ББК 67.9(4Укр)304.2я73
Т65

Гриф надано Міністерством освіти і науки України
(лист № 1.4/18-Г-1087 від 14 травня 2008 р.)

***Рецензенти:***

**Шевченко А.Є.** - доктор юридичних наук, професор;
**Шкарупа В.К.** - доктор юридичних наук, професор

***Автори підручника:***

*Шелухін Микола Леонідович*, канд. юрид. наук, доц. – вступ, п. 4 гл. 5; гл. 7; *Антонюк Олена Ігорівна*, канд. юрид. наук, доц. – п. 2 гл. 5; *Вишнивецька Валерія Олександрівна*, канд. юрид. наук, доц. – пункти 1, 3 гл. 5; *Грудницька Світлана Миколаївна*, канд. юрид. наук, доц. – гл. 2 (у співавторстві з Деревянко Б. В.); *Деревянко Богдан Володимирович*, канд. юрид. наук, доц. – гл. 1; п.1, підпункти 2.1–2.4 гл. 2 (у співавторстві з Грудницькою С. М.); *Джабраілов Руслан Аятшахович*, канд. юрид. наук – пункти 1–2 гл. 3; пункти 3–4 гл. 6; *Джумагельдієва Гульнара Джумадурдіївна*, канд. юрид. наук – п. 3 гл. 3; підпункти 1–2 гл. 6; *Клещенков Олександр Володимирович* – гл. 8; *Переверзєв Олександр Миколайович*, канд. юрид. наук – підпункти 2.1, 2.2 п. 1 (у співавторстві з Серебряковою Ю. О.); *Руденко Людмила Дмитрівна*, канд. юрид. наук – підпункт 2.5 гл. 2; підпункт 2.3. гл. 4; п. 5 гл. 6; *Серебрякова Юлія Олександрівна*, канд. юрид. наук – підпункти 2.1, 2.2 п. 1 (у співавторстві з Переверзєвим О. М.); пункти 3–5 гл. 4

**Транспортне право України: підруч. для студ. вищ. навч. закл. / М.Л. Шелухін, О.І. Антонюк, В.О. Вишнивецька та ін.; за ред. М.Л. Шелухіна. – К.: Вид. Дім «Ін Юре», 2008. – 896 с.**

Норми транспортного права регламентують суспільні відносини, що виникають між перевізниками та споживачами транспортних послуг, а також між органами управління транспортом і перевізниками. Ці відносини відрізняються складністю й багатогранністю, тому для якісної підготовки юристів у вищих навчальних закладах виникає необхідність вивчення курсу «Транспортне право».

В цьому підручнику зроблена спроба надати студентам-правникам необхідні знання з правових основ діяльності транспортного комплексу держави в цілому і окремих видів транспорту та особливостей правового регулювання їх діяльності.

Системно викладено законодавство, що регулює доставку вантажів та перевезення пасажирів. Вперше розглянуто правове регулювання перевезення пошти. Особлива роль відведена правовій регламентації міжнародних транспортних перевезень, відповідальності за порушення транспортного законодавства, діяльності трубопровідного транспорту.

Наведені у підручнику нормативно-правові акти є чинними станом на 1 січня 2008 року.

Для студентів усіх форм навчання, аспірантів, викладачів юридичних вузів і факультетів, спеціалістів в галузі транспортного права та широкого кола читачів.

ББК 67.9(4Укр)304.2я73

© Шелухін М.Л., 2008
© Кол. авт., 2008
© Видавничий Дім «Ін Юре», 2008

**ISBN 978-966-313-398-0**

# ВСТУП

За рівнем суспільної значущості транспорт посідає одне з провідних місць у системі суспільних відносин, забезпечуючи матеріальну складову комунікативної системи суспільства. Транспортом користується практично все населення й усі суб'єкти господарювання. Як інфраструктурна галузь народного господарства транспорт поєднує окремі регіони держави в єдиний політичний та економічний простір. З огляду на протяжність території України та її геополітичне значення, можна зазначити, що саме транспорт фізично формує Україну як єдину державу.

Україна займає дуже вигідне геополітичне становище. Територією країни проходять євроазійські міжнародні транспортні коридори, рівень перевезень якими з кожним роком все зростає й зростає. Тому транспортна галузь в нашій державі й сьогодні продовжує розвиватися високими темпами. Але цей процес потребує ефективного правового регулювання транспортної діяльності, прийняття нових нормативно-правових актів, що мають відповідати нормам міжнародних конвенцій та угод щодо діяльності транспорту, а також підготовки висококваліфікованих юристів – фахівців з транспортного права.

Правове забезпечення діяльності транспорту в Україні представлено великою кількістю національних нормативно-правових актів, а також сукупністю міжнародних правових норм, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України. Проте, норми національного законодавства не завжди є погодженими з міжнародними правовими нормами. Ця проблема, у світі намагання України вступити до ЄС і СОТ, на сучасному етапі набуває великого значення і потребує якнайскорішого вирішення.

Норми транспортного права регламентують суспільні відносини, що виникають між перевізниками та споживачами транспортних послуг, а також між органами управління транспортом і перевізниками. Ці відносини відрізняються складністю й багатогранністю, тому для підготовки юристів високої кваліфікації у вищих навчальних закладах виникає необхідність вивчення курсу «Транспортне право».

В представленому підручнику транспортне право розглядається як комплексна галузь права, висвітлюється транспортний комплекс України,

його склад, види транспорту та їх правове регулювання, а також всі види суб'єктів транспортного права та їх правовий статус. Велика увага приділяється законодавству, що регулює доставку вантажів і перевезення пасажирів різними видами транспорту, відповідальності за порушення транспортного законодавства, правовій регламентації міжнародних транспортних перевезень, діяльності трубопровідного транспорту тощо. В підручнику вперше розглянуто правове регулювання перевезення пошти.

З метою нерозривності вивчення матеріалу в межах окремих питань авторами свідомо припускалися деякі повтори аналізу нормативно-правових актів та практики їхнього застосування.

У підручнику відображено останні зміни законодавства станом на 1 січня 2008 року.

Автори висловлюють щиру подяку рецензентам: доктору юридичних наук, професору Шевченко А.Є., доктору юридичних наук, професору Шкарупі В.К. за зроблені зауваження та рекомендації щодо тексту підручника і впорядкування матеріалу.

Зауваження та поради, які будуть із вдячністю сприйняті та враховані в наступному виданні підручника, просимо надсилати за адресою:

83054, м. Донецьк, вул. Засядька, 13, Донецький юридичний інститут Луганського державного університету внутрішніх справ ім. Е.О.Дидоренка.

Тел.: 8 (0622) 57-47-58

e-mail: shelukhin2004@inbox.ru

Підручник підготовлений фахівцями Донецького юридичного інституту, Інституту економіко-правових досліджень НАН України, Донецького університету економіки і права.

Авторами підручника є:

Шелухін Микола Леонідович, к.ю.н., доцент ( Вступ, гл.5 §4; гл.7)
Руденко Людмила Дмитрівна, к.ю.н. ( Гл.2 §2.5; гл.4 §2.3; гл.6 §5)
Деревянко Богдан Володимирович, к.ю.н., доцент(Гл.1; гл.2 §§1, 2.1-2.4)
Вишнивецька Валерія Олександрівна, к.ю.н., доцент ( Гл.5 §§1, 3)
Джумагельдієва Гульнара Джумадурдіївна, к.ю.н. ( Гл.3 §3; гл.6 §1-2)

Джабраілов Руслан Аятшахович, к.ю.н. ( Гл.3 §§1-2; гл.6 §3-4)
Антонюк Олена Ігорівна, к.ю.н., доцент ( Гл.5 §2)
Клещенков Олександр Володимирович ( Гл. 8)
Серебрякова Юлія Олександрівна ( Гл.4 §§1, 2.1, 2.2, 3-5)

При написанні даного підручнику автори використовували деякі ідеї та положення, наведені у виданнях:

Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Л.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень.

Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В. Транспортне право України.

Кокин А.С., Левиков Г.А. Международная транспортная экспедиция.

Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное право.

Булгакова І.В., Клепікова О.В. Транспортне право України.

Смирнов А.М., Клещенков О.В. Транспортне право.

# ПЕРЕЛІК УМОВНИХ СКОРОЧЕНЬ

# ГЛАВА 1.
# ОСНОВНІ ЗАСАДИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

## 1. ПОНЯТТЯ, ПРЕДМЕТ, ЦІЛІ І МЕТОДИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Транспортне право можна розглядати у трьох іпостасях: як науку, галузь права та навчальну дисципліну. Проте поняття транспортного права як певної філософської чи правової категорії, що окреслює межі певного напряму людської діяльності, визначає правила його легітимації, встановлює правила здійснення, забезпечує їх дотримання та ін., має бути єдиним.

Визначити поняття можна буде після того, як буде визначено основні його характеристики, до яких можна віднести предмет, метод, принципи, систему права та систему законодавства, правовідносини, ціль, функції, суб'єкти тощо.

У визначенні поняття транспортного права ключовим словом є термін «транспорт». Автори Великої радянської енциклопедії визначають, що слово «транспорт» походить від латинського «transporto» – переношу, перемітаю, перевожу, тобто означає переміщення людей та вантажів і являє собою одну із найважливіших галузей суспільного матеріального виробництва[*]. Сучасний юридичний словник визначає прихід слова «транспорт» до української мови із французької та німецької, де існувало слово «transport», яке у свою чергу походить від латинського «transportare» – переносити, переміщувати. Тому зараз під даним словом розуміється галузь народного господарства, покликана забезпечити економічні, організаційні та соціальні зв'язки різних сфер економіки і задовольнити потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях[**]. При цьому основною метою господарської діяльності підприємств транспорту автори словника визначають перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, перевезення та ремонт транспортних засобів і шляхів сполучення.

---

[*] Большая Советская Энциклопедия: (В 30 томах). Т. 26. Тихоходки-Ульяново. / Гл. ред. А.М. Прохоров. – Изд. 3-е. – М.: Сов. Энцикл., 1977. – С. 154.

[**] Юридична енциклопедія: (В 6 т.). Т.6. Т-Я. / Редкол.: Ю.С. Шемшученко (голова редкол.) та ін. – К.: «Укр. енцикл.», 2004. – С. 119.

Тобто саме визначення поняття «транспорт» вказує на його мету, а відповідно на цілі та завдання правового регулювання транспортної діяльності як предмета транспортного права.

Предмет навчальної дисципліни транспортного права охоплює предмет дослідження науки транспортного права і предмет галузі транспортного права.

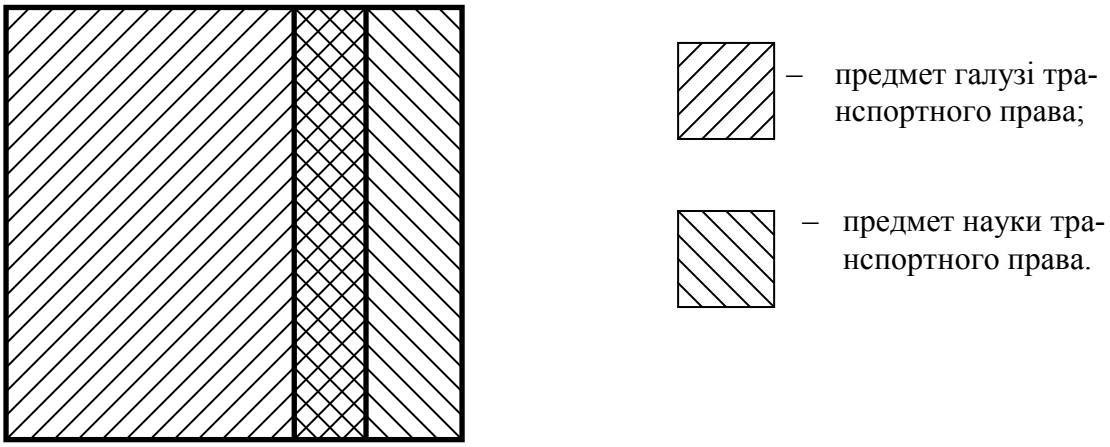
Наука транспортного права спрямована на дослідження притаманних йому правовідносин, визначення прогалин у законодавстві та практиці, розроблення шляхів удосконалення правового регулювання діяльності, пов'язаної з функціонуванням транспортної системи України та механізму впровадження цих шляхів. Наука транспортного права розвивається у межах розвитку галузі транспортного права. Однак у процесі пошуку наука транспортного права часто виходить за межі галузі транспортного права. Відкриті й досліджені наукою нові обрії переходять до предмету галузі транспортного права. У той же час значна кількість усталених правовідносин у певний час не досліджується науковцями.

Отже, предмет навчальної дисципліни транспортного права постійно розширюється за рахунок розширення своїх складових – предмета науки транспортного права і предмета галузі транспортного права. При цьому предмет галузі транспортного права включає в себе значну частину предмета науки транспортного права. Так само можна сказати, що ця частина предмета галузі транспортного права у певний момент часу є цікавою для науковців і тому включається до предмету науки транспортного права. Окрема частина предмета галузі транспортного права є вже дослідженою й у певний момент не становить інтересу для науки транспортного права, рівно як і певна частина предмета науки транспортного права є новою для галузі транспортного права, а тому в даний певний момент часу ще не входить до предмета галузі транспортного права.

Слід також зазначити, що аналогічним чином відбувається розвиток предметів інших правових навчальних дисциплін, галузей права та правових наук.

Зазначене співвідношення можна представити схематично, визначивши весь обсяг навчальної дисципліни транспортного права України (100 %) на конкретну календарну дату (скажімо, на 12 вересня 2007 року) у вигляді квадрата, а предмет галузі

транспортного права та предмет науки транспортного права на цю ж дату у вигляді прямокутників, заштрихованих у різні боки:




Оскільки предмет навчальної дисципліни включає в себе предмет науки і галузі права, а наука більшою мірою розвивається у межах галузі права і поступово розширює її предмет, то основним напрямом розгляду транспортного права має бути розгляд його як галузі права.

