

**ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБЕРЕЖЕННЯ ВАНТАЖУ ПРИ ТРАНСПОРТУВАННІ ТА ВІДШКОДУВАННЯ ЗБИТКІВ, ЗАПОДІЯНИХ ЙОГО ВТРАТОЮ ЧИ ПОШКОДЖЕННЯМ**

Господарська діяльність будь-якого суб'єкта підприємницької діяльності так або інакше пов'язана з переміщенням у просторі матеріальних цінностей. Перевезенням вантажів займаються транспортні організації. В залежності від виду транспорту це можуть бути залізничні, автомобільні, повітряні, внутрішні водні та морські перевезення. Історично склалося так, що найбільш економічним та надійшим видом транспорту на даний час в Україні є залізничний.

За часів існування Союзу РСР залізничний транспорт займав перше місце серед інших видів транспорту за обсягом вантажоперевезень. Це пояснювалося, по-перше, розмірами країни і, по-друге, відносною надійністю та економічністю залізниці. Україна за розмірами, зичайно ж, набагато менша за колишній Союз РСР, проте роль залізниці від нього не зменшилась. У відповідності до Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998р., [1] залізничний транспорт є однією з базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях. У світі найбільший процент вантажоперевезень належить також залізниці.

При необхідності транспортування вантажу між залізницею та вантажовідправником повинен укладатися договір перевезення, згідно з яким транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату [2, с.353].

Сторонами у договорі залізничного перевезення вантажу є перевізник та відправник. За перевізника виступає юридична особа, що наділена правами укладення договорів перевезення безпосередньо або через свої підрозділи. У даному випадку це залізниця, діяльність якої регулюється Статутом залізниць України та Законом України „Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. [3]. Перевізником за договором перевезення вантажу є лише та організація, яка укладає договір перевезення з відправником. Всі інші транспортні організації, що беруть участь у перевезенні вантажу за конкретним договором (перевезення у прямому змішаному сполученні) вважаються по відношенню до початкового відправника третіми особами.

Відправником вантажу може бути будь-який суб'єкт цивільного права. Тобто це може бути як юридична, так і фізична особа, що володіє вантажем на праві власності, повного господарського відання, оперативного управління. Право володіння чи розпорядження вантажем може також впливати з того чи іншого договору. Згідно зі Статутом залізниць України вантажовідправником (відправником вантажу, вантажоцласником) вважається зазначена у документі на перевезення вантажу (транспортній накладній) юридична чи фізична особа, яка довіряє вантаж залізниці для його перевезення.

Але, крім перевізника та відправника, у договорі перевезення вантажу бере участь також і отримувач вантажу. Вантажоодержувачем (одержувачем ванта-

жу, вантажовласником) визнається зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка за дорученням вантажовідправника отримує вантаж. Вантажоодержувач пов'язаний договірними відносинами з відправником (у більшості випадків), але по відношенню до залізниці він також має певні права та обов'язки, такі як право вимагати від залізниці у пункті прибуття надання йому вантажу, обов'язок своєчасно прийняти вантаж, провести розвантаження, повернути вагони, контейнери або цистерни, що належать залізниці, у належному стані та у визначені за договором строки.

Основним обов'язком вантажовідправника є обов'язок своєчасно надати вантаж під навантаження у належному стані. Залізниця бере на себе обов'язок своєчасно доставити вантаж у пункт призначення в повній цілості. Як відомо з практики, саме забезпечення цілості та збереження вантажу при транспортуванні, відшкодування збитків, заподіяних його втратою або пошкодженням є основною проблемою під час виконання договору залізничного перевезення.

Існує декілька шляхів вирішення цієї проблеми. Так, при відправленні вантажу вантажовідправник піклується про те, щоб товар не був пошкоджений у дорозі. Для цього він повинен забезпечити пакування товару в належну тару та упаковку, яких вимагають особливі властивості вантажу. Пошкодження вантажу під час транспортування часто відбувається саме в зв'язку з недоліками тари та упаковки. В такому випадку залізниця звільняється від відповідальності за пошкодження чи втрату вантажу (ст.111 Статуту залізниць України).

