами радянських часів неодноразово велись суперечки стосовно юридичної природи відносин між відправником вантажу та перевізником (залізницею). У законодавстві післяреволюційної Росії, як і у законодавстві СРСР, до деякого часу не відмічалось, що відносини між учасниками залізничного перевезення вантажу будуються на підставі договору. Тому деякі вчені схилились до думки, що відносини між вантажовідправником та залізницею носять бездоговірний характер, бо що їх обов'язки виникають на підставі плану, відмовитись від виконання якого, чи суттєво його змінити учасники не можуть. Такої думки дотримувались М.М. Агарков, З.І. Шкундін, В.І. Серебровський.

Звичайно ж, існувала і протилежна точка зору.

К.К. Яічков, Б.Б. Черепакін, М.А. Тарасов та інші [2, 3] вважали, що виникнення зобов'язань з перевезень є результатом договору між відправниками вантажу та залізницею.

На даний час не існує проблем із встановленням юридичної природи відносин між перевізником та відправником вантажу. Ст.17 Статуту залізниць України від 6.04.1998 р., № 457 встановлює, що перевезення вантажів залізничним транспортом організовується на договірних засадах. За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за вантаж встановлену плату.

Отже, як ми бачимо, відносини між вантажовідправником та залізницею носять договірний характер. Це означає, що сторони самі за своїм розсудом мають право визначати вид, кількість, обсяг вантажу, що підлягає перевезенню, строки його доставки, порядок транспортування, обсяг відповідальності та інше. Звичайно ж, умови договору не повинні суперечити діючому законодавству.

Як і у будь-якому іншому договорі виконання належним чином сторонами своїх обов'язків приводить до припинення договору перевезення шляхом його виконання. Тобто, вантажовідправник повинен своєчасно надати вантаж до транспортування у належному стані, та сплатити провізну плату. Залізниця як перевізник повинна своєчасно доставити ввірений їй вантаж до пункту призначення у належному стані, з дотриманням всіх необхідних умов транспортування, та передати вантаж обумовленій особі.

На жаль, не завжди сторони виконують свої обов'язки за договором належним чином. Причини цього можуть бути різними, але наслідки одні – збитки у контрагента за договором.

У разі невиконання чи неналежного виконання стороною свого зобов'язання за договором вона повинна нести цивільну відповідальність. У нашій статті ми розглянемо підстави, умови та обсяг відповідальності залізниці за втрату чи пошкодження вантажу під час транспортування.

Фактичною підставою цивільно-правової відповідальності є склад цивільного правопорушення, який включає наступні елементи: протиправна поведінка особи; шкідливий результат такої поведінки; причинний зв'язок між протиправною поведінкою та шкідливим результатом; вина особи, яка заподіяла шкоду.

Протиправною поведінкою за загальним правилом вважається поведінка особи, що порушує вимоги закону або іншого нормативно-правового акту. Якщо говорити про протиправну поведінку у цивільно-правових відносинах, то необхідно мати на

увазі, що протиправними будуть вважатись також і такі дії (чи бездіяльність), що порушують умови договору.

Так п.110 Статуту залізниць України встановлює, що залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу. У деяких випадках (особливо цінний вантаж) охорона вантажу під час перевезення може покладатись на відправника. Таким чином, протиправною поведінкою залізниці буде вважатись така поведінка, яка призвела до втрати чи пошкодження вантажу, що був прийнятий до перевезення. Така поведінка буде вважатись протиправною, тому що вона порушує вимоги закону (Цивільний кодекс України, Статут залізниць України), а також умови договору перевезення, за яким залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантаж та видати його одержувачу у належному стані. Протиправними будуть вважатись такі дії залізниці, як порушення правил навантаження, недотримання умов транспортування (температурний режим, строки, спосіб транспортування), незабезпечення або неналежне забезпечення охорони вантажу (якщо такий обов'язок покладається на залізницю) та інше.

Шкідливий результат є другою неодмінною умовою цивільної відповідальності. Шкода представляє собою втрату чи загибель, або зменшення цінності певного майна, що належить потерпілій особі. За загальним правилом шкода може бути як матеріальною (збитки), так і моральною.

Втрата вантажу - це не лише його загибель, фактичне знищення, а й неможливість для перевізника видати вантаж одержувачу у встановлений строк. У відповідності до Статуту залізниць вантаж вважається втраченим, якщо він не був виданий одержувачу на протязі 30 днів.