Усі галузі права крім поділу на галузі матеріального та процесуального права також поділяються на самостійні і комплексні. Самостійні галузі права відрізняє наявність власних предмета, об'єкта, цілі, принципів, методів (або хоч одного), суб'єктів, законодавства, наукових шкіл, що досліджують проблеми науки певної галузі права. На сьогодні самостійними галузями права можна визнати конституційне, цивільне, господарське, трудове, адміністративне, кримінальне право. Комплексні галузі права маючи предмет часто не мають власних галузевих принципів, метода, наукових шкіл, власних правовідносин тощо.

Транспортне право є комплексною галуззю права. В залежності від переважаючих правовідносин його можна розглядати як частину цивільного, господарського чи адміністративного права.

У випадку дослідження правовідносин, пов'язаних із володінням, користуванням та розпорядженням транспортними засобами громадянами України та інших держав, і регулюванням подібних питань, транспортне право необхідно розглядати як підгалузь цивільного права.

При дослідженні правовідносин, пов'язаних із володінням, користуванням та розпорядженням транспортними засобами громадянами України та інших країн, що здійснюють підприємницьку діяльність без отримання статусу юридичної особи, а також підприємствами, установами, організаціями та їх об'єднаннями з метою отримання прибутку чи досягнення іншого соціально-економічного ефекта, транспортне право повинно розглядатися як підгалузь господарського права.

Правовідносини, пов'язані із забезпеченням безпеки дорожнього руху, організації процесів дорожнього руху, оподаткуванням власників транспортних засобів, їх використанням з метою наповнення Державного та місцевих бюджетів, характеризують транспортне право як підгалузь фінансового права як частини адміністративного права або як підгалузь адміністративного права взагалі.

**Зазначені вище та інші правовідносини в комплексі складають предмет транспортного права.**

Можливо, окремі вчені вважають транспортне право самостійною галуззю права, однак ми не маємо на це підстав. Тому будемо розглядати транспортне право як комплексну галузь, сподіваючись, що у певний момент виникнуть і будуть існувати правовідносини, притаманні лише транспортному праву, які дозволять прирівняти транспортне право до інших самостійних галузей права.

Отже, будемо розглядати предмет транспортного права з різних позицій (з позицій фізичних осіб – власників транспортних засобів або споживачів їх послуг – пасажирів, тобто в межах цивільно-правового регулювання; з позицій державних органів, що регулюють діяльність транспортних організацій та споживачів їхніх послуг, тобто в межах адміністративно-правового регулювання), проте більше уваги в посібнику буде приділено розгляду транспортного права як підгалузі господарського права (тобто будемо намагатися більше уваги приділити розгляду правового регулювання діяльності підприємств, які є виробниками транспортних засобів і діють з метою отримання прибутку та/або досягнення певних соціальних ефектів; підприємств, які здійснюють ремонт та обслуговування транспортних засобів за плату; підприємств, які використовують власний чи орендований парк транспортних засобів з метою задоволення потреб у перевезенні людей

та вантажів у власній підприємницькій діяльності та/або надають послуги із перевезення пасажирів та вантажів іншим підприємствам, установам та організаціям, фізичним особам, суспільним та іншим організаціям та державі або іншим державам).

**Ціллю вивчення транспортного права** є розгляд конституційного, цивільного, господарського, адміністративного та іншого законодавства (у тому числі зарубіжного), дослідження закономірностей правового регулювання у транспортній системі, пропозиція напрямів і розроблення механізмів його удосконалення для задоволення потреб держави, суб'єктів господарювання та фізичних осіб-громадян у перевезенні вантажів та пасажирів, виготовленні та технічному обслуговуванні транспортних засобів, дотриманні екологічних та технічних нормативів і стандартів у діяльності транспортних засобів, а також комплексне правове забезпечення діяльності єдиної транспортної системи України.

Серед основних **функцій транспортного права** вітчизняні вчені виділяють кілька функцій – еврістичну, онтологічну, прогностичну, комунікативну, системоутворюючу та інші[*]. Ці та інші функції мають місце у різних правовідносинах. Особливістю їх у транспортному праві є те, що:

- ***еврістична функція*** передбачає базування правовідносин у транспортному праві на значній кількості теоретичних положень, сукупність яких дозволяє спрямовувати дану діяльність на відкриття нових закономірностей, що виникають у процесі розвитку транспорту і транспортних правовідносин;
- ***онтологічну функція*** опосередковує здійснення процесу пізнання транспортної діяльності як предмета транспортного права, і як наслідок, пояснення закономірностей і випадковостей явищ у ньому;
- ***прогностична (прогнозна) функція*** має завданням охоплення усієї системи знань, оволодіння певними тенденціями й закономірностями розвитку суспільних відносин у транспортній сфері, визначення тенденцій розвитку окремих явищ у найближчому та відносно віддаленому майбутньому;

[*] Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; За заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 23.

- ***комунікативна функція*** дає змогу вирішити проблему застосування нових знань і досягнень різних правових наук у галузі власне транспортного права;
- ***системоутворююча функція*** визначає місце, роль і значення транспортного права у системі галузей права та правових наук і передбачає певну побудову транспортного права як системи.

На відміну від самостійних галузей права **в Україні немає жодної наукової школи з транспортного права**, хоча питання регулювання діяльності єдиної транспортної системи, окремих її елементів, транспортних договорів, законодавства про транспортну діяльність інтенсивно вивчалися вітчизняними вченими з появи перших парових, електричних та інших транспортних засобів із двигунами внутрішнього згоряння (з кінця XIX століття). Врегулювання проблемних питань у транспортній сфері здійснювалося з позицій цивільного та адміністративного права. Окремої школи транспортного права в колишньому СРСР і в Україні утворено не було. Зараз дослідження проблем транспортного права і розробку пропозицій з їх подолання здійснюють вчені, що належать до наукових шкіл господарського, цивільного та адміністративного права. У межах цих шкіл працюють окремі групи вчених або наукові відділи, що здійснюють дослідження з метою удосконалення транспортного законодавства.

Можливо пізніше з розвитком нових видів транспорту, ускладненням транспортних правовідносин та їх правовим регулюванням з'являться окремі самостійні наукові школи транспортного права. Однак ці школи все одно будуть мати спрямованість в залежності від того, вчені з яких інших правових наукових шкіл покладуть початок заснуванню перших наукових шкіл транспортного права.

Як більшість інших самостійних та комплексних галузей права транспортне право має свою **систему.**

Система транспортного права поділяється на загальну та спеціальну частини.

*Загальна частина транспортного права* включає в себе теоретичні положення і норми законодавства про загальну організацію діяльності єдиної транспортної системи, визначення понять та категорій транспортного права, організаційні засади діяльності усіх сфер транспорту в комплексі, загальні засади транспортних договорів тощо.

*Особлива частина транспортного права* складається із теоретичних положень та правових норм, що визначають особливості організації й діяльності громадян України, підприємств, установ, організацій та державних органів в окремих сферах транспорта – в автомобільній, залізничній, авіаційній, морській, трубопроводній та інших транспортних сферах.

**До суб'єктів транспортного права слід віднести:**

**1)** громадян України, іноземців та осіб без громадянства, які володіють, користуються і розпоряджаються транспортними засобами з метою задоволення власних побутових потреб;

**2)** громадян України та іноземців, які володіють, користуються і розпоряджаються транспортними засобами здійснюючи підприємницьку діяльність як суб'єкти підприємницької діяльності без отримання статусу юридичної особи. Слід зазначити, що хоча Конституція України, Господарський кодекс та інші нормативні акти надають право здійснювати підприємницьку діяльність особам без громадянства, на практиці виникає значна кількість дрібних перепон, що у сукупності зводять таку можливість нанівець;

**3)** підприємства, установи, організації та їх об'єднання, створені на основі різних форм власності та в різних організаційно-правових формах суб'єктів господарювання, які володіють, користуються і розпоряджаються транспортними засобами, здійснюють їх огляд та ремонт з метою отримання прибутку або досягнення інших соціально-економічних ефектів;

**4)** органи державної влади та місцевого самоврядування, а також недержавні організації, які прямо чи опосередковано впливають на виробництво транспортних засобів, їх реалізацію, використання у підприємницькій діяльності суб'єктами господарювання та у повсякденному побутовому житті фізичними особами, оподаткування операцій з продажу та використання транспортних засобів, організацію дорожнього руху, здійснюють огляд транспортних засобів та нагляд і контроль за усією транспортною інфраструктурою тощо. До державних органів, що є суб'єктами транспортного права, належить вся система органів законодавчої, виконавчої та судової влади.

За іншою класифікацією серед суб'єктів транспортного права можна виділити:

**1)** перевізників, до яких належать «Укрзалізниця» та її підрозділи, морські та річкові пароплавства, повітряно- та автопідприємства тощо;
**2)** інші адміністративно-господарські підрозділи транспорту – станції, порти, пристані тощо;
**3)** споживачів (клієнтів) транспортних послуг – відправників, отримувачів вантажів та пошти, пасажирів тощо;
**4)** органи управління транспортним господарством – міністерства, управління, інші центральні органи виконавчої влади тощо.

Говорячи, про методи, що застосовуються у сфері транспорту, слід відзначити, що необхідно відокремити методи як засоби регулювання правовідносин у сфері транспортної діяльності, а також методи пізнання, за допомогою яких здійснюється дослідження предмета регулювання транспортного права.

Отже, оскільки транспортне право є комплексною галуззю, то **методами вивчення різних аспектів транспортного права є методи, які застосовуються при регулюванні окремих аспектів, пов'язаних з цивільними, господарськими та адміністративними правовідносинами.**

***Адміністративні методи*** є найбільш швидкими у виконанні. За допомогою адміністративних методів держава в особі своїх органів виконавчої влади або їхніх посадових осіб шляхом прямих вказівок чи примусу досягає необхідних результатів в управлінні транспортною системою країни.

Ці методи є найбільш швидкими з точки зору досягнення необхідного результату.

За допомогою ***цивільно-правових методів*** здійснюється регулювання правовідносин між фізичними особами, суб'єктами господарювання та державними органами у випадку їх рівності.

Також усі суб'єкти господарювання, їх об'єднання та фізичні особи – суб'єкти підприємницької діяльності, а також різні державні органи знаходяться під об'єктивним впливом правового господарського порядку, сформованого на основі оптимального поєднання ринкового саморегулювання економічних відносин суб'єктів господарювання та державного регулювання макроекономічних процесів, виходячи з конституційної вимоги відповідальності держави перед людиною за свою діяльність та визначення України як суверенної і незалежної, демократичної, соціальної, правової держави. Загальне підпорядкування суб'єктів транспор-

тного права, які здійснюють господарську діяльність, правовому господарському порядку складає ***господарсько-правовий метод регулювання правовідносин у транспортному праві.***

За іншою класифікацією можна виділити ***дві групи методів*** регулювання транспортної діяльності:

- адміністративні (імперативні) методи або метод обов'язкових приписів (підпорядкування);
- економічні (диспозитивні) методи або метод автономних рішень (узгодження) чи координації.

Перша група методів характеризується наявністю обов'язкових вказівок. При цьому певний державний орган з адміністративною компетенцією має можливість ухвалювати рішення, що будуть обов'язковими для учасників транспортних правовідносин. Так само одна сторона, що має господарську компетенцію, автоматично спираючись на законодавство отримує право приймати обов'язкові для іншої сторони управлінські рішення.

Друга група методів спирається на методи автономних рішень, координації і рекомендації. Методи автономних рішень надають можливість суб'єктам транспортної діяльності, керуючись принципом «дозволено все, що прямо не заборонено законом», обирати напрями своєї поведінки у межах чинного транспортного законодавства. Метод координації дозволяє суб'єктам транспортного права приймати рішення після узгодження з іншими суб'єктами або державними органами. Завдяки методу рекомендацій різні державні органи, що здійснюють контроль за діяльністю транспортної системи, можуть надавати суб'єктам транспортного права пропозиції щодо напрямів їхньої діяльності, а суб'єкт може обирати власну поведінку – погодитися чи відмовитися, враховуючи власні інтереси та важливість суспільного чи корпоративного інтересу, для реалізації якого було надано рекомендацію.

Однак крім цих груп методів можна також виділити метод рекомендацій. Ця група методів полягає у виданні різними державними органами, транспортними підприємствами, установами, організаціями чи їх об'єднаннями, наділеними адміністративною або господарською компетенцією, різних рекомендацій і пропозицій для інших суб'єктів транспортної діяльності. Виконання цих рекомендацій суб'єктами, яким вони адресовані, не є

обов'язковим, однак може мати наслідком певні привілеї чи пільги. У той же час, невиконання рекомендацій може тягнути втрату окремих можливостей або привілеїв.

З метою дослідження правовідносин у сфері транспортного права застосовується комплекс загальнонаукових та спеціальних методів наукового пізнання, серед яких можна окремо виділити історичний, історико-порівняльний, історико-правовий, діалектичний, статистичний, формально-логічний, формально-юридичний, метод абстрагування, прогнозний, моделювання, системно-функціональний, системно-структурний, статистичний, порівняльно-правовий (компаративістський), політологічний, логіко-юридичний, аналітико-синтетичний та інші методи.

Застосування комплексу методів дозволяє робити узагальнення, проводити порівняння, визначати та уточнювати поняття окремих явищ та процесів у транспортних правовідносинах, розробляти пропозиції щодо шляхів удосконалення транспортного законодавства та практики його застосування, з'ясовувати переваги й недоліки засобів організації процесу перевезення пасажирів і вантажів та ін.

