

УДК 368.216.1

**І.Б. Черкаський**, д-р екон. наук, професор  
МНТУ ім. академіка Ю. Бугая, м. Чернігів, Україна

**О.І. Панченко**, канд. екон. наук  
Чернігівський державний технологічний університет, м. Чернігів, Україна

## КОНЦЕПТУАЛЬНІ ЗАСАДИ ФОРМУВАННЯ МЕХАНІЗМУ СТРАХУВАННЯ ВІДПОВІДАЛЬНОСТІ В СИСТЕМІ ЕКОНОМІЧНОЇ БЕЗПЕКИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

*У статті визначені основні засади формування страхового захисту відповідальності на залізничному транспорті, розкриті особливості механізму його реалізації з урахуванням проблем розвитку страхового ринку та процесів реформування залізничного транспорту.*

**Ключові слова:** економічна безпека, страхування відповідальності, залізничний транспорт.

*В статье определены основные принципы формирования страховой защиты ответственности на железнодорожном транспорте, раскрыты особенности механизма его реализации с учетом проблем развития страхового рынка и процессов реформирования железнодорожного транспорта.*

**Ключевые слова:** экономическая безопасность, страхование ответственности, железнодорожный транспорт.

*The article outlines the main principles of the insurance protection responsibility of the railways, revealed features of the mechanism of its implementation, taking into account the problems of the insurance market and the processes of railway reform.*

**Key words:** economic security, liability insurance, rail.

**Постановка проблеми.** Залізничний транспорт як одна з найважливіших галузей національної економіки задовольняє потреби населення та суспільного виробництва в залізничних перевезеннях, забезпечуючи стабільний соціально-економічний розвиток країни. Характер і особливості трансформаційних процесів на залізничному транспорті, спрямованих на розвиток конкурентного ринку залізничних перевезень, обумовлюють пошук нових механізмів забезпечення економічної безпеки підприємств залізничного транспорту.

Враховуючи процеси реформування залізничного транспорту та появи великої кількості суб'єктів залізничного бізнесу, особливо гостро постає проблема захисту майнових інтересів усіх учасників залізничних перевезень у сфері їх відповідальності перед пасажирами, вантажовласниками (вантажовідправниками) та іншими особами. Тому в умовах конкурентного середовища одним з найбільш актуальних питань є забезпечення економічної діяльності залізничних підприємств за допомогою формування механізму страхування відповідальності учасників залізничних перевезень перед третіми постраждалими особами з метою відшкодування збитків за нанесення шкоди їх життю, здоров'ю, майну або вантажу.

У зарубіжній практиці страхування відповідальності учасників транспортних перевезень – це необхідна умова його здійснення. Такий підхід забезпечує безперервність транспортного процесу, надійну доставку вантажів, а також відшкодування всіх можливих збитків як клієнтам транспортних компаній, так і постраждалим третім особам, що призводить до стабільного розвитку бізнесу та збільшення доходності транспортних підприємств. Тому в процесі формування довгострокової стратегії розвитку залізничного транспорту і вирішення тактичних завдань його стабільності та ефективності, страхування відповідальності учасників залізничних перевезень повинно стати нормою. Використання страхування відповідальності на залізничному транспорті дозволить не тільки компенсувати ймовірну шкоду, а і створить умови для фінансування за рахунок страхових ресурсів заходів, спрямованих на зниження ризику виникнення транспортних пригод.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій.** На основі аналізу наукових праць і публікацій можна зробити висновок, що більшість їх присвячена характеристиці організації страхового захисту відповідальності суб'єктів різних сфер господарської діяльності, в тому числі, на різних видах транспорту. Необхідно відзначити значні здобутки в дослідженні теоретичних і практичних проблем щодо розвитку страхового ринку в наукових працях В.Д. Базилевича, В.Д. Бігдаша, Н.М. Внукової, О.О. Гаманкової, Т.А. Говорушко, О.М. За-

летова, М.С. Клапківа, М.В. Мних, С.С. Осадця та багатьох інших відомих учених. Однак, незважаючи на велику кількість наукових праць, що досліджують страхування відповідальності в різних сферах діяльності, на сьогодні відсутні наукові роботи, що вивчають організацію страхового захисту відповідальності на залізничному транспорті.

