



ного закону (Статуту залізниць України) і в жодному разі – угодою сторін.

На перший погляд, такий висновок суперечить ст. 105 СЗУ, яка передбачає, що залізниці, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажирі, транспортні, експедиторські й посередницькі організації та особи, які виступають від імені вантажовідправника та вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за перевезення в межах і розмірах, передбачених СЗУ та окремим договорами. Проте це не стосується зобов'язання з перевезення вантажів, що за своїм характером є договором приєднання, в якому умови і відповідальність сторін визначені стандартно, у нормативно-правовому порядку.

Особливістю відповідальності в договорі залізничного перевезення вантажів є специфічна дія принципу вини перевізника за несхоронність вантажу, проте цей принцип діє обмежено й опосередковано – через встановлений спеціальним транспортним законодавством перелік обставин, що звільняють перевізника від відповідальності за несхоронність вантажу, які поділяються на 2 групи: 1) обставини, наявність яких презюмує відсутність вини перевізника; 2) на які за встановленою практикою перевізникові достатньо вказати, щоб звільнити себе від відповідальності. Аналогічна правова ситуація зберігається у ст. 924 ЦК та ст. 314 ГК, які фіксують принцип вини у відповідальності перевізника за несхоронність вантажу, а ст. 920 ЦК у питаннях відповідальності за зобов'язаннями, що впливають із договору перевезення, і ст. 905 ЦК і ч. 5 ст. 306 ГК щодо загальних умов перевезення вантажів і особливих умов перевезення вантажів відсилають до транспортних статутів та кодексів (статутів).

Характерною ознакою відповідальності за порушення зобов'язання з перевезення вантажів є її обмежений характер [8], який полягає в тому, що перевізник відшкодовує лише фактичні збитки, що виникли під час перевезення (ст. 314 ГК). Наприклад, за окремі порушення умов договору перевезення вантажу залізничним транспортом відповідальність встановлена у формі відшкодування фактично понесених збитків (крім неотриманих доходів) – у разі втрати, нестачі, псування і пошкодження вантажу або у формі виключної неустойки (наприклад, за прострочення доставки вантажу – ст. 116 СЗУ). Поряд із збитками перевізник відшкодовує провізну плату, якщо вона не була включена у вартість втраченого вантажу. При цьому сума відшкодування зменшується на норму граничного розходження маси вантажу і природної втрати маси вантажу. Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого доку-

мента відправника, що підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу. Проте, якщо вантаж, нестачу якого відшкодовано перевізником, згодом буде знайдено, одержувач має право вимагати видачі йому цього вантажу, повернувши одержане за нестачу відшкодування (ст. 314 ГК України).

Перевізник несе відповідальність за збереження вантажу не лише в процесі його транспортування, але і в період знаходження вантажу у віданні перевізника в пункті відправлення [9].

У зв'язку з цим вантажоодержувачу, який отримав повідомлення від залізниці про прибуття вантажу, важливо проконтролювати дотримання процедури видачі вантажу і відповідного документального оформлення.

Обов'язковим документом, що супроводжує вантаж під час перевезення, є залізнична накладна, в якій містяться відомості про кількість вантажу, зданого до перевезення. Проведення перевірки відповідності фактичної маси вантажу, зазначеної в залізничній накладній, є доцільним для вантажоодержувача, адже проведення зазначеної перевірки не завжди входить до обов'язків залізниці. Так, відповідно до ст. 52 СЗУ, на станції призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу у випадках: 1) прибуття вантажу в пошкодженому вагоні (контейнері), а також у вагоні (контейнері) з пошкодженими пломбами відправника або пломбами попутних станцій; 2) прибуття вантажу з ознаками нестачі. Псування чи пошкодження на відкритому рухомому складі або у критих вагонах без пломб, якщо таке перевезення передбачене Правилами; 3) прибуття швидкопсувального вантажу з порушенням граничного строку його перевезення або з порушенням температурного режиму транспортування в рефрижераторних вагонах (контейнерах); 4) прибуття вантажу, який був завантажений залізницею; 5) видачі з місць загального користування вантажів, вивантаження вантажу покладено на залізницю згідно з укладеним договором). У зазначених випадках тарні й штучні вантажі видаються з перевіркою кількості та стану вантажу тільки в пошкоджених місцях.