Крім цього, досліджувати різні питання транспортного права і винаходити напрями рішення проблем можливо за рахунок застосування сучасних методологічних основ дослідження, заснованих на синерґетиці та ґерменевтиці. Методи, що спираються на основи синерґетики та ґерменевтики дають можливість досліджувати процеси діяльності та визначати закономірності нелінійних систем. Сучасну світову та українську транспортну систему можна вважати нелінійною, оскільки неможливо однозначно передбачити появу нових видів транспорту, нових правовідносин, як і неможливо прогнозувати розвиток транспортного законодавства. Тому регулювання транспортних правовідносин підпадає під закони філософії сучасності – синерґетики та ґерменевтики. Використання зазначених методологічних напрямів дозволяє з різних боків розглядати найрізноманітніші об'єкти досліджень, виявляти загальносистемні закономірності та пояснювати раніше незрозумілі суспільні явища, що виникають та існують у транспортному праві.

Оскільки транспортне право є комплексною галуззю права, то його суб'єкти в своїй діяльності спираються на загальноправові

принципи, конституційно-правові, цивільно-правові, господарсько-правові та адміністративно-правові **принципи.**

У випадку здійснення суб'єктами транспортного права – фізичними особами повноважень з володіння, користування та розпорядження транспортними засобами у процесі повсякденного життя без отримання прибутку застосовуються ***принципи цивільного права***, які згідно з Цивільним кодексом України полягають у:

- неприпустимості свавільного втручання у сферу особистого життя людини;
- неприпустимість позбавлення права власності, крім випадків, встановлених Конституцією України та законом;
- забезпеченні свободи договору;
- забезпеченні свободи підприємницької діяльності, яка не заборонена законом;
- здійсненні судового захисту цивільного права та інтересу;
- утвердженні справедливості, добросовісності та розумності та ін.

У випадку здійснення господарської діяльності суб'єктами транспортного права застосовуються наступні ***загальні принципи господарювання***:

- забезпечення економічної багатоманітності та рівний захист державою усіх суб'єктів господарювання;
- свобода підприємницької діяльності у межах, визначених законом;
- вільний рух капіталів, товарів та послуг на території України;
- обмеження державного регулювання економічних процесів у зв'язку з необхідністю забезпечення соціальної спрямованості економіки, добросовісної конкуренції у підприємництві, екологічного захисту населення, захисту прав споживачів та безпеки суспільства і держави;
- захист національного товаровиробника;
- заборона незаконного втручання органів державної влади та органів місцевого самоврядування, їх посадових осіб у господарські відносини та ін.

Крім принципів інших галузей права, що застосовуються у сфері транспортних правовідносин, окремі вітчизняні вчені Е.Ф. Демський, В.К. Гіжевський, С.Е. Демський, А.В. Мілашевич

виділяють окрему систему принципів транспортного права, що включає в себе:
- принцип відповідальності, суть якого полягає в несенні несприятливих наслідків суб'єктами транспортного, які не виконують або виконують неналежним чином свої обов'язки у сфері транспортної діяльності;
- принцип планування, що передбачає необхідність планомірного пропорційного розвитку транспортного процесу із розробленням і виконанням програм розвитку окремих видів транспорту та єдиної транспортної системи України взагалі;
- принцип законності, який полягає в тому, щоб кожний суб'єкт-учасник транспортного процесу діяв у межах наданих йому прав, виконував би передбачені обов'язки, суворо керувався би приписами законів та інших нормативних актів;
- принцип доцільності, суть якого полягає в тому, що транспортний процес повинен забезпечувати своєчасне, повне і якісне задоволення потреб населення та суспільного виробництва у перевезеннях[*].

Визначивши основні елементи транспортного права як науки, навчальної дисципліни та галузі права можна визначити, що ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО – це наука, галузь права, та навчальна дисципліна, що досліджує, вивчає та розкриває цивільно-, адміністративно-, господарсько-правові й інші правовідносини із володіння, користування та розпорядження транспортними засобами, забезпечення функціонування єдиної транспортної системи, надання послуг із перевезення вантажів та пасажирів, що виникають та діють між громадянами України, іноземцями, суб'єктами господарювання, державними органами, спираючись на загальноправові та окремі галузеві принципи, і пропонує напрями й механізми вдосконалення законодавства та правової практики з метою задоволення потреб держави, суб'єктів господарювання та фізичних осіб – громадян у перевезенні вантажів і пасажирів.

[*] Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; За заг. ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 24-25.

## 2. МІСЦЕ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА У СИСТЕМІ НАУК, ЙОГО ЗВ'ЯЗОК З ЮРИДИЧНИМИ ТА ІНШИМИ НАУКАМИ. ДЖЕРЕЛА ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

Як зазначалося вище, транспортне право є комплексною галуззю права, оскільки не має жодного власного метода, предмет транспортного права є частиною предмета деяких інших галузей права, не має власних правових принципів (хоча вони можуть виокремлюватися із принципів, притаманних іншим правовим наукам), не має правових шкіл (хоча багато вчених досліджують різні аспекти транспортного права) та ін. Виходячи з цього транспортне право буде найбільш тісно пов'язане з одними галузями права (конституційним, адміністративним, цивільним, господарським), і відносно менш тісно з іншими.

Крім цього транспортне право має комплексне розгалужене законодавство, акти якого можна одночасно віднести до актів інших галузей права. Нормативно-правове регулювання правовідносин у транспортному праві буде розглянуто у наступній темі.

Отже, транспортне право найбільш сильно пов'язане з самостійними галузями права – цивільним, господарським, адміністративним. Крім цього транспортне право спирається на засади конституційного права і пов'зане з кримінальним правом у випадку скоєння злочинів суб'єктами транспортного права або їхніми співробітниками – фізичними особами. Взаємодію транспортного права з цими самостійними галузями права було стисло розглянуто у попередньому питанні.

Також транспортне право пов'язане із міжнародним правом. Серед джерел транспортного законодавства України виділяються міжнародні дво- та багатосторонні договори, угоди, конвенції, згода на обов'язковість виконання положень яких надана Верховною Радою України, тобто які отримали схвалення у відповідних Законах України. Взагалі транспортне право поряд з торговим правом є галузями права, які зазнають найбільший вплив міжнародного права, права ЄС, права інших країн.

Крім самостійних галузей права транспортне право має тісні зв'язки з іншими комплексними галузями права.

Найбільш тісні зв'язки простежуються з:

- комплексними галузями права, що є підгалузями господарського права: банківським правом, торговим правом, страховим пра-

вом, інвестиційним правом, комерційним правом, правовим регулюванням зовнішньоекономічної діяльності та ін.;
- галузями права, що є підгалузями цивільного права: правовим регулюванням відносин власності, правом інтелектуальної власності та ін.;
- галузями права, що є підгалузями адміністративного права: правовим регулюванням адміністративної діяльності правоохоронних органів (зокрема, органів ДАІ), адміністративним наглядом та ін.

Крім юридичних наук транспортне право має зв'язки з іншими суспільними науками. Правовідносини у транспортному праві будуються на засадах, закладених філософією на основі об'єктивних законів логіки. Пізнання розвитку зв'язків між різними суб'єктами транспортного права можливе на основі застосування методологічного апарату матеріалістичної діалектики і категорій нових напрямів філософії XXI століття – синерґетики та ґерменевтики.

Теоретичне обґрунтування питань здійснення ефективної діяльності з метою отримання прибутку, розширення ринків збуту та асортименту, підвищення ефективності управління, збільшення обсягів і покращення якості виробництва та надання послуг у сфері, пов'язаній з транспортною системою, здійснюється в межах економічних дисциплін – економічної теорії, маркетинга, менеджмента та ін. Питання правового регулювання страхування автоцивільної відповідальності з економічної точки зору роз'ясняються у курсі дисципліни «Страхова справа». Кредитування суб'єктів господарювання та фізичних осіб, пов'язане з транспортними засобами, з економічної точки зору розглядається в курсах «Банківська справа», «Фінанси та кредит» та ін.

Крім цього транспортне право пов'язане з різними технічними науками, що будуються на фізиці і пояснюють процеси функціонування різних вузлів та механізмів, з яких складаються транспортні засоби. Відомо, що різні фізичні, технічні та механічні характеристики транспортних засобів впливають на правове регулювання їхньої діяльності (від них може залежати розмір ввізного чи вивізного мита, сума податків та зборів, ввізні чи вивізні квоти тощо).

**Джерела**ми **транспортного права** є такі самі групи джерел, що й для інших галузей права. Серед основних можна виділити

юридичну доктрину, нормативно-правовий акт, правовий звичай, нормативний договір, юридичний прецедент.

***Юридична (правова) доктрина*** – наукові правові ідеї, принципи, теорії, що концептуально сформовані та містяться в працях, а також усних промовах вчених-юристів, економістів, істориків, філософів та ін., офіційно визнані у вигляді загальнообов'язкових положень (норм) для здійснення юридичної практики у транспортному праві.

Хоча правова доктрина

Особливу важливість правової доктрини знаходить прояв у країнах англо-саксонської правової родини, де суди при вирішенні справ, що випливають із правовідносин різних галузей права (в тому числі транспортного), за відсутності норм у законодавстві використовують праці вчених в якості джерела права. Важливу роль правова (юридична) доктрина має в законодавстві релігійно-правових родин – індуїзмі, іудаїзмі, ісламі.

Оскільки власних наукових шкіл транспортного права зараз в Україні не існує, то юридична доктрина транспортного права включає в себе правові думки, ідеї, погляди провідних вчених минулого і сучасного, які досліджували питання правового регулювання транспортних правовідносин у межах цивільного, господарського, адміністративного права.

***Нормативно-правовий акт*** – прийнятий (ухвалений) уповноваженими компетентними органами законодавчої або виконавчої влади правотворчий документ, за допомогою якого до сфери транспортного права вносяться нові правові норми.

Нормативно-правовий акт є основним джерелом транспортного права.

***Система нормативно-правових актів транспортного права складається з:***

- Конституції України, яка визначає загальні засади прав людини і громадянина (у тому числі права на здійснення підприємницької діяльності), правовий статус окремих найвищих державних органів, що визначають засади господарської та іншої діяльності в країні, в тому числі і з організації транспортних перевезень та ін.;
- Законів України, що поділяються на *кодифіковані акти* (Кодекс торговельного мореплавства, Повітряний кодекс України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс

України, Кодекс України про адміністративні правопорушення, Водний кодекс, Кодекс торговельного мореплавства та ін.), *загальні закони* («Про власність», «Про господарські товариства», «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», «Про патентування окремих видів підприємницької діяльності», «Про зовнішньоекономічну діяльність» та ін.) і *спеціальні закони* («Про дорожній рух», «Про автомобільний транспорт», «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», «Про трубопровідний транспорт», «Про перевезення небезпечних вантажів», «Про транзит вантажів» та ін.);

- законодавчих актів – Постанов Верховної Ради України і Декретів Кабінета Міністрів України (Постанова ВР «Про внесення змін до деяких законів України щодо пільг окремих категорій громадян на проїзд громадським транспортом»; Постанова ВР «Про проекти Кодексу автомобільного транспорту України та Закону України про введення в дію Кодексу автомобільного транспорту України»; Декрет КМУ «Про об'єднання державних підприємств транспорту і дорожнього господарства» та ін.);
- підзаконних актів, до яких належать Укази і розпорядження Президента України (Указ Президента України «Про положення про Міністерство транспорту та зв'язку України» від 27.08.2004 року; Розпорядження Президента України «Про перевірку діяльності авіаційних транспортних компаній України» від 15.01.2003 року та ін.), постанови та розпорядження Кабінета Міністрів України (Постанова КМУ «Про обчислення і внесення до державного бюджету рентної плати за транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами та продуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу та аміаку територією України» від 08.06.2005 року; Розпорядження КМУ «Про зниження тарифів на перевезення залізничним транспортом коксу та вугілля за експортом» від 10.08.2005 року та ін.), актів Міністерства транспорту та зв'язку (Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Інструкції про проведення контрольних заходів фінансово-господарської діяльності підгалузей,

об'єднань, підприємств, установ та організацій системи Міністерства транспорту та зв'язку» від 28.03.2006 року), інших міністерств та інших центральних органів виконавчої влади (Наказ Міністерства промислової політики України «Про затвердження Порядку гарантійного ремонту (обслуговування) або гарантійної заміни дорожніх транспортних засобів» від 29.12.2004 року; Наказ Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України «Про затвердження Правил роздрібної торгівлі транспортними засобами і номерними агрегатами» від 31.07.2002; Наказ Державної адміністрації залізничного транспорту України «Про затвердження Порядку закупівлі товарів, робіт та послуг на залізничному транспорту на тендерній основі, зразка Положення про тендерний комітет з питань закупівлі товарів, робіт, послуг на залізничному транспорті» від 12.04.2005 року та ін.);

- локальних актів, до яких належать нормативні акти підприємств, установ, організацій, діяльність яких пов'язана з використанням або обслуговуванням транспортних засобів. Серед локальних актів виділяються корпоративні норми, які встановлюються окремими корпораціями – підприємствами, установами, організаціями та їхніми об'єднаннями. Такі норми є обов'язковими до виконання усіма учасниками великого суб'єкта господарювання, в межах якого було прийнято відповідні норми. В Україні та інших державах є великі компанії, що створюються у різних організаційно-правових формах та спеціалізуються на транспортних перевезеннях.

***Правовий звичай*** – правило поведінки, що виникло в процесі історичного розвитку транспортних правовідносин та отримало офіційне визнання та забезпечення силою державного примусу. Саме забезпеченням силою державного примусу правовий звичай відрізняється від простого звичая (рос. мовою – обыкновения). Як правило, правові звичаї у торговому і транспортному праві набувають більшої ваги за умови відсутності відповідних норм у законодавстві, особливо тому, що регулює міжнародну торгівлю та міжнародні перевезення.

У транспортному праві раніше за все розвивалося регулювання мореплавства та морської торгівлі. Саме там з'явилися перші правові звичаї. Завдяки правовим звичаям у Давньому Римі

регулювалося перевезення вантажів, а збірка торгових звичаїв моря «Амальфітанська таблиця» в XI-XII століттях була визнана вантажовідправниками, перевізниками та вантажоотримувачами в усіх містах-державах Італії. У XIV – початку XVIII століттях торгові і морські звичаї було закріплено у французьких королівських ордонансах Людовіка XIV «Про торгівлю» 1673 року і «Про мореплавство» 1681 року.