**Виділення невирішених раніше частин загальної проблеми.** У науковій літературі не розглядаються проблеми залізничного страхування, тому не визначені основні складові процесу організації страхового захисту відповідальності суб'єктів залізничних перевезень у сучасних умовах та не сформовані основні підходи до створення ефективного механізму страхового захисту відповідальності на залізничному транспорті. Між тим, процеси реформування залізничної галузі, які супроводжуються появою різних суб'єктів залізничного бізнесу, вимагають формування механізму страхового захисту відповідальності учасників залізничних перевезень перед постраждалими третіми особами та прийняття відповідних рішень про активне його запровадження.

**Мета статті.** Таким чином, метою цього дослідження є визначення концептуальних засад формування механізму страхування відповідальності на залізничному транспорті та розробка основних напрямків його використання в сучасних умовах.

**Виклад основного матеріалу.** При страхуванні відповідальності на транспорті розрізняють *цивільну відповідальність власника транспортного засобу* за нанесення шкоди життю, здоров'ю, працездатності або майну третьої особи та *відповідальність перевізника* за нанесення шкоди пасажиром, вантажу або життю, здоров'ю, майну третьої особи вантажем, що перевозиться. На сучасному етапі страхування відповідальності суб'єктів перевезень є звичайною практикою на різних видах транспорту, крім залізничного.

Так, на *авіаційному транспорті*, відповідно до Закону України «Про страхування», Повітряного кодексу України та Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації», передбачається обов'язкове страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу, пошти, вантажу та страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам. Страховим законодавством також передбачається проведення добровільного страхування відповідальності власників повітряного транспорту (включаючи відповідальність перевізника).

На *морському транспорті*, відповідно до Закону України «Про страхування» та Кодексу торговельного мореплавства України, передбачається обов'язкове страхування відповідальності судовласника за нанесення шкоди третім особам і страхування відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошти, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам. Страховим законодавством також передбачається проведення добровільного страхування відповідальності власників водного транспорту (включаючи відповідальність перевізника).

На *автомобільному транспорті* страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів регулюється Законом України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів», але ним не передбачається відповідальність автотранспортного перевізника за вантаж, який перевозиться, та за шкоду, яка може бути заподіяна життю та здоров'ю пасажирів. Організація страхового захисту в цих випадках може здійснюватись тільки на добровільних засадах, тому Законом України «Про страхування» передбачається добровільне страхування цивільної відповідальності власників наземного транспорту (включаючи відповідальність перевізника). На практиці широко використовується страхування цивільної відповідальності перевізника на автомобільному транспорті, яке захищає автоперевізників від фінансових втрат у випадку пошкодження або втрати вантажу в результаті визначених страхових подій.

Про важливе значення цього виду страхування свідчить і те, що воно регулюється на міжнародному рівні Конвенцією ООН про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом та регулює відносини, які виникають у процесі перевезення автомобільним транспортом вантажів, відправник і одержувач яких знаходяться в різних країнах. У страховій практиці часто цей вид називають CMR-страхування. Незважаючи на те, що CMR-страхування називають добровільним, за змістом воно є обов'язковим, оскільки з перевізниками, які не мають CMR-страхування, експедитори не працюють, а також відповідно до Конвенції, перевізники в будь-якому випадку несуть відповідальність за вантаж і за відсутності CMR-страхування повинні відшкодувати шкоду, в чому вони не зацікавлені. До того ж наявність CMR-страхування суттєво підвищує імідж і рівень надійності транспортної компанії [14].

Навіть у *космічній сфері* страховим законодавством передбачається страхування цивільної відповідальності суб'єктів космічної діяльності та страхування відповідальності щодо ризиків, пов'язаних з підготовкою до запуску космічної техніки на космодромі, запуском та експлуатацією її у космічному просторі [4].

Для забезпечення повноцінного страхового захисту компаніями, які здійснюють страхування відповідальності на транспорті, створені їх об'єднання:

- Моторно-транспортне страхове бюро України (МТСБУ) – об'єднує страховиків, які здійснюють страхування цивільно-правової відповідальності власників автотранспортних засобів;
- Морське страхове бюро – об'єднує страховиків, які надають страхування морських ризиків, у тому числі страхування відповідальності на морському транспорті;
- Авіаційне страхове бюро – об'єднує страховиків, які здійснюють страхування відповідальності повітряного перевізника та страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім особам.