Якщо на станції призначення або в одержувача вантажу є вагонні ваги, то залізниця на вимогу одержувача може перевірити масу вантажів (до 10 % вантажів, що прибули в одному поїзді, але не менше ніж 2 вагони), які перевозяться насипом і прибули без ознак втрати (п. 12 Правил видачі вантажів). За відсутності вагонних ваг зазначені вантажі видаються без перевірки. Оскільки залізниця може (а не зобов'язана) перевірити масу вантажів на вагонних вагах, одержувачу доцільно обов'язок

зважування закріпити в договорі із залізницею, укладеному до прибуття вантажу на станцію.

Відповідно до ст. 129 СЗУ, обставини, які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника і вантажоодержувача, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, що складаються за встановленим зразком станціями залізниць.

Комерційний акт складають для посвідчення обставин, виявлених залізницею або про існування яких заявили одержувач чи відправник вантажу, а саме: 1) невідповідності найменування, маси і кількості місць вантажу натурою з даними, зазначеними у транспортних документах; 2) виявлення вантажу без документів або документів без вантажу; 3) псування, пошкодження вантажу.

Очевидно, що обов'язок складання комерційного акта виникає у залізниць у випадках, встановлених ст. 52 СЗУ [10]. В усіх інших випадках обставини, які виникли під час перевезення і не можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформляють актами загальної форми.

Слід зазначити, що комерційні акти є не єдиним доказом вини залізниці, а мають однакову з іншими подібними документами доказову силу. Комерційний акт може бути позбавлений доказової сили, якщо він не відповідає фактичним обставинам справи. Відмова залізниці у складанні комерційного акта має бути оскаржена. Наявність доказів під час оскарження відмови у складанні комерційного акта дає право заявникові звернутися до залізниці з претензією (позовом).

У випадках несправності вагонів (контейнерів), підозри на приховані недоліки непошкоджених зовні вагонів тощо складають акти технічного огляду вагонів, які доповнюють комерційні акти і акти загальної форми. Так, якщо відправник не відмовився від використання несправного вагона (контейнера), відповідальність за нестачу, що виникла внаслідок несправності, покладається на нього, за винятком лише випадків, коли технічна несправність має прихований характер. У таких ситуаціях об'єктному з'ясуванню обставин справи поряд з комерційним актом сприяє акт технічного огляду вагона (контейнера).

Відповідно до транспортного законодавства, відповідальність перевізника настає, якщо він не доведе, що втрата, нестача або пошкодження вантажу виникли внаслідок обставин, запобігти яким

перевізник не міг і усунення яких від нього не залежало [11; 12]. При цьому законом передбачений вичерпний перелік обставин, які звільняють перевізника від відповідальності за незбереження вантажу за договором, якщо не буде доведена його вина: 1) прибуття вантажу у справному транспортному засобі (чи контейнері) з непошкодженими пломбами вантажовідправника або без пломб, якщо таке перевезення дозволено Правилами, а також в інших випадках, якщо немає ознак втрати або пошкодження вантажу під час перевезення; 2) якщо незбереження вантажу виникло внаслідок природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу; 3) якщо вантаж перевозився у супроводженні провідника вантажовідправника або вантажоодержувача; 4) якщо нестача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси; 5) зіпсований швидкопсувний вантаж прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами; 6) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок: а) недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення; б) здачі вантажу до перевезення без зазначення в перевізних документах особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення; в) стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити й усунення яких від неї не залежало, тощо. Ці обставини є однотипними при перевезеннях всіма видами транспорту.

В інших випадках стягнення вартості втраченого вантажу здійснюється відповідно до чинного законодавства України [13].

Таким чином, у разі порушення зобов'язань, що випливають із договору перевезення вантажу, перевізник несе відповідальність за порушення встановленого строку доставлення вантажу та за незабезпечення його схоронності, а вантажовідправник – за неналежне оформлення залізничної накладної та за порушення зобов'язань щодо сплати провізної плати та інших платежів за перевезення вантажу; в останньому разі за певних обставин відповідальність може бути покладена і на вантажоодержувача.