Часткова втрата чи нестача вантажу – це кількісне зменшення прийнятого до перевезення вантажу (зменшення ваги, міри, кількості у порівнянні з даними, що вказані у накладній). Пошкодження вантажу – це таке якісна зміна вантажу, яка викликає зменшення його цінності у вигляді неможливості або зменшення ефективності використання вантажу за призначенням.

Наступною необхідною умовою цивільної відповідальності залізниці за втрату чи пошкодження вантажу є причинний зв'язок між протиправною поведінкою та заподіяною шкодою. Іншими словами, щоб залізницю притягти до відповідальності, необхідно довести, що саме її протиправні дії призвели до втрати чи пошкодження вантажу. Наявність причинного зв'язку обов'язкова. Транспортне законодавство встановлює, що перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження вантажу, які сталися не через його протиправні дії.

І остання умова цивільної відповідальності – це вина того, хто заподіює шкоду. Вина у цивільному праві (як до речі і в інших галузях права) визначається як психічне ставлення особи до своєї протиправної поведінки. Тобто, той, хто заподіював шкоду знав, або повинен був знати, що його дії порушують вимоги закону чи умови договору та можуть привести до збитків у інших осіб. У цивільному праві, на відміну від права кримінального чи адміністративного, діє презумпція вини. Іншими словами, особа, на яку покладається цивільна відповідальність, повинна сама довести, що заподіяні збитки сталися з незалежних від неї причин. Так, ст.113 Статуту залізниць України встановлює, що за небереження (втрату, нестачу, псування, пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу, залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження виникли з незалежних від них причин. Таким чином залізниця повинна відшкодувати збитки лише у тому випадку, якщо саме її винні протиправні дії привели до збитків у власника вантажу.

Ми розглянули підстави та умови відповідальності перевізника за втрату чи пошкодження вантажу під час транспортування. Питання обсягу відповідальності залізниці на даний час викликає певний інтерес.

За діючим законодавством (Статут залізниць України, Цивільний Кодекс України та ін.) відповідальність перевізника за втрату чи пошкодження вантажу або багажу обмежується розміром фактичної шкоди. Так, наприклад, п.113 Статуту залізниць України встановлює, що за небереження (втрату, нестачу, псування чи пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача чи псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин. Крім того, п.114 Статуту передбачає, що за втрату чи нестачу вантажу залізниця відшкодовує збитки в розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі. Якщо під час транспортування з вини залізниці було втрачено вантаж, що здано до перевезення з оголошеною вартістю, відшкодування здійснюється у розмірі оголошеної вартості. За псування чи пошкодження вантажу під час транспортування залізниця при наявності вини повинна відшкодувати збитки у розмірі тієї суми, на яку знизилась вартість вантажу. Але у будь-якому випадку сума відшкодування збитку за не збережений вантаж не повинна перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж. Крім того, вантажовласник має право отримати сплачену за транспортування провізну плату. Такі ж положення містяться як в діючому Цивільному ко-

дексі, так і в новому, який повинен вступити в дію з 1.01 2003 року.

На нашу думку, встановлення такого обсягу відповідальності залізниці за винні протиправні дії, що призвели до збитків у вантажовласника, суперечить основним положенням цивільного права. За загальним правилом, цивільне законодавство встановлює, що за невиконання або неналежне виконання зобов'язання винна сторона повинна відшкодувати потерпілій стороні збитки в повному обсязі (ст.203 ЦК). Під повним обсягом розуміються як прямі втрати, так і не отримані доходи. І, якщо Цивільний кодекс України 1963 р. обмежував відповідальність боржника сплатою неустойки та збитків у розмірі, не покритому неустойкою (за загальним правилом), то новий Цивільний кодекс встановлює, що якщо за невиконання або неналежне виконання зобов'язання встановлена неустойка, то вона носить характер штрафної, тобто відшкодовується як неустойка в повному обсязі, так і збитки також в повному обсязі. Таким чином, на нашу думку, реалізується принцип повної відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язання.

Як вже відмічалось, залізниця за втрату чи пошкодження вантажу або багажу повинна відшкодувати власнику вантажу лише фактичну вартість, на яку зменшилась цінність вантажу чи багажу. Звичайно ж, в умовах розвитку підприємництва та ринкової економіки це положення є несправедливим. Справа в тому, що у випадку втрати чи пошкодження вантажу збитки вантажовласника можуть значно перевищувати розмір фактичної шкоди. До цих збитків можна віднести саму вартість вантажу, вартість очікуваного прибутку, який власник мав намір отримати від реалізації або переробки вантажу, суми штрафних санкцій, які він повинен сплатити покупцю вантажу, якщо вантаж транспортувався на виконання договорів купівлі-продажу, поставки чи ін. Отже, як ми бачимо, реальні збитки вантажовідправника в значній мірі можуть перевищувати розмір знецінення вантажу під час транспортування.