Ці об'єднання здійснюють координацію діяльності страховиків, що реалізують відповідний вид страхування та представляють їх інтереси в міжнародних об'єднаннях. Слід зазначити, що в закордонній практиці є досвід формування окремого об'єднання страхових компаній, які здійснюють страхування відповідальності в будь-якій сфері господарської діяльності.

Таким чином, при перевезеннях *автомобільним, морським і авіаційним* видами транспорту передбачається не тільки добровільне, а й обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власника транспортного засобу перед третіми особами, а при перевезеннях *морським і авіаційним* транспортом передбачається ще й обов'язкове страхування відповідальності перевізника за нанесення шкоди вантажу або життю та здоров'ю пасажирів, тоді як про обов'язкове чи добровільне страхування відповідальності на залізничному транспорті не зазначається ні в одному нормативно-правовому документі та ці види страхового захисту не використовуються на практиці (таблиця).

Таблиця

*Використання страхування відповідальності на різних видах транспорту*

Види страхування відповідальності	Види транспорту			
	Авіаційний	Водний (морський)	Автомобільний	Залізничний
Страхування цивільно-правової відповідальності власника транспортного засобу	Обов'язкове та добровільне	Обов'язкове та добровільне	Обов'язкове та добровільне	–
Страхування відповідальності перевізника	Обов'язкове та добровільне	Обов'язкове та добровільне	Добровільне	–
Страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів	–	Обов'язкове	Обов'язкове	Обов'язкове

Обов'язкове страхування відповідальності залізничного перевізника передбачається тільки при перевезеннях небезпечних вантажів, оскільки в цьому випадку мова йде про забезпечення національної безпеки та підтримку екологічного балансу, і таке страхування встановлено Конвенцією про цивільну відповідальність за шкоду, спричинену при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним і внутрішнім водним транспортом від 10 жовтня 1989 р. та врегульовується Постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів».

Але необхідно враховувати, що експлуатація залізничного рухомого складу, як і інших засобів транспорту, несе суттєві загрози та небезпеку життєдіяльності не тільки під час перевезення небезпечних вантажів.

Так, у процесі експлуатації залізничного транспорту може бути нанесена шкода життю, здоров'ю, працездатності пасажирів, населення прилеглих до залізниці територій, користувачів залізничних переїздів та інших осіб. У результаті надзвичайних подій на залізничному транспорті, можуть бути пошкоджені, зруйновані або знищені будівлі, споруди та інші майнові об'єкти, розташовані на прилеглий до залізниці території, а також автотранспортні засоби та інші об'єкти на залізничних переїздах. Під час масштабних техногенних катастроф може бути нанесена шкода і навколишньому середовищу: рослинності, сільськогосподарським угіддям, ґрунтовому покриву, водним об'єктам тощо. Шкода може бути нанесена не тільки залізничними транспортними засобами, а і вантажем, що перевозиться, до того ж і сам вантаж (багаж) теж може бути пошкоджений у процесі перевезення.

Повністю вирішити проблему безпеки на залізничному транспорті за допомогою заходів попередження аварій не вдається, тому в процесі діяльності суб'єктів залізничного транспорту виникає необхідність використання різних схем страхового захисту їх майнових інтересів під час транспортування вантажів і пасажирів.

Як уже зазначалось, розрізняють основні два види страхування відповідальності на залізничному транспорті: *страхування цивільної відповідальності власників засобів залізничного транспорту за нанесення шкоди третім особам та страхування відповідальності залізничного перевізника*. Ці види страхування відповідальності необхідно чітко розрізняти та раціонально використовувати поряд з іншими видами страхових послуг.

Так, під час перевезень залізничним транспортом застрахованих *вантажів*, вважається, що відповідальність залізничного перевізника також застрахована. Проте при страхуванні вантажу захищаються інтереси його власника, а при страхуванні відповідальності залізничного перевізника – інтереси перевізника, пов'язані з виконанням його зобов'язань перед вантажовідправником (вантажовласником). До того ж при страховому захисті відповідальності перевізника покривається не тільки шкода, завдана вантажу, а і шкода, яка завдана третім особам вантажем, що перевозиться. Також слід враховувати, що при компенсації страховою компанією збитків вантажовласнику у випадку пошкодження чи знищення застрахованого вантажу, вона набуває право регресної вимоги до винної сторони, і такою стороною майже завжди визнається перевізник. Тобто в будь-якому випадку залізничний перевізник не уникне витрат на відшкодування збитків.