У випадку, якщо вантаж потребує особливих умов транспортування (наприклад, підтримання відповідного температурного режиму), вантажовідправник повинен попередити про це перевізника. Недотримання особливих умов транспортування, якщо це призвело до пошкодження чи втрати вантажу, покладає на перевізника обов'язок відшкодувати власнику вантажу збитки.

Але дотримання таких правил, як пакування вантажу в належну тару та упаковку, дотримання особливих умов транспортування може захистити власника вантажу від пошкодження чи витрати вантажу, але не від крадіжки чи зникнення. У такому випадку доцільно використовувати супровід чи охорону вантажу. Вантажовласник може забезпечити охорону своїми силами або за допомогою залізниці. Так, наказом Міністерства транспорту України № 18 від 20 січня 1997р. «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України» встановлено перелік товарів, які повинні транспортуватись у супроводі воєнізованої охорони, що діє у складі залізниці. Серед них, наприклад, автомобілі. Крім охорони, використовується плумбування вагонів та контейнерів, використання спеціальних контейнерів і пристроїв.

Всі вищеперераховані заходи не є новими у практиці перевезення вантажів залізницею, але разом з тим їх не завжди достатньо.

По-перше, якщо, незважаючи на дотримання запобіжних заходів, вантаж під час транспортування все ж був втрачений чи пошкоджений, постає питання

про відшкодування збитків. Новий Цивільний кодекс України, який вступає в дію з 1 січня 2003р., в ст.981 встановлює, що перевізник несе відповідальність за збереження вантажу або багажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі вантажоодержувачеві або особі, правоуповноваженій на їх одержання, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу або багажу сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало.

Крім цього, Статут залізниць України в ст.111 передбачає, що залізниця звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли: а) вантаж надійшов у непошкодженному вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами перевезення вантажів, а також якщо вантаж прибув у непошкодженному відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення; б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі; в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача; г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси; д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами перевезення вантажів; е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення; завантаження вантажу відправником у невідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений тим же відправником (здвоєна операція); заціли вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних заходів для забезпечення його збереження під час перевезення; стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

Таким чином, власник вантажу в таких випадках несе певні збитки, які йому не відшкодовуються.

Але навіть у разі наявності вини залізниці у пошкодженні чи втраті вантажу власник вантажу не отримує додатнього відшкодування. Нормативні акти, які регулюють діяльність залізниці (Статут залізниць України, Закон України «Про залізничний транспорт») встановлюють, що перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятого до перевезення вантажу або багажу у розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від нього причин. Відшкодування у розмірі фактичної шкоди передбачає, що залізниця відшкодує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме: за втрату чи недостачу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі; за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що

оголошена вартість перевищує дійсну, – у розмірах дійсної вартості; за псування і пошкодження – у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу.

Таким чином, залізниця несе обмежену відповідальність – не відшкодовуються неотримані доходи, а також відсутні будь-які штрафні санкції за небереження чи пошкодження вантажу.

Такий порядок відшкодування збитків власнику вантажу не захищає останнього від певних втрат. Справа в тому, що реальні збитки вантажовласника, заподіяні втратою чи пошкодженням вантажу, можуть значно перевищувати його вартість [4, с.50]. До реальних збитків будуть включатись і неотриманий прибуток, і штрафні санкції (наприклад, у випадках, коли постачальник відповідальний перед отримувачем вантажу за недоставку чи поставку некомплектної продукції). Крім того, своєчасне стягнення відшкодування з залізниці на користь вантажовласника також ще завжди можливе (наприклад, відсутність коштів у відповідальній стороні на даний момент).

З розвитком у нашої державі нових умов господарювання з'являються і нові способи захисту власників цивільного обороту від можливих збитків. Найбільш ефективним та дієвим засобом запобігання збиткам є страхування.

У відповідності до Закону України «Про страхування» [5] у редакції від 4 жовтня 2001 р. страхування – це вид цивільно-правових відносин щодо захисту майнових інтересів громадян та юридичних осіб у разі настання певних подій (страхових випадків), визначених договором страхування або чинним законодавством, за рахунок грошових фондів, що формуються щільком сплати громадянами та юридичними особами страхових платежів (страхових внесків, страхових премій) і доходів від розміщення коштів цих фондів. Таким чином при укладенні договору страхування вантажів страховик бере на себе відповідальність за вантаж, що перевозиться залізницею.