Зараз правові звичаї найчастіше за все зустрічаються у сфері зовнішньої торгівлі (особливо морської) при перевезенні товарів та продукції, комерційному обслуговуванні суден у закордонному плаванні та ін. Часто у державах континентальної правової системи визнаються «звичаї ділового обігу», проте сфера їх діяльності обмежується зовнішньоторговельними угодами. У ЦК України передбачено окрему статтю 7 «Звичай», в якій зазначено, що «цивільні відносини можуть регулюватися звичаєм, зокрема звичаєм ділового обороту, а звичаєм є правило поведінки, яке не встановлене актами цивільного законодавства, але є усталеним у певній сфері цивільних відносин.

Звичай може бути зафіксований у відповідному документі.

Звичай, що суперечить договору або актам цивільного законодавства, у цивільних відносинах не застосовується».

Можливість застосування правових звичаїв виникає за умови прямої вказівки на це у відповідних законодавчих актах, а в випадку відсутності такої вказівки – у тих випадках, коли ті чи інші питання діяльності суб'єктів транспортного права врегульовані не повністю або їх законодавча регламентація відсутня. При цьому диспозитивна норма законодавства має пріоритет над правовим звичаєм, а застосування правових звичаїв за умови існування імперативної правової норми взагалі забороняється.

Взагалі ЦК України та ГК України містять по кілька статей, якими передбачається можливість застосування правових та інших звичаєв у різних правовідносинах, у тому числі і в транспортних правовідносинах.

Серед правових звичаїв, що застосовуються у транспортному праві, окремо виділяються ***портові звичаї*** (customs of the port), що являють собою встановлені практикою правила, які визначають взаємовідносини судновласника, вантажовідправника і вантажоотримувача при завантажуванні та розвантажуванні морського або річкового судна, нормування вантажних робіт, порядок

розрахунку стояночного часу тощо. Портові звичаї застосовуються у випадках, коли угода морського перевезення не містить відповідних положень та вказівок. Якщо правові звичаї, які не суперечать чинному законодавству України, вважаються безумовними[*]. Можливість застосування портових звичаїв передбачена статтею 78 Кодексу торговельного мореплавства України.

Крім портових широко застосовуються звичаї торговельного мореплавства: згідно зі статтями 6 (щодо дозволу включення в договори, передбачені Кодексом торговельного мореплавства України, умов про застосування іноземного законодавства і звичаїв торговельного мореплавства у разі, коли сторони можуть відповідно до названого Кодексу відступати від його правил); 71 (щодо віддання капітаном судна тіла померлого чи загиблого морю); 146 (щодо розміщення вантажів на палубі); 293 (щодо можливості визначення виду аварії, обчислення розмірів загальної аварії та складання диспаші диспашером в умовах неповноти закону) Кодексу торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР та ін.

***Нормативний (нормативно-правовий) договір*** – угода між двома чи кількома суб'єктами транспортного права, яка встановлює права та обов'язки як загальні правила поведінки на майбутній (невизначений) час для невизначеного кола суб'єктів.

Нормативний договір містить нові норми права, які встановлюються за взаємною домовленістю між суб'єктами у сфері транспортної діяльності з метою врегулювання певної життєвої ситуації. Нормативний договір забезпечується силою державного примусу.

Нормативний договір відрізняється від загальних транспортних договорів тим, що розрахований на багаторазове застосування, його зміст складають норми – правила поведінки загального характеру. До нього можна віднести типові договори у сфері транспортного права.

Нормативний договір може бути розроблений юридичним відділом транспортного підприємства і пропонуватися для невизначеного кола суб'єктів, які будуть другою стороною цього договора. Це можуть бути договори перевезення продукції, пасажирів, вантажів; договори щодо діагностики, обслуговування і ре-

[*] Барихин А.Б. Большой юридический энциклопедический словарь. – М.: Книжный мир, 2004. – С. 451.

монтування транспортних засобів; договори з надання експедиторських послуг тощо. Можуть бути договори про приєднання підприємства, установи, організації до більш великого об'єднання транспортних підприємств та ін.

***Міжнародно-правовий акт (міждержавний договір)*** є особливим видом нормативного договору і є спільним актом, документом, договором з питань регулювання транспортної діяльності між двома чи кількома державами, який встановлює, змінює чи припиняє права і обов'язки у транспортних правовідносинах. Міжнародно-правовий акт, ратифікований законодавчим органом держави, поширює свою силу на територію усієї країни. Після цього він набуває статус внутрішньонаціонального нормативно-правового акту.

До міжнародно-правових актів з транспортного права, що діють в Україні, можна віднести Конвенцію про дорожній рух від 8 листопада 1968 року; Конвенцію про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним і внутрішнім водним транспортом від 10 жовтня 1989 року; Конвенцію про дорожні знаки і сигнали від 8 листопада 1968 року; Європейську Угоду про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів від 30 вересня 1957 року; Конвенції про тривалість робочого часу та періоди відпочинку на дорожньому транспорті від 28 червня 1939 року та від 27 червня 1979 року та інші.

***Юридичний прецедент*** – рішення, прийняте в ході розгляду конкретної справи судом, господарським, Конституційним судом або адміністративним органом, яке утворило правило для вирішення майбутніх аналогічних справ у сфері транспортного права.

Юридичний прецедент в силу зближення правових систем романо-германського (континентального) та англо-саксонського (звичаєвого) права поступово набуває все більшого поширення в Україні. Так само нормативно-правові акти поступово набирають ваги у країнах звичаєвого права.

Романо-германська правова родина не визнає прецедент джерелом права. Однак останні події, пов'язані з ухваленням рішень найвищими судовими органами та їх виконанням, свідчать про зворотнє.

На користь віднесення юридичного прецеденту до джерел права в Україні свідчать наступні аргументи вчених:

*1. Рішення Конституційного Суду України усувають прогалини у праві.* Перевірці на відповідність Конституції підлягає конкретна норма права (зокрема і транспортного). Проте висновки Конституційного Суду мають більш загальне значення і розповсюджуються на аналогічні за змістом та значенням норми актів законодавства. А тому суб'єкти транспортного та інших галузей права у своїй діяльності починають керуватися цим рішенням. Тому правові позиції, сформульовані Конституційним Судом України можуть розглядатися як судові прецеденти, які заповнюють прогалини у законодавстві і формують судову практику, забезпечуючи її однаковість[*].

*2. Рішення міжнародних судових органів, зокрема, Міжнародного суду ООН, Європейського суду з прав людини, Арбітражного трибуналу Міжнародного центру з врегулювання інвестиційних спорів впливають на правовідносини в межах транспортного та іншого права України.* Так, при розгляді справи про порушення права власності за позовом «Совтрансавто-Холдинг» до України Європейський суд з прав людини «керувався своїм прецедентом, що був вперше сформульований у вирішенні справи «Спорронг і Леннрот проти Швеції» і застосовується пізніше у своїх рішеннях, які стосуються захисту права власності»[**].

*3. Законодавство України має оціночні поняття та інші неоднозначні категорії, які мають отримати коментар від судів.* Такі поняття завжди будуть мати місце у будь-якому законодавстві. Вони, як правило, характеризують різні процеси, предмети та ознаки, які визначають міру явища, психологічні та психічні характеристики, а також різні філософські категорії. Тому рішення органів судової влади із роз'яснення та тлумачення окремих понять у транспортному праві завжди буде актуальним.

*4. Більшість листів, рішень вищих судових інстанцій, роз'яснень Пленуму Верховного суду України та інших судових органів є джерелами права при розгляді справ для всієї системи судових*

---

[*] Тесленко М. Юридична сила і значення правових позицій Конституційного Суду України // Вісник Конституційного Суду України. – 2003. – № 4. – С. 37-39.

[**] Хомалах Н. Право собственности по-европейски // Юридическая практика. – 2004. – 1 июня.

*органів за принципом: «аналогічні справи повинні вирішуватися аналогічно».*

5. Велика кількість актів транспортного законодавства, викликана його комплексним змістом, а також суперечливість значної кількості норм потребують роз'яснень з боку вищих органів судової влади[***].

У транспортному праві як і в інших галузях права України суб'єкти в своїй діяльності намагаються вчиняти таким чином, щоб у випадку судового розгляду справи їх дії були аналогічними діям сторони, яка виграла аналогічну справу у суді. Крім цього, в ході своєї діяльності суб'єкти транспортного права керуються постановами, роз'ясненнями і ухвалами Конституційного суду, Вищого господарського суду, Верховного суду України.

Особливістю транспортного права є наявність у ньому ***спеціальних технічних норм***. Ці норми встановлюють правила використання різних транспортних засобів та поводження з різними приладами та механізмами. Зміст технічних норм утверджує необхідність враховувати дію об'єктивних фізичних законів. Недотримання технічних норм може призвести до травматизму, хвороби і навіть смерті. Тому спеціальні технічні норми транспортного права знайшли своє закріплення у нормах законодавчих актів. І тому недотримання їх крім різних несприятливих фізичних наслідків може викликати і несприятливі юридичні наслідки у вигляді застосування передбачених законом санкцій.

Проте більшість технічних норм транспортного права представлена різними інструкціями, правилами застосування та експлуатації тощо, які в більшості не є обов'язковими. Технічні норми, що закріплені в законодавстві, є техніко-юридичними нормами транспортного права.

[***] Хозяйственное право Украины: Учебник / Под ред. А.С. Васильева, О.П. Подцерковного. – Х.: ООО «Одиссей», 2005. – С. 38-40.

# 3. ІСТОРИКО-ПРАВОВІ ПЕРЕДУМОВИ СТАНОВЛЕННЯ І РОЗВИТКУ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

## 3.1. Історія розвитку транспорту

Історія різних видів транспорту є різною. Так, історія морського транспорту нараховує кілька тисячоліть. А історія розвитку автомобільного транспорту розпочалася приблизно з кінця XIX – початку XX століття. Трубопровідний транспорт з'явився у середині XX століття.

Як зазначалося, назва «транспорт» походить від латинського «transporto» – переношу, перемітаю, перевожу і в загальному розумінні передбачає переміщення людей і вантажів. Проте транспортна сфера включає не лише засоби, за допомогою яких здійснюється перевезення чи переміщення вантажів та пасажирів, але й інфраструктуру, дороги чи канали та ін.

Виходячи з походження поняття слід зазначити, що виникнення транспортної сфери активно відбувалося у Давньому Римі, де на державному рівні проводилося будівництво доріг, мостів, портів, грібних та парусних човнів та кораблів (галер), колісниць та возів. Кошти на це виділялися не лише з державної скарбниці. Також на міські органи управління (магістрати та інші публічні органи) покладалося зобов'язання із будівництва і розвитку транспортної інфраструктури. З Давнього Риму прийшов вираз: «Via est vita» – дорога – це життя.

Спочатку розвиток транспорту відбувався у межах підготовки та ведення військових справ. Транспортні засоби використовувалися більшою мірою для перевезення римських легіонів, військової амуніції, зброї та їстівних припасів. Але пізніше з розвитком торгівлі транспорт використовувався у мирних цілях і швидко розвивався. Зі зростанням міжнародної торговлі і обміну між різними племенами та країнами у давньому світі почала швидко розвиватися морська торгівля і надання послуг з перевезення товарів та пасажирів морським транспортом.

Слід також обмовитися, що задовго до Давнього Риму транспортна сфера з'явилася у Стародавньому Китаї, Персії та грецьких містах-державах. У цих країнах давнього світу також було побудовано велику кількість шляхів, портів, великі військові і торгові флотилії.

Давнім грекам і римлянам здавна були відомі морські шляхи до Криму, північного причорномор'я та приазов'я, річні шляхи по Борисфену (сучасному Дніпру) та Танаісу (сучасному Дону). Вони активно торгували зі скіфами, пізніше – скіфо-сарматською країною і Понтійським царством, що існували на території сучасної України. Завдяки торгівлі наші пращури долучалися до провідної світової культури, а крім морських поступово розвивали і сухопутні шляхи до європейських держав.

При цьому в усіх названих країнах давнього світу в якості транспортних засобів використовувалися коні, верблюди, віслюки, слони та раби-носії. Усі ці «транспортні засоби» як і дво- та чотириколісні вози, колісниці, човни та галери були власністю держави або приватних власників, що належали до верхівки тогочасного суспільства. Саме в цей давній час розпочалося формування торгових і морських звичаїв.

Навіть на американському континенті, мешканці якого не знали коней і колеса, було побудовано десятки тисяч кілометрів вимощених камінням доріг до 7,5 метра завширшки. Саме вздовж доріг будувалися великі міста імперії інків.

Після переходу суспільства до епохи середньовіччя в Європі посилився розвиток ремісництва і торгівлі, у містах почали з'являтися об'єднання ремісників – цехи, а також об'єднання купців – гільдії. Поступово гільдії стали монополістами у міжнародній морській торгівлі, а цехи будівників і власників човнів – монополістами водних шляхів по Рейну і Дунаю. На зміну грецьким морським і торговим містам – центрам ремесла і морської торгівлі стародавнього світу прийшли центри світової торгівлі раннього середньовіччя – міста на території сучасної Італії – Генуя, Венеція, Піза, Амалфі, Ганза та ін., а пізніше – міста Іспанії та Португалії. В період Великих географічних відкриттів відбувається розвиток західноєвропейських країн – Іспанії, Португалії, а пізніше – Франції та Англії, в яких створюються великі купецькі компанії, що мають у власності переважну більшість тогочасних кораблів і монополізують морську торгівлю. Поступово розпочався перехід багатьох компаній виключно до надання послуг з перевезення чужих вантажів і вже у XV-XVI століттях більшість судновласників та їх об'єднань спеціалізувалася виключно на перевезеннях, а транспорт як такий виділявся в самостійну галузь суспільного виробництва.