При страхуванні цивільної відповідальності власників засобів залізничного транспорту за шкоду, заподіяну в результаті надзвичайної події, страхове відшкодування виплачується третій стороні (потерпілому), а відповідальність за пошкодження та втрату вантажу не застрахована, і тому компенсація цих збитків знову ж таки покладається на залізничного перевізника.

Отже, страхування вантажів або страхування цивільної відповідальності власників засобів залізничного транспорту не може повністю забезпечити залізничного перевізника, який у будь-якому випадку несе відповідальність за пошкодження вантажу та нанесення вантажем шкоди життю, здоров'ю або майну третіх осіб. Витрати, які покриваються за рахунок страхування відповідальності перевізника, не покриваються ні одним видом страхування. З іншого боку, страхування залізничного перевізника не покриває збитки, завдані залізничним рухомим складом життю, здоров'ю або майну третіх осіб у результаті дорожньо-транспортної пригоди. Тому при формуванні механізму страхового захисту відповідальності на залізничному транспорті необхідно враховувати обсяг страхового покриття за кожним її видом.

Також необхідно враховувати, що в процесі діяльності залізничного підприємства виникає як договірна, так і позадоговірна відповідальність. Перша настає внаслідок невиконання або неналежного виконання договору перевезення, друга – у випадках заподіяння шкоди, не пов'язаної з договірними зобов'язаннями. Перевезення пасажирів, багажу та вантажів здійснюється на підставі договору перевезення і чинне законодавство встановлює відповідальність перевізника на період його дії. Це означає, що страхування відповідальності перевізника – це страхування договірної відповідальності, а страхування цивільної відповідальності власників засобів залізничного транспорту – це страхування позадоговірної відповідальності.

Таким чином, враховуючи особливості організації залізничних перевезень та обсяги страхового покриття за різними видами відповідальності, в першу чергу, необхідно визначити ключові засади *страхування відповідальності залізничного перевізника*. Для цього необхідно розглянути, як регулюється відповідальність залізничних перевізників вітчизняним законодавством.

Загальні підходи до визначення відповідальності перевізника за договором перевезення встановлюються Цивільним кодексом України (ЦК України), Господарським кодексом України (ГК України), Законом України «Про транспорт».

Згідно з ЦК України розрізняють *відповідальність перевізника*:

- за затримку відправлення пасажирів та порушення строку його доставки;
- за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажирів;
- за ненадання транспортного засобу;
- за прострочення доставки вантажу;
- за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти.

За шкоду, заподіяну *пасажиру* в разі порушення строку доставки до пункту призначення, перевізник сплачує пасажиру штраф, якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок обставин, що не залежали від перевізника [2].

За шкоду, заподіяну під час перевезення вантажу, перевізник відповідає:

- у разі втрати або нестачі вантажу – в розмірі вартості вантажу, який втрачено або якого не вистачає;
- у разі пошкодження вантажу – в розмірі суми, на яку зменшилася його вартість;
- у разі втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, – у розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона є нижчою від дійсної вартості вантажу.

Якщо внаслідок пошкодження вантажу його якість змінилася настільки, що він не може бути використаний за прямим призначенням, одержувач вантажу має право від нього відмовитися і вимагати відшкодування за його втрату [1].

Відповідно до Закону України «Про транспорт» підприємства транспорту також несуть відповідальність за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу.

У Законах України «Про залізничний транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», Статуті залізниць України, Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом, положення ЦК та ГК України більш деталізовані для залізничних перевізників.

Відповідно до Статуту залізниць України залізничний перевізник несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі іншому підприємству. Обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється, покладаються на відправника.

Залізниця звільняється від відповідальності за втрату або пошкодження вантажу, коли:

- а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері);
- 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;
- д) зіпсований швидкопсувний вантаж, прибув без порушення встановленого режиму та терміну перевезень;
- е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:
  - 1) таких недоліків тари, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;
  - 2) завантаження вантажу відправником у непідготовлений або несправний вагон, який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);
  - 3) здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов для його збереження під час перевезення;
  - 4) стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити й усунення яких від неї не залежало [15].

Отже, за незбереження прийнятого до перевезення вантажу, залізничні перевізники несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що це сталося з не залежних від них причин. Порядок визначення розміру відшкодування фактичних збитків, що виникли під час перевезення вантажу залізничним транспортом співпадає з положеннями вказаними в ГК України.