Саме тому положення законодавства, які встановлюють обмеження відповідальності залізниці фактично заподіяними збитками у вигляді знецінення вантажу, на нашу думку, потребують змін у відповідності до загальних правил, встановлених нормами цивільного законодавства, та звичаями ділового обороту.

Залізниця, як і будь-який інший суб'єкт цивільного права, повинна нести повну відповідальність перед кредитором (вантажовласником) за невиконання чи неналежне виконання зобов'язань з перевезень вантажу.

Вантажовласники у зв'язку з відсутністю у законодавстві норм щодо повного відшкодування збитків, заподіяних залізницею під час транспортування

вантажу, намагаються захистити себе від втрат різними засобами. Наприклад, разом з вантажем відправляють свого представника, який слідкує за збереженням вантажу, укладають договори страхування вантажу, майбутнього прибутку та інше. Такі дії, з одного боку, захищають вантажовласника, а з іншого - призводять до додаткових витрат (оплата відрядження працівнику, виплата страхових премій страховій компанії та інше.) Зміна транспортного законодавства в питаннях відповідальності сторін за договором перевезення надасть змогу учасникам перевізного процесу обирати такий засіб захисту свого матеріального становища, який буде для них найбільш зручний та прийнятний.

ЛИТВИНОВА О.В. ОТВЕТСТВЕННОСТЬ ЖЕЛЕЗНОЙ ДОРОГИ ЗА ПОТЕРЮ ИЛИ ПОВРЕЖДЕНИЕ ГРУЗА, ПРИНЯТОГО К ПЕРЕВОЗКЕ

Рассмотрены особенности гражданско-правовой ответственности железной дороги как перевозчика за потерю или повреждение груза во время транспортирования

LITVINOVA O.V. THE RESPONSIBILITY OF THE RAILWAY FOR LOSS OR DAMAGE OF THE CARGO ACCEPTED TO TRANSPORTATION

Features of the civil-law responsibility of the railway as carrier for loss or damage of a cargo are considered during transportation.

ЛІТЕРАТУРА

1. Статут залізниць України /Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р., № 457.
2. Сібільов М. Регулювання відносин по перевезенню вантажу, пасажирів та багажу за проектом нового Цивільного Кодексу України // Вісник Академії правових наук України. -1997. -№ 2.
3. Яичков К.К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. -М.: Изд-во АН СССР, 1958.

Надійшла до редколегії 04.12.2002

УДК 341.62+351.74

YE. N. LYAKHOVA,
A.A. TELICHKIN, cand. psychol. sc.

National University of Internal Affairs

NON-INSTITUTIONAL PEACE MISSIONS: THE MAIN PRINCIPLES OF FUNCTIONING. THE CASE OF THE TEMPORARY INTERNATIONAL PRESENCE IN HEBRON

The article concerns the history, mandate, structure, legal basis, command and control system of the international monitoring mission in the West Bank of Jordan. Institutional and non-institutional peace support missions principles of functioning are compared

One of the trends in the peace operations of the last decade is the increase in a number of non-institutional missions. Being a rather new phenomenon that kind of missions is the subject of a limited number of researches, e.g. by Erwin. A. Schmidl [1] and Brynjar Lia [2]. The aim of the article is an attempt to define the most typical features of the non-institutional mission police components concerning their structure, legal basis, command and control system, etc., using the example of an insufficiently explored operation in the Middle East.

The Temporary International Presence in Hebron (TIPH) is a non-institutional international civil observer mission with a strong police component, deployed in this second largest West Bank city. The history of the TIPH can be divided into two periods [3]:

1. March 1994 - August 1994. On March 31, 1994 an Agreement between the Palestine Liberation Organization (PLO) and Israel, asking Italy, Denmark and Norway to provide support staff and observers for a Temporary International Presence in the city of Hebron was signed. An advance team representing all three nations arrived in the West Bank in early April of the same year. The TIPH mission was set up on May 8, 1994. But the Palestine Liberation Organization and Israeli government couldn't reach an agreement on an extension of the TIPH mandate, and the mission withdrew from Hebron on August 8, 1994.
2. 1995 - until now. The Interim Agreement on the West Bank and the Gaza Strip, dated September 28, 1995 called for another mission, this time during the redeploy-