У період середньовіччя здійснюються спроби державного регулювання транспортної і торгової діяльності (Королівські ордонанси Франції).

У Русі торгівля велася переважно річковим і морським шляхом «з варягів до греків», що пролягала від Скандинавського півострову Балтійським морем, Дніпром, Чорним морем до Візантії. Завдяки цьому торговому шляху мешканці Київської Русі будували човни і розвивали транспортну систему. Крім морських та річкових шляхів територією сучасної України пролягав сухопутний шлях з Азії до Європи, що простягався з південного сходу до північного заходу нашої країни – легендарний «шлях аріїв», яким згідно з даними окремих істориків тисячі років тому з півострову Індостан до Західної та Північної Європи прийшло плем'я аріїв, що дало розвиток європейським народам. Саме цим шляхом до скіфів, сарматів, а пізніше – слов'ян, з Азії приходили купці і торгівці, а купці стародавніх слов'ян (коливани) ішли торгувати до Азії.

На півночі Русі у Новгородському князівстві транспортні коридори прокладалися морським шляхом південним берегом Північного льодовитого океану, Білого та Балтійського морів до європейських країн. Пізніше з розростання князівств і утворення Російської імперії активно прокладалися водні транспортні шляхи Волгою і Каспійським морем.

Висновком з перших етапів розвитку транспортної системи є те, що такий розвиток у стародавньому і середньовічному світі відбувався переважно завдяки військовим справам і морській торгівлі. Крім цього існували сухопутні шляхи, якими проводилося перевезення вантажів та пасажирів переважно в'ючним способом із застосуванням праці різних тварин, а також рабів. У ці часи регулювання транспортної діяльності здійснювалося переважно завдяки різним торговим і морським звичаям. Однак надважливе значення мали також і перші королівські ордонанси Франції, Магдебурзьке, купецьке та цехове право, які привнесли публічно-правові елементи до регулювання транспортної діяльності.

Наступний етап розвитку транспорту було пов'язано із появою залізничного транспорту і пароплавів. Попередниками залізних доріг були колійні дороги, по яких за допомогою кінської або людської сили переміщувалися вагонетки, що використовувалися на рудниках Західної Європи ще з XVI століття. В 1764 році на

Змеїногорському руднику на Алтаї К.Д. Фролов вперше застосував металічні рейки, а в 1768 році на металургійних заводах у Дербі в Англії було прокладено цільнометалічні рейки між кількома заводами.

У 1788 році було збудовано достатньо сучасну залізну дорогу з кутовими рейками і металічними поперечними шпалами на заводі у Петрозаводську, а в 1806-1809 р.р. – на Коливано-Вознесенських заводах. Однак основною тяговою силою на цих дорогах була праця коней.

Перший паровоз для залізної дороги було випробувано в Англії у 1804 році, а першу у світі комерційну залізну дорогу було побудовано у 1825 році між англійськими містами Стоктон і Дарлінґтон. Проте вже в 1830 році існувала залізна дорога між Манчестором і Ліверпулем, а з 1832-1835 років було розпочато будівництво залізничних доріг у Франції, Бельгії та Німеччині.

В Російській імперії монархічна верхівка не одразу усвідомила роль залізничного транспорту, першу залізничну дорогу було відкрито у 1837 році між Петербургом і Царським селом з метою перевезення пасажирів на прогулянки. Лише у 1851 році було збудовано першу в Російській імперії стратегічно важливу дорогу між Петербургом і Москвою. В європейських державах в цей час уже існували достатньо розгалужені мережі залізниць, за допомогою яких прискорювався розвиток промисловості і торгівлі. Саме завдяки цьому і майже повній відсутності залізних доріг у Російській імперії остання зазнала важкої поразки у Кримській війні.

І лише після цього (з кінця 50-х років XIX століття) розпочалося інтенсивне будівництво залізничних доріг у Російській імперії: з 1865 по 1875 р.р. середній річний приріст російської залізничної мережі складав 1,5 тисячі кілометрів, а з 1893 по 1897 р.р. – близько 2,5 тис. кілометрів. До початку XX століття залізні дороги зв’язали між собою усі основні адміністративні, промислові і торгові центри між собою, з землеробськими регіонами, морськими і річковими портами.

Одночасно з появою паровозів з’явилися і пароплави. Їх поява так само розпочалася із Західної Європи та США, а поштовх до розвитку в Російській імперії поклала поразка у Кримській війні. До кінця XIX століття світовий торговий флот нараховував значну кількість парових суден. І якщо у багатьох країнах розпо-

чалося будівництво залізних доріг, то так само в багатьох країнах розпочалося будівництво судохідних каналів.

Вважається, що залізничний транспорт в Україні з'явився у 1866 році з відкриттям залізної дороги Одеса-Балта. Зараз на залізничний транспорт в Україні припадає найбільша частка пасажирських і вантажних перевезень. За кількістю тонно-кілометрів і пасажиро-кілометрів на рік Україна входить до 10 країн світу з найвищими показниками (за показниками пасажиро-кілометрів місце нашої країни дещо вище); а за довжиною залізничних колій Україна входить до 20 країн світу з найбільшою довжиною.

Наступний етап розвитку пов'язаний з появою двигуна внутрішнього згоряння і розвитком автомобільного транспорту.

Спроби побудови візків, що будуть переміщатися від сили вітру чи мускульної сили людей були відомі з часів середньовіччя. У 1752 році російський механік Л. Шамшуренков винайшов «самобіглу коляску», що приводилася в дію механічною силою двох людей. У 1769 році у Франції Ж. Кюньо, а за кілька років в Англії У. Мердок та Р. Тревітік побудували парові автомобілі. У 30-х роках XIX століття робилися спроби організації регулярних пасажирських рейсів автомобілями з паровою тягою.

Проте широке поширення автомобілів як транспортного засобу розпочалося після появи двигуна внутрішнього згоряння. Найбільшого успіху у використанні цих двигунів з 1885-1886 р.р. досягли німецькі конструктори та підприємці Г. Даймлер та К. Бенц. У 1890-ті роки у США, Англії, Франції, Німеччині було розпочато промислове виробництво автомобілів. З 1894 року у провідних капіталістичних країнах регулярно проводилися автомобільні перегони, завдяки яким покращувалися їхні характеристики. На початку XX століття промислове виробництво автомобілів було розпочато і в Російській імперії.

Слід також відзначити, що з кінця XIX століття в Європі і США проводилися розробки електричного транспорту (в Німеччині – на початку 80-х років) і вже в першій чверті XX століття у багатьох містах світу з'явилися трамваї та тролейбуси. В СРСР вулицями більшості великих городів вони їздили уже в 30-ті роки. Перевагами електричного транспорту є його економічність та екологічність, простота в управлінні, недоліками – знижена маневреність і відносно невисока швидкість (проте невисока швидкість не відноситься до метро). У порівнянні між собою можна

відзначити, що: 1) тролейбус має більшу маневреність у порівнянні з трамваєм та метро, не потребує капіталоємних залізничних рейок, є більш безшумним, проте має недолік – більш складну контактну підвіску з двома підвісними дротами; 2) метро у порівнянні з трамваєм і тролейбусом є більш швидким та більш аварійно безпечним, проте вимагає великих первісних капіталовкладень із тривалим терміном окупності. Зважаючи на необхідність боротьби з глобальним потеплінням на планеті майбутнє вбачається у розвитку саме електричного транспорту. Тому у близькому майбутньому законодавство буде стимулювати автомобілебудівників та перевізників до виробництва та експлуатації електричного транспорту.

Зараз в усіх розвинених країнах світу є підприємства, що здійснюють випуск автомобілів. В Україні є кілька таких підприємств, які потребують державної підтримки. За довжиною автомобільних доріг Україна входить до 20 світових країн з найбільшою довжиною, а за кількістю автомобілів – до 30 світових країн з найбільшою кількістю. Кількість автомобілів постійно збільшується, а їхня якість – покращується. Розвиток законодавства про автомобільний транспорт буде розвиватися у бік підтримки виробників автомобілів з підвищеною безпечністю та підвищеними екологічними стандартами.

Зараз мало хто знає, що з початку XX століття розвиток автомобільного, залізничного, водного транспорту міг повернутися у бік випуску та поширення однорейкового потягу, двохколісного автомобіля та абсолютно стійкого до хвиль і коливань водного і підводного транспорту. І досі залишається незрозумілим чому не було продовжено дослідження і практичне використання у транспортних засобах принципу гіростату. Цей принцип полягає у тому, що транспортний засіб – потяг, автомобіль чи корабель завдяки роботі волчка (гіроскопу), що працює всередині, є стійким до земного тяжіння і не падає, спираючись на одну рейку (потяг) або знаходячись лише на двох колесах (автомобіль), так само не коливаючись від хвиль (корабель, підводний човен). У 1903 році англійським інженером Луїсом Бреннаном було запатентовано гіроскопічний вагон, або точніше – моторну гіроскопічну платформу; у 1908 році німецьким винахідником Августом Шерлем було побудовано гіроскопічний потяг на шість вагонів. Проте набагато простіші і досконаліші ніж їхні системи з двома гіроско-

пами винайшов російський юрист Петро Петрович Шиловський, який у 1909 році запатентував гіроскопічний стабілізатор. 28 квітня 1914 року за розробками П.П. Шиловського у Бірмінгемі фірмою «Уолслі» було побудовано гіроскопічний автомобіль – гірокар. Він успішно пройшов випробування вулицями Лондону, ефективно маневруючи серед чотирьохколісних автомобілів і обганяючи їх. Під час руху пасажири мінялися місцями, на зупинках виходили і заходили до автомобіля, проте він жодного разу не хилився в той чи інший бік і не втрачав рівноваги. У 20-х роках минулого століття групою інженерів під керівництвом П.П. Шиловського було розроблено проект однорейкової (монорейкової) колії і власне самого гіроскопічного потягу. Завдяки відносно важкому гіростату (навіть півторатонний гіростат через інерцію може обертатися близько семи годин) всередині потягу останній був спроможний їхати по одній колії, швидкість могла бути значно більшою від швидкості дворейкових потягів, залізничним мостом могла бути лише одна залізна балка або туго натягнений стальний трос. Недоліком такого потягу була б необхідність будівництва на станціях опор для підтримки потягу у випадках, коли він буде стояти на місці більш ніж кілька годин і рух гіроскопа буде зупинятися. До кінця 1921 року під Петроградом було прокладено 12 кілометрів однорейкової колії, а в 1922 році Путіловський і Балтійський заводи отримали замовлення на будівництво потягу. Проте через складне становище у країні в травні 1922 року усі роботи було зупинено[*].

Безумовно ці технології є достатньо економними у порівнянні з діючими, а тому можливо, що в недалекому майбутньому вони знайдуть своє застосування.

Наступний етап розвитку транспорту у світі викликала поява на початку XX століття авіаційного транспорту. Появу авіаційного транспорту пов’язують з першим 59-тисекундним перелітом братів Орвіла та Вілбура Райт біля міста Кітті Хок у Північній Каролініі в 1903 році. Конструкції літаків достатньо швидко вдосконалювалися, а самі літальні машини почали використовуватися у військовій сфері, у транспортуванні вантажів і перевезенні пасажирів. Спочатку майже в усіх літаках використовувався

[*] Черненко Г. По следам изобретателя гирокара // Секретные материалы. – 2007. – № 12 (212). – июнь. – С. 24-25.

поршневий двигун і пропеллер, а з 1939 року з'явився турбореактивний двигун, що зараз застосовується майже в усіх літаках.

Зараз у світі лише кілька найбільш розвинених країн мають технології виробництва літаків, гелікоптерів та космічних апаратів. Україна має такі технології. Проте ці підприємства потребують постійної державної підтримки у конкурентній боротьбі з підприємствами інших країн. Така підтримка має бути надана в межах господарського законодавства, однак ці питання будуть розглянуті в наступних темах. На пасажирських та вантажних авіалініях усіх авіакомпаній світу працюють більше 1 млн. літаків. Висота польотів окремих літаків досягає більше 10.000 метрів, а в перспективі очікується поява літаків, що будуть облітати Землю низькими орбітами.

Зараз відбуваються спроби використання космічних кораблів не лише для проведення досліджень. З'явилася категорія «космічні туристи». Розвиток космічного транспорту буде розвиватися у цьому напрямі. Для його регулювання має бути розроблено спеціальну законодавчу базу. Якщо у недалекому або у віддаленому майбутньому людина зможе колонізувати інші планети, то значення космічного транспорту стане надвагомим.

Проте це віддалена перспектива. Взагалі викликає сумнів, що людина зможе найлижчим часом стати на поверхню іншої планети. Об'єктивний аналіз суми витрат і складностей із перелітом космічного апарату з людиною на борту навіть на Місяць свідчить, що людина не могла і не зможе це зробити за сучасних технологій та їхньої вартості. Відносно польоту американських астронавтів на Місяць у 1969 році існує набагато більше доказів його підробки, ніж доказів справжності.

Зараз актуальним є використання космічного транспорту в якості ракетоносіїв (коли корабель однієї країни виносить на орбіту кораблі чи супутники, що належать іншій країні, суб'єктам господарювання чи фізичним особам), в якості супутників, що надають послуги країнам та суб'єктам господарювання та ін.

Проте в усіх випадках потрібна підтримка космічної галузі і розвиток «космічного права» як нової комплексної галузі права.

Також слід зазначити, що у середині XX століття з'явився ще один вид транспорту – трубопровідний транспорт. Цей вид транспорту є найбільш новим і саме за ним багато в чому має бути майбутнє. Зараз трубопровідний транспорт застосовується для

перевезення важких вуглеводородів – етана, етилена, пропана, бутадієна, пропилена та ін., тобто нафти та газу. Інколи трубопроводи використовуються для транспортування питної води місцевістю зі складним ландшафтом чи іншими фізичними і географічними умовами, які не дають можливості використання простих каналів.