При перевезеннях залізничним транспортом відповідальність перевізника встановлюється також і за домовленістю сторін. Витрати та збитки, не передбачені договором перевезення і Статутом, не підлягають відшкодуванню.

Відповідальність за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю пасажирів та багажу будується на принципах, передбачених ЦК України, які розглянуті вище. Що стосується ручної поклажі, перевезеної пасажиром, то забезпечення її цілісності та збереження є обов'язком самого пасажирів, тобто перевізник жодної відповідальності за ручну поклажу не несе.

Отже, враховуючи специфіку залізничного транспорту та врегулювання вітчизняним законодавством відповідальності залізничних підприємств за збитки нанесені в процесі здійснення перевезень пасажирів чи вантажів, першочергове значення має формування механізму страхового захисту відповідальності залізничного перевізника.

Страховання відповідальності залізничного перевізника здійснюється шляхом укладення договору між страхувальником – підприємством залізничного транспорту, яке здійснює перевезення вантажів чи пасажирів залізничними шляхами сполучення, та страховою компанією. Оскільки цей вид страхування – це страхування не вантажу або пасажирів, а відповідальності за їх перевезення, то відшкодування як правило отримує постраждала сторона, а саме – власник вантажу або пасажир.

Об'єктом страхування відповідальності залізничного перевізника є майнові інтереси, пов'язані з відшкодуванням ним заподіяної шкоди пасажирам, вантажу або життю, здоров'ю, майну третьої особи вантажем, що перевозиться. При цьому шкода заподіяна вантажем, який вказаний в договорі страхування, а страховий випадок, що спричинив шкоду, мав місце в межах території та в термін, вказаний у договорі страхування.

Для того, щоб використовувати страхування відповідальності перевізника як інструмент управління ризиками на залізничному транспорті, необхідно визначити та оцінити ризики, які виникають у суб'єкта, та обсяг можливих збитків. Тобто необхідно оцінити обсяг відповідальності, який покладено на залізничне підприємство відповідно до особливостей його діяльності. Тому необхідно використовувати індивідуальний підхід як в оцінці ризиків, так і в процесі формування умов договору страхування, оскільки діяльність залізничних перевізників характеризується різноманітністю ризикових ситуацій, значними збитками й невисокою частотою страхових подій. Так, при страхуванні відповідальності залізничного перевізника необхідно враховувати, які здійснюються перевезення – пасажирські чи вантажні, оскільки це впливає на перелік страхових випадків.

Страховим випадком при *страхуванні відповідальності вантажного залізничного перевізника* є факт настання відповідальності:

- за знищення, втрату або пошкодження вантажу, переданого для перевезення в результаті зіткнення рухомого складу з перешкодою або з іншим рухомим складом, перекидання рухомого складу, пожежі, вибуху, переохолодження або перегріву вантажу, протиправних дій третіх осіб (крадіжки зі зломом, грабежу, розбою, навмисного пошкодження або знищення, включаючи підпал), інцидентів при навантаженні або розвантаженні вантажу перевізником та ін.;

- за збитки, понесені клієнтом перевізника внаслідок:

- прострочення доставки вантажу;
- видачі вантажу з порушенням вказівок про затримку видачі;
- неправильної доставки вантажу з вини перевізника;

- за шкоду, заподіяну вантажем, що перевозиться, життю, здоров'ю, а також майну третіх осіб при його відвантаженні, падінні, вибуху, витокі, забрудненні вантажем навколишнього середовища при аварії та ін.

Страховим випадком при *страхуванні відповідальності пасажирського залізничного перевізника* є факт настання відповідальності за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та працездатності пасажирів і за втрату або пошкодження їх багажу, що відбулися внаслідок вибуху, пожежі, катастрофи, аварії, падіння, зіткнення, сходу, інших причин, що впливають на безпеку перевезень та безпосередньо пов'язаних зі здійсненням залізничних перевезень.

Програми страхування відповідальності залізничного перевізника ґрунтуються традиційно на основі набору різних страхових ризиків: «з відповідальністю за всі ризики», «з відповідальністю за аварію», «з відповідальністю за узгоджені ризики».