При укладенні договору перевезення вантажів, особливо на великі відстані, чи у міжнародному сполученні доцільно використовувати різні види страхування. Це, по-перше, страхування вантажів і, по-друге, страхування відповідальності перевізника.

Об'єктом страхування при страхуванні вантажів є майновий інтерес власника вантажу, пов'язаний з його втратою, пошкодженням або ісуванням під час транспортування.

Існує декілька видів умов страхування вантажів. Перша група умов об'єднана назвою «З відповідальністю за всі ризики». Якщо договір страхування укладається за цих умов, страхувальнику відшкодовуються незалежно від їх проценту збитки від втрати чи пошкодження всього чи частини вантажу, які трапились внаслідок: вогню чи вибуху; стихійного лиха; зникнення транспортного засобу безслідно; катастрофи, зіткнення з будь-яким зовнішнім предметом, перекидання чи сходження з рейок перевізного засобу; пошкодження, заходів, ужитих для рятування чи погашення пожежі; падіння вантажу при перевантаженні, розвантаженні; крадіжки чи несправки цілих місць.

Друга група умов – «З відповідальністю за окрему аварію». За договором страхування, укладеним за цих умов, страхувальнику відшкодовуються збитки

за тими ж самими видами ризиків, що і в першій групі, але за винятком зникнення транспортного засобу безслідно, крадіжки чи не поставки цінних місць.

Третя група умов страхування вантажів має назву «Без відповідальності за пошкодження, крім випадків аварії транспортного засобу». Якщо договір страхування вантажу укладений за цих умов, страхувальнику відшкодуються збитки від втрати всього чи частини вантажу внаслідок вогню, вибуху, стихійних лих збитки від загибелі чи пошкодження вантажу внаслідок аварії, зіткнення з будь-яким зовнішнім предметом, перекидання чи сходження з рейок транспортного засобу.

Страховальник обирає умови страхування у відповідності до умов транспортування вантажу. Так, наприклад, якщо вантаж транспортується у супроводі охорони, то немає необхідності обирати умови „з відповідальністю за всі ризики».

Виконання договору страхування з боку страховика полягає у виплаті страхувальнику страхового відшкодування в межах страхової суми. Страхова сума повинна відповідати дійсній страховій вартості вантажу. На практиці іноді виникає питання: яким чином визначити страхову вартість? За загальним правилом страхова вартість включає вартість самого вантажу на момент укладення договору страхування плюс витрати на транспортування. Але в деяких країнах (наприклад, у Франції) страхова вартість визначається як вартість вантажу під час навантаження плюс транспортні витрати плюс очікуваний прибуток від реалізації вантажу (як правило, 10 %) [6, ст.294].

Як вже зазначалось, при транспортуванні вантажу доцільно використовувати як страхування вантажів, так і страхування відповідальності перевізника перед вантажовласником. Лише в такому випадку можливе найбільш повне та своєчасне відшкодування збитків зацікавленої сторони. Але, на жаль, на практиці поєднання таких видів страхування при транспортуванні вантажу залізницею поки що використовується дуже рідко у зв'язку з монополістичним становищем залізниці. Сподіваємось, що найближчим часом такий вид страхування, як страхування відповідальності залізниці перед вантажовласником посяде належне йому місце серед інших видів страхування.

Таким чином, проаналізувавши деякі з можливих засобів забезпечення збереження вантажу при транспортуванні та відшкодування збитків, заподіяних його втратою чи пошкодженням, можна дійти висновку, що лише комплексне використання таких засобів кожним з учасників договору перевезення може значно зменшити ризик втрати чи пошкодження вантажу. У випадку, коли втрати чи пошкодження уникнути неможливо, страхування буде сприяти найбільш повному та своєчасному відшкодуванню збитків потерпілій стороні.

**Список літератури:** 1. Статут записки України: Затв. постановою Кабінету Міністрів України від 6 лютого 1996р. 2. Цивільне право України / За ред. О.В. Дзери і Н.С. Кузнецової: Підр. Ч.2. К., 1999. 3. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996р. 4. В. Курчалский. Нужно возместить и убытки / Хозяйство и право. 1998. №2. 5. Закон України «Про страхування» від 4 жовтня 2001р. 6. Страхування / Під ред. С.С.Осипель. К., 1998.

*Надійшло до редакції 15.02.02*