Однак у майбутньому прогнозується використання трубопровідного транспорту для передачі на різні відстані жидкого та газоподібного кисню, водню, азота, хлора, вуглецю, кислот, і навіть, продовольчих продуктів – масла, соків, молока тощо. Відносно повільно проводяться дослідження із транспортування трубопроводами твердих вантажів.

## 3.2. Правове регулювання транспортних відносин в дореволюційній Росії

У Київській Русі правовідносини, що виникали та існували у різних галузях права, спиралися на звичаї. Це саме стосувалося і транспортних правовідносин. Правовідносини у кораблебудівництві, морській та річковій торгівлі, перевезенні вантажів суходолом спиралися на звичаї пращурів. Особливо це стосувалося вирішення спорів у суді. Пізніше звичаї почали закріплюватися у княжому законодавстві та договорах Русі з Візантією й іншими тогочасними країнами. Багато оригіналів писаних законодавчих джерел не збереглося до теперішнього часу, проте ми знаємо про них із документів сучасників, що зберігаються у різних архівах та музеях світу. Зокрема таким чином відомо, що у Київській Русі ще у IX столітті існувала висока культура «берегового права», ніж в європейських країнах на багато століть пізніше. Повага до чужого майна та праці купців і мореходів призвели до появи норм княжого законодавства, згідно з якими майно розбитого корабля бралося під нагляд держави до того часу, поки не з'являвся його власник. В середньовічній Європі законодавством усіх країн передбачався перехід майна загиблого корабля до власника землі, до якої прибило залишки. Внаслідок цього в середньовічній Англії, Франції та інших країнах землевласники прибережних земель навмисно будували маяки та інші гідрографічні споруди, що збивали кораблі з курсу і призводили до їх загибелі. Це не сприяло розвитку транспорту. На українських землях потреби в цьому не

було, тому розвиток транспорту відбувався без вказаних аномалій.

Сприяти міжнародній торгівлі а відповідно і транспортній діяльності у середньовіччі могли норми-передвісники митного законодавства. У той же час високі ставки зборів з купців могли відлякувати останніх. Тому середньовічні акти, що регламентували норми російського торгового права у XV – середині XVIII століть, встановлювали достатньо низькі у порівнянні із сучасністю суми митних відрахувань. Слід зазначити, що до XV століття російські князівства внаслідок руйнівного впливу Золотої Орди були відсталими і занедбаними. А тому одразу після звільнення від ханської влади розпочалося активне відновлення торгових шляхів між російськими містами та європейськими країнами. Щоб заманити до себе іноземних купців спочатку данина з них (мито) не бралася взагалі. Завдяки цьому у Московському, Новгородському та інших російських князівствах у XV – XVI століттях швидко розвивалася торгівля, а пізніше і власний морський та річковий транспорт. І вже у ці часи після певного відновлення власних транспортних і торгових потужностей почали з'являтися різноманітні митні збори та інші побори. У 1653 році на вимогу чолобитної від торгових людей Москви та інших міст царем Михайлом Романовим було ухвалено Торговий статут, яким весь масив торгових поборів та мита було змінено на єдине «рубльове мито» у розмірі 10 грошей з рубля (1 гріш на той час дорівнював половині копійки). Тобто загальна сума мита на той час становила 5 % для загальних торгових операцій. А за торгівлю деякими окремими товарами стягувалося мито в інших розмірах: за торгівлю сіллю – 10% (вважалося, що це занадто прибутковий бізнес); ще більш прибутковим бізнесом вважалася торгівля хутром і рибою, а тому розмір мита визначався індивідуально у кожній місцевості (цар не ризикнув відібрати такий «ласий шматок» від своїх підданих-феодалів, адже потребував їхньої підтримки); іноземні торгівці сплачували мито у розмірі 6 % від суми продажів у внутрішніх містах Росії і в розмірі 8 % – у прикордонних містах.

Названий Торговий статут 1653 року заклав підвалини для прийняття у 1654 році Статутної (Уставної) грамоти, якою заборонялося стягувати будь-які збори місцевим землевласникам при транзитному проходженні купців їхніми володіннями. Ця норма Статутної грамоти позитивно вплинула на розвиток як експорт-

ноорієнтованої, так і імпортоорієнтованої і внутрішньої торгівлі у Росії.

Розвиток транспорту в період становлення Російської імперії на початку XVIII століття вимагав ефективного законодавчого забезпечення. У період феодалізму і первісного капіталізму основними актами, що регулювали транспортну діяльність, були царські Укази, що мали силу законів. Саме Укази Петра першого дали початок буму кораблебудівництва. Слід зазначити, що положення Торгового статуту 1653 року і Статутної грамоти 1654 року було розвинено у Новоторговому статуті 1667 року. Ці нормативні акти діяли до 1755 року, в якому були замінені більш сучасним Митним статутом.

Пізніше розвиток капіталізму і промислового виробництва призвів до того, що більшість актів транспортного законодавства Російської імперії стосувалася регулювання залізничного транспорту.

У 1885 році було ухвалено Загальний статут російських залізних доріг, який врегулював особливості укладання господарських і цивільних договорів, а також вступу до різних правовідносин, пов'язаних з використанням залізничного транспорту. Крім цього, відносини, пов'язані з перевезенням пасажирів, вантажів та багажу, могли регулюватися також правилами, що видавалися самими перевізниками і власниками залізних доріг. Проте обов'язковість вказаних правил для пасажирів і вантажовідправників була зумовлена тим, що вони повинні були суворо відповідати закону і бути доведеними до загального відому.

Взагалі Загальний статут російських залізних доріг містив значну кількість публічних елементів у регулюванні залізничних перевезень. Так, станції повинні бути відчинені для прийняття і видачі вантажів щоденно у певні години. Інформація про розклад роботи залізничних станцій щодо цього повинна була доводитися до широкого загалу в порядку, що визначався міністром шляхів сполучення. Кожна станція містила вивішений план станції, складений управлінням відповідної залізниці і затверджений міністром. У плані зазначалися усі пакгаузи, амбари, накриті і ненакриті платформи й інші постійні споруди, призначені для складування і зберігання вантажів, додаткові складські приміщення, земельні ділянки, що надавалися вантажовідправникам у тимчасове користування тощо.

Через відставання Російської імперії від найрозвиненіших на той час капіталістичних країн швидкого розвитку автомобільного й авіаційного транспорту на початку XX століття не відбулося. Цим пояснюється повільний розвиток їх законодавчого забезпечення. Слід також відзначити, що на початку XX століття проводилася розробка Цивільного уложенія, в якому серед іншого передбачалося регулювання транспортної діяльності в імперії. Проект цього акту, що містив більше тисячі статей, в 1913 році було подано розгляду Державної Думи. Проте Уложеніє так і залишилося проектом.

### 3.3. Правове регулювання діяльності транспорту в Союзі РСР

Основними загальними актами, що регулювали діяльність транспортних підприємств в СРСР, були Цивільний кодекс РРФСР 1922 року, Основи цивільного законодавства Союзу РСР 1961 року, Цивільні кодекси союзних республік, Постанова ЦК КПРС і Ради Міністрів СРСР «Про поліпшення планування, організації перевезень народногосподарських вантажів та пасажирів і посилення впливу господарського механізму на підвищення ефективності роботи підприємств та організацій транспорту» 1982 року та ін. Окремі акти було прийнято для регулювання діяльності різних видів транспорту.

Питанням розвитку морського торгового флоту у перші роки радянської влади було присвячено більш ніж 30 декретів і постанов, підписаних особисто В.І. Леніним. Важливе значення мало утворення у 1927 році Совторгфлоту – державного органу, що відповідав за розвиток усього морського транспорту країни і керувався відповідною постановою. У січні 1931 року було утворено Народний комісаріат водного транспорту, що діяв на основі відповідної постанови, а в 1939 році Указом Президіуму Верховної Ради СРСР від 9 квітня було утворено окремий Наркомат морського флоту, чим виділено в самостійну галузь морський транспорт.

Пізніше управління морським транспортом в СРСР здійснювалося Міністерством морського флоту СРСР, в підпорядкуванні якого були госпрозрахункові об'єднання «Північзахфлот», «Півдфлот» і «Дальфлот». Апарат Міністерства морського флоту складався із головних управлінь, управлінь та відділів, що відпо-

відали за окремі функції усього морського транспорту країни. Загальними актами, що регулювали морські та річкові перевезення були Кодекс торгового мореплавства СРСР 1968 року та Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР, затверджений Радою Міністрів СРСР 15.10.1955 року.

Регулювання діяльності автомобільного транспорта серед іншого здійснювалося відповідними міністерствами – Міністерством автомобільного транспорта УРСР та Міністерством будівництва і експлуатації автомобільних доріг УРСР. Основними нормативними актами у сфері автотранспорту були Статут автомобільного транспорту УРСР, Правила безпеки дорожнього руху, Положення про автотранспортне підприємство, Постанова Ради Міністрів УРСР «Про матеріальну відповідальність автотранспортних підприємств, вантажовідправників і вантажоодержувачів за неналежне використання контейнерів, що належать Міністерству автомобільного транспорту УРСР, при перевезенням вантажів автомобільним транспортом» від 28.10.1974 року, Постанова Ради Міністрів УРСР «Про переведення на нові умови господарювання об'єднань (підприємств) і організацій автомобільного транспорту загального користування» від 11.12.1986 року та ін. Також у сфері автомобільного транспорту важливе значення мали ДОСТи, за посередництва яких встановлювалися обмеження щодо кількості пасажирів та вантажів, а відповідно і проводилася класифікація автомобілів.

Управління авіаційним транспортом в СРСР здійснювалося Міністерством цивільної авіації. Діяльність авіаперевізників, аеропортів та авіаремонтних заводів крім загального законодавства (наприклад, Повітряного кодексу СРСР 1961 року і його нової редакції, затвердженої Указом Президіуму Верховної Ради СРСР від 11 травня 1983 року) регулювалася спеціальними актами названого вище міністерства (зокрема, Правилами перевозок пасажирів, багажу та вантажів повітряними лініями Союзу РСР). Серед них важливе місце займали особливі технічні документи (регламенти), згідно з якими здійснювалося оперативне, періодичне та профілактичне обслуговування літаків і гелікоптерів; а також розклад руху повітряних суден, який розроблявся двічі на рік.

Аналогічним чином регулювалася діяльність підприємств залізничного транспорту. Крім загального законодавства, про яке

вже згадувалося, існували Статут залізних доріг СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 06.04.1964 року, правила залізничних перевезень, тарифи, технічні умови, а також положення про залізниці, що були структурними підрозділами відповідних міністерств у республіках.

## 4. РОЗВИТОК ТА СУЧАСНИЙ СТАН ПРАВОВОГО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Зараз транспортна діяльність активно розвивається в усьому світі та в Україні. Наскільки швидко з'являються нові моделі транспортних засобів (автомобільних, авіаційних, залізничних, морських), розширюється мережа автошляхів, залізних доріг, підприємств автосервісу, портів, аеропортів та ін., настільки швидко змінюється і доповнюється законодавство про транспортну діяльність. За останні роки в Україні було прийнято значну кількість нормативних актів, що регулюють цивільно-правові, адміністративні та господарські правовідносини у транспортній сфері.

Серед основних нормативних актів транспортного права можна виділити Цивільний та Господарський кодекси, Кодекс торговельного мореплавства України, Повітряний кодекс України, а також значну кількість законів, серед яких найбільш важливими у питаннях регулювання транспортної діяльності є:

«Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин та механізмів» від 11 грудня 1991 року № 1963-XII;

«Про дорожній рух» від 30 червня 1993 року № 3353-XII;

«Про транспорт» від 10 листопада 1994 року № 32/94-ВР;

«Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 року № 1172-XIV;

«Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 року № 1644-III;

«Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 року № 1775-III;

«Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 року № 2344-III;

«Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 1 липня 2004 року № 1961-IV.

До основних підзаконних нормативно-правових актів, що регулюють правовідносини у сфері транспорту, можна виділити постанови Кабінету Міністрів України:

«Про затвердження правил проведення державного технічного огляду автомобілів, автобусів, мототранспорту та причепів» від 26 лютого 1993 року № 141;

«Про затвердження Правил проведення державного технічного огляду тракторів, самохідних шасі, самохідних меліоративних і дорожньо-будівних машин, тракторних причепів» від 21 вересня 1994 року № 652;

«Положення про Державну автомобільну інспекцію Міністерства внутрішніх справ» від 14 квітня 1997 року № 341;

«Про затвердження Програми забезпечення безпеки дорожнього руху та екологічної безпеки транспортних засобів» від 6 квітня 1998 року № 456;

«Про затвердження Статуту залізниць України» від 6 квітня 1998 року № 457;

«Про заходи щодо забезпечення безпечної експлуатації транспортного засобу» від 9 липня 1999 року № 623;

«Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 року № 1306;

«Про затвердження порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті загального користування» від 21 січня 2003 року № 143 та інші.

Серед Указів Президента України із врегулювання питань транспортного права можна виділити Укази:

«Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом» від 20 травня 2004 року № 570/2004;

«Про заходи щодо забезпечення безпеки дорожнього руху в Україні» від 12 листопада 2004 року № 1398/2004.

Серед «відомчих актів» із врегулювання питань транспортного права виділяються:

Наказ Мінтрансу України від 14 жовтня 1997 року № 363 «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні»;

Наказ держпідприємництва та Мінтрансу № 136/985 від 18 грудня 2003 року «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та Ліцензійних умов провадження господарської

діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі» та інші.

Крім нормативно-правових актів у сфері транспорту діє значна кількість інших джерел права, на що вказувалося вище.

Особливістю розвитку правового регулювання транспортної діяльності в Україні, як і в більшості інших країн, є спрямованість нових правових актів на регулювання функціонування нових видів транспорту і підвищення екологічних нормативів.