Програма «з відповідальністю за всі ризики» не означає покриття всіх можливих ризиків, а це лише більш широкий спектр страхових подій, які підлягають страхуванню. Оскільки при страхуванні відповідальності страхується не конкретне майно, а діяльність залізничного перевізника, яка відрізняється специфікою та ризиками, що її супроводжують, то страхова послуга по страхуванню відповідальності не може бути стандартною. Тому крім стандартного страхового покриття пропонуються гнучкі та більш ефективні програми страхування, що враховують особливості діяльності кожного конкретного перевізника, тобто страхування «з відповідальністю за узгоджені ризики», що дозволить мінімізувати витрати на страхування.

У страхуванні відповідальності залізничних перевізників диференціація страхових тарифів здійснюється з урахуванням виду перевезень, статистики збитків, обсягів пасажиро- та вантажообігу, маршруту та дальності перевезень, умов перевезень, наявності охорони та ін. Розмір страхових внесків також залежить від переліку обраних ризиків, ліміту відповідальності, а також довгостроковості відносин зі страховою компанією.

Відповідальність залізничного перевізника обмежується та за згодою сторін встановлюється страхова сума у вигляді ліміту відповідальності за одним страховим випадком або в межах всього терміну дії договору страхування.

При визначенні розміру страхового відшкодування в його суму залежно від заподіяної шкоди включаються:

- а) у разі заподіяння шкоди життю та здоров'ю пасажирів:
  - доходи, які потерпіла особа втратила внаслідок втрати працездатності;
  - додаткові витрати, необхідні для відновлення здоров'я;
  - частина заробітку, якого у разі смерті потерпілого втратили непрацездатні особи, що перебували на його утриманні;
  - витрати на поховання;
- б) у разі збитку, заподіяної багажу або вантажу, а також майну потерпілих третіх осіб:
  - збиток, заподіяний знищенням або пошкодженням майна в розмірі його вартості;
- в) у разі прострочення доставки вантажу або прибуття пасажирів – штрафи, пені й інші виплати, які зобов'язаний зробити страхувальник потерпілим відповідно до законодавства.

Відшкодуванню також підлягають витрати, понесені залізничним перевізником, документально підтверджені та узгоджені зі страховою компанією, які включають витрати на захист інтересів перевізника в судових і арбітражних органах за подіями, відповідальність за якими покладається на перевізника, а також відшкодовуються обґрунтовані витрати на запобігання або зменшення розміру шкоди, відповідальність за яку покладається на перевізника.

Результатом трансформаційних процесів на залізничному транспорті повинно стати утворення підприємств, здатних працювати в конкурентному середовищі, в таких видах діяльності, як вантажні перевезення, ремонт шляхів, рухомого складу, виготовлення запчастин, пасажирські та приміські перевезення. Тобто передбачається вихід на залізничний ринок значної кількості незалежних учасників перевізного процесу, тому необхідним стає створення механізму врегулювання відносин між виробниками, власниками рухомого складу, вагоноремонтними компаніями, перевізниками та власниками інфраструктури загального користування у випадку надзвичайної події, яка заподіяла шкоду життю, здоров'ю або майну третіх осіб.

Отже, в процесі реформування залізничного транспорту зростає актуальність формування механізму страхування *цивільної відповідальності власників засобів залізничного транспорту*.

Об'єктом страхування цивільної відповідальності власників засобів залізничного транспорту є майнові інтереси страхувальника, пов'язані із зобов'язанням відшкодувати збиток, заподіяний життю, здоров'ю або майну третіх осіб внаслідок використання зазначеного в договорі страхування рухомого складу.

Страховим випадком є дорожньо-транспортна пригода, що сталася за участю забезпеченого рухомого складу, внаслідок якої настає цивільна відповідальність особи, відповідальність якої застрахована, за шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та/або майну потерпілого.

Розмір страхового внеску залежить від виду перевезень, типу рухомого складу, цілей використання рухомого складу, стажу та віку особи, яка керує рухомих складом,



розміру ліміту відповідальності, строку дії договору страхування, наявності страхових випадків за попередні роки та ін.

Страхова сума встановлюється у вигляді ліміту відповідальності за згодою сторін під час укладання договору.

При заподіянні шкоди життю або здоров'ю третіх осіб суми страхового відшкодування визначаються таким же чином, як і при страхуванні відповідальності залізничного перевізника. При заподіянні шкоди майну третіх осіб відшкодуванню підлягає реальний збиток, завданий у результаті:

- пошкодження або знищення рухомого складу або майна третьої особи;
- пошкодження або знищення технологічних споруд, передавальних пристроїв, які безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень, а саме залізничні колії загального користування, тягові підстанції, контактна мережа та інші пристрої технологічного електропостачання, системи сигналізації, централізації, блокування та управління рухом поїздів й інші об'єкти магістральної залізничної лінії загального користування;

- проведення робіт, необхідних для порятунку осіб, потерпілих у результаті надзвичайної події;

- евакуації рухомого складу з місця надзвичайної події.