## КОНТРОЛЬНІ ПИТАННЯ ДО ТЕМИ:

1. Що є предметом транспортного права України.
2. Дайте характеристику методам регулювання транспортної діяльності в Україні.
3. Дайте характеристику транспортного права як науки, галузі права і навчальної дисципліни. Відповідь обґрунтуйте.
4. Охарактеризуйте транспортне право як підгалузь цивільного права.
5. Що є ціллю та завданнями транспортного права.
6. Дайте характеристику транспортним правовідносинам.
7. Чому транспортне право можна вважати підгалуззю господарського права?
8. Визначте місце транспортного права серед інших самостійних і комплексних юридичних та інших наук.
9. Назвіть суб’єктів транспортного права.
10. Визначте принципи регулювання правовідносин у транспортному праві.
11. Розкрийте особливості зв’язку транспортного права з технічними, економічними, філософськими та іншими суспільними й технічними науками.
12. Дайте загальну характеристику джерелам транспортного права.
13. Нормативно-правовий акт як основне джерело регулювання транспортних правовідносин.
14. Систематизуйте нормативно-правові акти транспортного права України.

15. Роль та значення правового звичаю в історичному розвитку регулювання правовідносин у транспортному і господарському праві.
16. Історія розвитку транспорту у країнах стародавнього світу.
17. Регулювання транспортної діяльнсоті у Середньовіччі.
18. Розвиток транспортної діяльності у Київській Русі та Російській імперії.
19. Правове регулювання діяльності різних видів транспорту у дореволюційній Російській імперії.
20. Визначте особливості регулювання транспортних правовідносин у Союзі РСР.
21. Назвіть основні нормативно-правові акти, що регулювали транспортну діяльність в СРСР.
22. Дайте характеристику сучасному розвитку транспортної діяльності та її регулюванню.
23. Наведіть класифікацію сучасних видів транспорту за різними критеріями.
24. Назвіть основні нормативно-правові акти, що регулюють діяльність транспортних організацій і фізичних осіб - власників транспортних засобів.
25. Визначте напрями розвитку законодавства про транспортну діяльність.
26. Зробіть прогноз щодо напрямів розвитку законодавства про транспортну діяльність у близькому і далекому майбутньому.

# ГЛАВА 2.
# НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

## 1. ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

Зараз в Україні залізничний, морський, річний, повітряний, трубопровідний транспорт являють собою єдину транспортну систему, в якій усі види транспорту тісно пов'язані і взаємодіють.

Економічний розвиток країни створює необхідні умови для функціонування єдиної транспортної системи. Єдність системи забезпечує можливість встановлювати з урахуванням господарських потреб сферу найбільш ефективного використання кожного виду транспорту, планувати в масштабі країни запровадження найбільш досконалих технологічних та організаційних форм взаємодії різних видів транспорту, здійснювати за допомогою державних органів координацію роботи різних видів транспорту з метою вдосконалення транспортного процесу і зниження транспортних витрат.

Єдність транспортної системи країни і її подальший розвиток залежать від удосконалення взаємодії видів транспорту. Взаємодія видів транспорту полягає у злагодженості й узгодженості операцій на різних видах транспорту, що беруть участь у загальному перевізному процесі.

Під транспортною системою розуміються усі види транспорту і всі ланки транспортного процесу на шляху від місця виробництва до місця споживання в їх взаємодії; або комплекс різних видів транспорту, що знаходяться в залежності і взаємодії при виконанні перевезень.

Згідно з чинним транспортним законодавством ***єдину транспортну систему України становлять***:

- транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);
- промисловий залізничний транспорт;
- відомчий транспорт;
- трубопровідний транспорт;
- шляхи сполучення загального користування.

Єдина транспортна система повинна відповідати вимогам суспільного виробництва та національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів до транспортування, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Соціально-економічна єдність різних видів транспорту відповідає їх технологічній єдності. В економіці сучасної країни усі види транспорту при обслуговуванні суб'єктів господарювання і громадян взаємодіють і доповнюють один одного. Морські та річкові порти пов'язані з промисловими і сільськогосподарськими районами залізними дорогами, автомобільними дорогами. У великих містах – центрах промисловості і торгівлі, а також великих центрах залізничного й автомобільного транспорту працюють аеропорти. Крім цього авіапорти є й у великих центрах річкового і морського транспорту – в Києві, Черкасах, Дніпропетровську, Запоріжжі, Херсоні, Миколаєві, Маріуполі, Бердянську, Керчі, Севастополі, Одесі. А безперервність залізничних доріг забезпечується морськими і річковими паромами (зокрема, Придніпровська і Кавказька залізниця з'єднані між собою паромом через Керченську протоку).

Морський транспорт активно взаємодіє з річковим транспортом. Часто річковим шляхом здійснюється вихід до моря (в Україні Дніпром та Дунаєм). Автомобільний транспорт часто є зв'язковою ланкою між іншими видами транспорту. Так, в містах-портах перевезти товари та вантажі до аеропорту можливо за допомогою автомобілів; від залізниці перевезення товарів та вантажів до портів та аеропортів здійснюється автомобілями; від пунктів перекачки трубопроводів до станцій, портів і аеропортів вантажі перевозяться автомобільним транспортом. Залізничні дороги вільно стикуються та взаємодіють з автомобільними у багатьох сотнях станцій; з морським та річковим транспортом – у десятках портів та ін.

Особливу увагу в регулюванні діяльності різних видів транспорту законодавство приділяє забезпеченню якості надання послуг (здійсненні перевезень вантажів та пасажирів). Основними засобами забезпечення якості на транспорті є **ліцензування, стандартизація** і **сертифікація**.

Зараз надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним та іншим транспортом загального користування підлягає ліцензуванню відповідно до Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 року № 1775-III. Згідно з ним транспортні підприємства за умов дотримання певних вимог можуть отримувати ліцензії.

**Ліцензуванню** у сфері транспортної діяльності згідно з відповідними пунктами статті 9 вказаного вище Закону України **підлягають наступні види господарської діяльності:**

п. 31: надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом;

п. 32: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом;

п. 33: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі);

п. 34: надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі;

п. 35: надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом;

п. 72: діяльність, пов’язана з виробництвом автомобілів та автобусів;

п. 73: виробництво теплової енергії, транспортування її магістральними та місцевими (розподільчими) тепловими мережами та постачання теплової енергії;

а також види діяльності, пов’язаної з використанням транспортних засобів:

п. 45: виконання авіаційно-хімічних робіт;

п. 46: пересилання поштових переказів, простих та реєстрованих листів, поштових карток, бандеролей та посилок масою до 30 кілограмів;

п. 50: туроператорська та турагентська діяльність;

п. 60: діяльність, пов’язана з промисловим виловом риби на промислових ділянках рибогосподарських водойм, крім внутрішніх водойм (ставків) господарств.

Ліцензія видається суб’єктам господарювання за плату спеціальним органом ліцензування – органом виконавчої влади, визначеним Кабінетом Міністрів України, або спеціально уповно-

важеним виконавчим органом рад для ліцензування певних видів господарської діяльності.

Згідно з постановою Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку органів ліцензування» від 14 листопада 2000 року № 1698 органами ліцензування у сфері транспортної діяльності є:

- держтуризм-курортів: туроператорська та турагентська діяльність;
- Мінпромполітики: діяльність, пов'язана з виробництвом автомобілів та автобусів;
- НКРЕ: транспортування нафти, нафтопродуктів магістральним трубопроводом, транспортування природного і нафтового газу трубопроводами та його розподіл;
- Мінтрансзв'язку: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом;
- Укравіатранс: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів повітряним транспортом; виконання авіаційно-хімічних робіт;
- Головавтотрансінспекція: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі); надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі;
- Укрморрічфлот: надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом.

Ліцензування на транспорті загального користування спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів.

Завданням ліцензування на транспорті загального користування згідно із Законом України «Про автомобільний транспорт» є:

- сприяння становленню сучасного ринку послуг, його захист від недобросовісних суб'єктів підприємницької діяльності та стимулювання впровадження нових видів послуг;
- створення конкурентного середовища;
- захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень;
- забезпечення надання послуг за встановленими рівнями якості;
- забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів;
- забезпечення доступності послуг.

Відшкодування витрат, пов'язаних з видачею ліцензій на перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування, пасажирів і багажу на таксі та з контролем виконання ліцензіатами ліцензійних умов, здійснюється відповідно до закону про Державний бюджет України за рахунок плати за ліцензії.

Стандартизація на транспорті здійснюється згідно із Законом України «Про стандартизацію» від 17 травня 2001 року № 2408-III. Стандартизацією у сфері транспорту можна визнати діяльність, що полягає у встановленні положень для загального і багаторазового застосування щодо наявних чи можливих завдань з метою досягнення оптимального ступеня впорядкування у транспортній сфері, результатом якої є підвищення ступеня відповідності продукції, процесів та послуг їх функціональному призначенню, усуненню бар'єрів у торгівлі і сприянню науково-технічному співробітництву.

***Державна система стандартизації на транспорті спрямована на:***

- реалізацію єдиної технічної політики;
- захист інтересів споживачів і держави у питаннях безпеки перевезень для життя, здоров'я людей та майна осіб, охорони довкілля;
- взаємозамінність та сумісність товарів, робіт, послуг, їх уніфікацію;
- підвищення якості товарів, робіт, послуг відповідно до розвитку науки і техніки, потреб населення і народного господарства;

- економію всіх видів ресурсів, поліпшення техніко-економічних показників діяльності;
- забезпечення безпеки об'єктів з урахуванням ризику виникнення природних і техногенних катастроф та інших надзвичайних ситуацій;
- створення нормативної бази функціонування систем стандартизації і сертифікації товарів, робіт, послуг;
- забезпечення обороноздатності та мобілізаційної готовності держави.

Сертифікація товарів, робіт, послуг на транспорті здійснюється згідно із Декретом Кабінету Мінстрів України «Про стандартизацію і сертифікацію» від 10 травня 1993 року № 46-93. Згідно з ним державну систему сертифікації створює центральний орган виконавчої влади з питань технічного регулювання – національний орган України із сертифікації, який проводить та координує роботу щодо забезпечення її функціонування. Під час проведення сертифікації та у разі позитивного рішення органу із сертифікації суб'єкту транспортної діяльності-заявникові видається сертифікат та право маркувати продукцію спеціальним знаком відповідності. Форма, розміри і технічні вимоги до знаку відповідності визначаються державними стандартами (ДОСТами).

***Метою сертифікації товарів, робіт, послуг на автомобільному транспорті загального користування є:***

- запобігання реалізації товарів, робіт, послуг, небезпечних для життя, здоров'я людей та майна осіб і довкілля;
- сприяння споживачам у свідомому виборі товарів, робіт, послуг;
- створення умов для участі суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування, у міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві.

Порядок проведення сертифікації товарів, робіт, послуг на автомобільному транспорті визначається Кабінетом Міністрів України.

Здійснення підприємницької та іншої господарської діяльності у транспортній сфері вимагає проведення тарифної політики, завданнями якої є:

- задоволення підприємницького інтересу, розвиток автомобільного транспорту, стимулювання впровадження новітніх

технологій перевезень, застосування сучасних зразків автомобільних транспортних засобів;
- підвищення можливостей суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування, щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у його розвиток та досягнення сталих економічних умов роботи;
- стимулювання конкуренції і появи нових суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування;
- забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;

забезпечення стабільності, прозорості і прогнозованості тарифів.

Взаємодія між собою суб'єктів господарювання різних видів транспорту під час перевезень пасажирів та вантажів визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами). Розроблення та укладання вузлових угод здійснюється в установленому Кабінетом Міністрів України порядку.

Для забезпечення успішної взаємодії між різними видами транспорту необхідна координація їхньої роботи. Статтею 3 Закону України «Про транспорт» серед завдань державного управління у галузі транспорту визначено координацію роботи різних видів транспорту. Координацією в даному випадку є узгодження дій відповідних органів та ланок транспорту з метою досягнення злагодженості й ефективності при виконанні завдань з перевезення пасажирів та вантажів.

Координація діяльності всіх видів транспорту в Україні здійснюється Міністерством транспорту та зв'язку України. Координація діяльності всіх видів транспорту в межах окремих регіонів здійснюється комісіями з координації роботи транспорту, що утворюються органами місцевої влади та самоврядування і діють відповідно до положення, яке затверджується Кабінетом Міністрів України.

# 2. ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОКРЕМИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

## 2.1. Особливості правового регулювання діяльності автомобільного транспорту

Автомобільний транспорт є незамінним видом транспорту в єдиній транспортній системі України та будь-якої іншої країни. Зараз він є одним із найдешевших і безперечно одним із найзручніших. В багатьох випадках, пов'язаних з особливостями рельєфу місцевості автомобільний транспорт є незамінним. Особливо важливою є роль автомобільного транспорту в містах. Для ефективного використання автомобілів, визначення їх оптимальної кількості, вдосконалення роботи, підвищення її показників потрібна постійна оптимізація державного регулювання діяльності в сфері автомобільного транспорту. Основним завданням державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є формування ринку його послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики. Державне регулювання залежить від видів автомобільного транспорту.

Згідно з чинним законодавством ***до складу автомобільного транспорту входять***:

- підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів;
- авторемонтні і шиноремонтні підприємства;
- рухомий склад автомобільного транспорту;
- транспортно-експедиційні підприємства;
- автовокзали і автостанції;
- навчальні заклади;
- ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади;
- інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

Також Закон України «Про транспорт» виділяє окремо серед видів транспорту міський електричний та відомчий транспорт. Однак в нашій класифікації за великим рахунком можна віднести їх до автомобільного транспорту.