Виплата страхового відшкодування не може перевищувати розміру прямого матеріального збитку, який встановлюють експерти.

Таким чином, у результаті розгляду умов страхування різних видів відповідальності на залізничному транспорті можна зробити висновок про їх необхідність та суспільну значущість, тому до страхових компаній, які співпрацюють з підприємствами залізничного транспорту повинні висуватись наступні вимоги:

- наявність досвіду роботи по страхуванню залізничних ризиків;
- використання конкурентних ставок страхових тарифів і гнучкої системи знижок;
- надання можливості розстрочення платежу;
- забезпечення швидкого оформлення необхідного пакета страхових документів;
- забезпечення якісного сервісу при обслуговуванні залізничних підприємств;
- надання додаткових послуг по проведенню комплексу превентивних заходів;
- забезпечення справедливого врегулювання страхових випадків та гарантія виплат за рахунок надійної перестраховальної політики;
- надання необхідних консультацій.

Про важливість формування механізму страхового захисту відповідальності на залізничному транспорті свідчить досвід його використання за кордоном. Так, у Росії діє Закон «Про обов'язкове страхування цивільної відповідальності перевізника за заподіяння шкоди пасажиром». Важливість введення обов'язкового страхування відповідальності перевізників визначається високою аварійністю на транспорті та відсутністю єдиного підходу для визначення розміру компенсації постраждалим [9].

Страхування ризиків на залізничному транспорті передбачає захист суспільно значущих інтересів, тому страхування відповідальності залізничного підприємства (відповідальності залізничного перевізника або цивільної відповідальності власника засобу залізничного транспорту) за його участі в перевізному процесі може стати однією з умов допуску на ринок транспортних послуг, оскільки діяльність по перевезенню вантажів і пасажирів супроводжується ризиком нанесення шкоди життю, здоров'ю або майну третіх осіб, вантажу, а також залізничній інфраструктурі загального користування.

За кордоном ліцензування є умовою допуску операторів на ринок залізничних послуг, метою якого є скорочення числа можливих помилок і порушень у процесі надання транспортних послуг. Залізничне підприємство, яке допускає серйозні порушення в

процесі перевезень, може позбавлятися права доступу до залізничної інфраструктури через позбавлення його ліцензії. Тому наявність у перевізника ліцензії є підтвердженням для страхової компанії того, що на ринку залізничних перевезень функціонує транспортне підприємство, яке відповідає необхідним вимогам, має кваліфікований персонал, використовує технічно-справний залізничний рухомий склад та підконтрольне відповідним органам.

У Росії використовується інший підхід: діє Федеральний Закон «Про порядок ліцензування окремих видів діяльності», яким спочатку передбачалась можливість спрощеного порядку ліцензування за умови страхування здобувачем ліцензії своєї цивільної відповідальності, а на сьогодні за деякими видами діяльності на морському транспорті ліцензування навіть замінено страхуванням цивільної відповідальності, і страхові компанії виконують роль контролюючого органу [6].

Такий підхід виправданий, оскільки страхова компанія зацікавлена в тому, щоб транспортне підприємство не допускало порушень і зменшувало ризик настання страхового випадку, тому під час прийняття ризиків на страхування проводиться комплексне оцінювання всієї діяльності перевізника і за результатами такого оцінювання встановлюються страхові тарифи. Це виступає матеріальним стимулом дотримання діючих інструкцій та правил перевезень, а як наслідок зниження існуючих ризиків.

Але є певний недолік такого механізму організації страхового захисту, оскільки спрощену процедуру ліцензування може використовувати перевізник, який не відповідає вимогам звичайної процедури ліцензування і пред'являє поліс страхування цивільної відповідальності страхової компанії, яка є складовою певної фінансової схеми і не збирається виплачувати страхове відшкодування. У цьому випадку спрощена процедура ліцензування зі страховим забезпеченням, або тільки страхування цивільної відповідальності суттєво не вплине на зниження рівня безпеки залізничних перевезень. Тому в сучасних умовах, враховуючи схемність вітчизняного страхового ринку, ліцензування залізничних перевезень повинно не підмінятися, а доповнюватися страхуванням відповідальності учасників залізничних перевезень.

Таким чином, можна виділити два напрямки використання механізму страхового захисту відповідальності на залізничному транспорті: страхування цивільної відповідальності залізничних підприємств як *обов'язкова* або як *додаткова умова* допуску до залізничної інфраструктури загального користування. Але в будь-якому випадку важливою складовою такого механізму є визначення умов договорів страхування відповідальності. Тому для того, щоб встановити оптимальний зміст договору страхування, який би найбільш адекватно відображав реальний стан сучасного ринку необхідно сформулювати роботу групу з представників Міністерства інфраструктури, ПАТ «Укрзалізниця», Нацкомфінпослуг, страхових компаній та залізничних підприємств. У договорі страхування необхідно визначити підстави відповідальності та умови страхування: перелік ризиків, ліміти відповідальності, вимоги до страховиків, економічне обґрунтування страхових тарифів, а також порядок реалізації страхового захисту та контролю за ним. Доцільно розробити типові правила страхування, які стануть основою договорів страхування в конкретних випадках. Запровадження такого механізму реалізації страхування відповідальності дозволить підвищити інтерес до управління ризиками як з боку залізничних підприємств, так і з боку страховиків, і, відповідно, стане основою підвищення безпеки перевезень, зменшення надзвичайних подій на залізничному транспорті. Отже, необхідно створити законодавчу базу для розвитку нової системи забезпечення безпеки руху на залізничному транспорті, що значно підвищить якість залізничних послуг та імідж залізничних підприємств.

**Висновки і пропозиції.** Таким чином, масштабні трансформаційні процеси, яких зазнає залізничний транспорт на сучасному етапі розвитку, вимагають формування нової системи забезпечення економічної безпеки учасників залізничних перевезень, важливою складовою якої є страховий захист. Проведений аналіз проблем і особливостей реалізації механізму страхового захисту відповідальності на залізничному транспорті, свідчить про необхідність активного впровадження цього виду страхування в практику діяльності залізничних підприємств, оскільки при настанні будь-яких непередбачених втрат у результаті нанесення шкоди пасажиром, клієнтам або третім особам, поліс страхування відповідальності виступає фінансовою гарантією, яка забезпечує компенсацію збитків.

### Список використаних джерел

1. Господарський кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15>.
2. Цивільний кодекс України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/435-15>.
3. Про залізничний транспорт: Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=273%2F96-%E2%F0>.
4. Про страхування: Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=85%2F96-%E2%F0>.
5. Про особливості утворення публічного акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: Закон України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/4442-17>.
6. О лицензировании отдельных видов деятельности: Федеральный Закон [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.consultant.ru/popular/license/38\\_3.html](http://www.consultant.ru/popular/license/38_3.html).
7. Богомолова Н. І. Страхування засобів швидкісного залізничного транспорту як основа надійності перевізного процесу / Н. І. Богомолова, О. І. Панченко // Економіка: проблеми теорії та практики. – 2009. – Вип. 256, том III. – С. 793-802.
8. Концепция страхования гражданской ответственности при ж/д-перевозках [Электронный ресурс]. – Режим доступа: [http://www.ins-union.ru/rus/news/insurance/news10\\_1](http://www.ins-union.ru/rus/news/insurance/news10_1).
9. Обязательное страхование ответственности перевозчика за причинение вреда пассажирам (ОСГОП) [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://www.znau.ru/osgor>.
10. Панченко О. І. Особливості організації страхового захисту вантажних перевезень на залізничному транспорті / О. І. Панченко, Н. І. Богомолова // Вісник Чернігівського державного технологічного університету. – 2010 – № 41. – С. 22-28.
11. Програми страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів СК «Провідна» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://providna.com.ua>.
12. Програми страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів СК «Оранта» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.oranta.ua/ukr/main.php>.
13. Програми страхування цивільної відповідальності власників наземних транспортних засобів СК «Дженералі Гарант» [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.generaligarant.ua>.
14. Справочник по страхованию для страхователей и страховщиков [Электронный ресурс]. – Режим доступа: <http://insurancestrahovanie.ru/cmр-strahovanie-perevozchika-perevozok-cmr-insurance-perevozchik.html>.
15. Статут залізниць України [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF>.