***До складу міського електротранспорту входять:***

- підприємства міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів та вантажів;
- рухомий склад;
- трамвайні і тролейбусні лінії;
- ремонтно-експлуатаційні депо;
- службові приміщення;
- фунікулери;
- канатні дороги;
- ескалатори;
- заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин;
- споруди енергетичного господарства та зв'язку;
- промислові, ремонтно-будівельні, торговельні та постачальницькі організації;
- навчальні заклади;
- науково-дослідні та проектно-конструкторські установи;
- заклади охорони здоров'я, відпочинку, фізичної культури і спорту та інші культурно-побутові заклади і підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу міського електротранспорту.

***До складу відомчого транспорту входять транспортні засоби підприємств, установ та організацій.***

Розкриваючи склад автомобільного транспорту Закон України «Про автомобільний транспорт» виділяє:

- автомобільний транспорт загального користування: перевізники, автостанції, автовокзали, виконавці ремонту і технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, вантажні термінали (автопорти), вантажні автомобільні станції та контейнерні пункти; автомобільні транспортні засоби перевізників, що використовуються ними для надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів;
- відомчий автомобільний транспорт: автомобільні транспортні засоби суб'єктів підприємницької діяльності, установ та організацій, що використовуються ними тільки для власних потреб;

- індивідуальний автомобільний транспорт: автомобільні транспортні засоби фізичних осіб, що використовуються ними тільки для власних потреб.

Виходячи із цієї класифікації законодавець приділяє підвищені вимоги до транспорту загального користування в порівнянні з відомчим та індивідуальним автомобільним транспортом. Проте суб'єкти першого виду автомобільного транспорту мають більш ефективну підтримку з боку держави.

Фінансування діяльності підприємств автомобільного транспорту загального користування здійснюється відповідно до щорічних законів України «Про державний бюджет». Багато підприємств (особливо державних та комунальних) прямо фінансується з Державного бюджету. Саме з цим джерелом пов'язане організаційне, науково-технічне та методичне забезпечення, державне регулювання та контроль, міжнародна діяльність автомобільного транспорту загального користування.

***Державне регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснюється:***

- **Верховною Радою України**, яка приймаючи закони та постанови визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації;
- **Кабінетом Міністрів України**, що як вищий орган виконавчої влади здійснює загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту;
- **Міністерством транспорту та зв'язку України**, яке забезпечує проведення державної політики на автомобільному транспорті через свої територіальні органи, службу міжнародних автомобільних перевезень. Органи Міністерства транспорту та зв'язку України організовують контроль за виконанням законодавства про автомобільний транспорт та підготовку пропозицій щодо його вдосконалення, у встановленому порядку беруть участь у здійсненні стандартизації та сертифікації, ліцензування перевезень, формують пропозиції щодо тарифної політики, відповідно до законодавства забезпечують захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту загального користування.

- **місцевими державними адміністраціями**, що організовують та контролюють автомобільні перевезення відповідно до законодавства.

Основними функціями державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є:
- формування ринку послуг;
- контроль за виконанням законодавства про автомобільний транспорт;
- нормативно-правове регулювання з питань автомобільного транспорту;
- ліцензування діяльності перевізників;
- стандартизація і сертифікація;
- організація та контроль автомобільних перевезень;
- тарифна, інноваційна та інвестиційна політика;
- державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту загального користування;
- захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту.

Державний контроль на автомобільному транспорті здійснюють центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, його територіальні органи, у тому числі служба міжнародних автомобільних перевезень, та урядовий орган державного управління на автомобільному транспорті, а також інші органи державної влади та органи місцевого самоврядування відповідно до законодавства. Переважно роль цього «центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту» виконує Міністерство транспорту та зв'язку України.

Розвиток автомобільного транспорту загального користування здійснюється відповідно до загальнодержавної програми розвитку і вдосконалення транспорту.

Відповідно до загальнодержавної програми розвитку та вдосконалення транспорту Верховною Радою Автономної Республіки Крим, обласними та Київською і Севастопольською міськими радами затверджуються регіональні програми розвитку автомобільного транспорту загального користування, якими визначається мережа автобусних маршрутів загального користування на відповідній території.

Органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень сприяють створенню сталих та безпечних умов роботи автомобільного транспорту загального користування.

Розвиток автомобільного транспорту загального користування забезпечується підтримкою органів державної влади шляхом створення умов для:

- надання соціально значущих його послуг;
- придбання автомобільних транспортних засобів та засобів їх технічного обслуговування і ремонту;
- стимулювання розвитку ринку його послуг.

Інвестиційну політику на автомобільному транспорті загального користування реалізовують суб'єкти підприємницької діяльності шляхом використання своїх внутрішніх ресурсів, зовнішніх інвестиційних ресурсів, а також позичкових та залучених коштів. Інвестиційні проекти на автомобільному транспорті загального користування, спрямовані на реалізацію положень загальнодержавної програми розвитку та вдосконалення транспорту, регіональних програм розвитку автомобільного транспорту загального користування, реалізовуються на конкурсних засадах у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Слід зазначити, що автомобільному транспорту приділяється особлива увага у вирішенні проблеми перевезень пасажирів у межах міста. Законом України «Про автомобільний транспорт», іншими законами та підзаконними актами визначаються вимоги до підприємств-превізників пасажирів, до власне транспортних засобів, встановлюються правила проведення конкурсів щодо отримання дозволу на перевезення пасажирів міськими та міжміськими маршрутами, визначаються умови проведення таких конкурсів та передбачаються вимоги до учасників та зобов'язання переможців та ін. Особливості укладання та виконання господарських і цивільно-правових договорів у сфері транспортної діяльності (транспортних договорів) та решту інших питань буде розглянуто у наступних главах.

## 2.2. Особливості правового регулювання діяльності залізничного транспорту

Залізничний транспорт України є найбільш розвиненим у порівнянні з іншими видами вітчизняного транспорту. Так, Україна входить до 10 країн світу з найвищими показниками інтенсивності пасажирських перевезень, до 10 країн світу з найвищими показниками інтенсивності вантажоперевезень і до 20 країн з найбільшою протяжністю залізничних шляхів. Виконання значних завдань зумовлює наявність великої кількості різноманітних правовідносин у сфері залізничного транспорту. Для врегулювання цих правовідносин в Україні діють закони і підзаконні акти.

***До складу залізничного транспорту України входять:***

- підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів;
- рухомий склад залізничного транспорту;
- залізничні шляхи сполучення;
- промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства;
- навчальні заклади;
- технічні школи;
- дитячі дошкільні заклади;
- заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури;
- науково-дослідні, проектно-конструкторські організації;
- підприємства промислового залізничного транспорту;
- інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують діяльність і розвиток залізничного транспорту.

Основу техніки або технічного оснащення залізничного транспорту в Україні складають: залізничний шлях із штучними спорудами, станції та інші розмежувальні пункти з пасажирськими, вантажними та екіпірувальними пристроями, рухомий склад, депо, пристрої енергопостачання, спеціальні засоби для врегулювання руху та управління експлуатаційною роботою, засоби зв'язку.

Як бачимо, залізничний транспорт представлений значною кількістю суб'єктів та об'єктів. Тому регулювання діяльності

суб'єктів господарювання та суб'єктів управління з питань використання відповідних об'єктів (засобів залізничного транспорту) залізничного транспорту здійснюється значною кількістю НПА.

Серед НПА, якими регулюється діяльність залізничного транспорту, виділяється Статут залізниць України. На підставі цього Статуту Мінтрансзв'язку затверджує:

а) Правила перевезення вантажів;

б) Технічні умови навантаження і кріплення вантажів;

в) Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України;

г) інші нормативні документи.

Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту, безпеки руху, охорони праці, громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті, є обов'язковими для всіх суб'єктів господарювання і фізичних осіб на території України.

Статут залізниць України крім загальних положень містить розділи, які регулюють:

- вантажне господарство, пристрої для обслуговування пасажирів;
- планування та організацію перевезення вантажів;
- залізничні під'їзні колії;
- перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту;
- перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти;
- відповідальність залізниці, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів; акти, претензії, позови.

Крім цього одним з основних НПА, яким регулюється окреслена дільність є Закон України від 4 липня 1996 року № 273/96-ВР «Про залізничний транспорт». У ньому є розділи:

- загальні положення;
- основні економічні та фінансові засади діяльності залізничного транспорту;
- безпека руху, охорона вантажів та об'єктів на залізничному транспорті, організація його роботи в умовах надзвичайних обставин;

- трудові відносини і дисципліна працівників залізничного транспорту;
- транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України та взаємодія з іншими видами транспорту;
- права, обов'язки та відповідальність на залізничному транспорті;
- заключні положення.

Крім вітчизняних НПА, якими регулюється діяльність у сфері залізничних перевезень, основними актами законодавства також є міжнародні конвенції, ратифіковані Верховною Радою України. Зокрема, 5 червня 2003 року Україна приєдналася до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року. Дана Конвенція містить наступні розділи:

- загальні положення;
- структура і діяльність організації (Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень);
- арбітраж;
- різні положення;
- внесення змін та доповнень до Конвенції;
- заключні положення.

Також Конвенція містить заяви та застереження (Україна також приєдналася до Конвенції із застереженнями). Значний обсяг Конвенції займають Протокол про привілеї та імунітети Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень; додаткові повноваження для перевірки рахунків; додаток А «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів і багажу»; додаток В «Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів»; додаток І «Регламент міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів»; додаток ІІІ «Регламент міжнародних залізничних перевезень контейнерів»; додаток IV «Регламент міжнародних залізничних перевезень вантажобагажу».

Проте більшу питому вагу серед нормативно-правових актів, якими регулюється господарська діяльність та цивільно-правові відносини на залізничному транспорті, займають підзаконні нормативно-правові акти. Серед них виділяються постанови Кабінету Міністрів України.

Основними є постанови:

«Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» від 19 березня 1997 року № 252;

«Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» від 29 лютого 1996 року № 262;

«Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами» від 18 січня 2001 року № 30;

«Про заходи державної підтримки залізничного транспорту» від 2 червня 1998 року № 769 та від 23 квітня 1999 року № 661;

«Про перелік робіт (послуг), що належать до основної діяльності залізничного транспорту, та Порядок розподілу доходних надходжень до від основної діяльності залізничного транспорту» від 16 лютого 1998 року № 173;

«Про встановлення пільгового тарифу на перевезення дітей залізничним транспортом» від 28 липня 2004 року № 976;

«Про забезпечення охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом» від 22 лютого 1994 року № 106;

«Про посилення контролю за ввезенням і транзитом підакцизних товарів залізничним транспортом» від 4 березня 1997 року № 206 та інші.

Велике значення мають також накази Міністерства транспорту та зв'язку України:

«Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України і Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів цього Збірника» від 15 листопада 1999 року № 551;

«Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць України» від 20 грудня 1996 року № 411;

«Про затвердження Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» від 28 липня 1998 року № 297;

«Про затвердження ставок плати за користування вагонами і контейнерами залізниць» від 2 лютого 1999 року № 53;

«Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні» від 16 вересня 2005 року № 559;

«Про затвердження Правил пожежної безпеки на залізничному транспорті» від 1 липня 1997 року № 240;

«Про затвердження Правил перевезення пошти та експлуатації поштових вагонів на залізницях України» від 20 березня 1997 року № 26/90;

інші накази.

Особливістю правового регулювання у сфері залізничного транспорту є те, що ця діяльність крім іншого регулюється Законом України «Про природні монополії».

Також основною особливістю господарської та іншої діяльності у сфері залізничного пранспорту є наявність структури, що одночасно є і суб'єктом господарювання і органом господарського керівництва. Ця структура має назву «Укрзалізниця». Правовий статус «Укрзалізниці» визначається положенням «Про Державну адміністрацію залізничного транспорту України», затвердженим постановою КМУ від 29 лютого 1996 року № 262.

Згідно із названим положенням Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця) є органом управління залізничним транспортом загального користування, підвідомчим Мінтрансзв'язку. Укрзалізниця здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученні та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу.

Укрзалізниця має статус юридичної особи, має самостійний баланс, розрахункові рахунки в установах банків, печатку із зображенням Державного герба України і своїм найменуванням.

Укрзалізницю очолює генеральний директор, який призначається відповідно до законодавства України, має заступників, які за поданням Міністра транспорту призначаються КМУ. Генеральний директор розподіляє обов'язки між своїми заступниками, визначає структуру та повноваження апарату Укрзалізниці, затверджує кошторис витрат на його утримання, а також несе персональну відповідальність за виконання покладених на Укрзалізницю завдань і здійснення нею своїх функцій, встановлює ступінь відповідальності своїх заступників і керівників підрозділів Укрзалізниці.

Для розроблення основних напрямів розвитку залізничного транспорту, вирішення найважливіших питань його господарської діяльності створюється рада Укрзалізниці. Склад ради та положення про неї затверджуються Міністром транспорту. Рішення

ради проводяться в життя наказами генерального директора Укрзалізниці.

До залізничного транспорту загального користування, яким керує Укрзалізниця, належать шість залізниць України – Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська. Крім них Укрзалізниця здійснює управління іншими суб'єктами господарювання, некомерційними підприємствами та їх об'єднаннями у сфері залізничного транспорту. До таких суб'єктів постановою Кабінету Міністрів України від 31 березня 2003 року № 415 «Про передачу Укрзалізниці повноважень з управління державними корпоративними правами відкритих акціонерних товариств» і наказом Мінтрансзв'язку України від 16 травня 2003 року № 363 «Про передачу в управління Укрзалізниці державних підприємств та державних корпоративних прав відкритих акціонерних товариств» було віднесено Гніванський завод спецзалізобетону, Коростенський завод залізобетонних шпал, Дніпропетровський тепловозоремонтний завод, Запорізький електровозоремонтний завод, Львівський локомотиворемонтний завод, Київський електровагоноремонтний завод, Київський електротехнічний завод «Транссигнал», Державне спеціальне конструкторське бюро «Неркон», Державне підприємство «Спеціальне конструкторськодослідне бюро «Електропривід». Іншими нормативно-правовими актами різних вищих органів виконавчої влади в підпорядкування Укрзалізниці передаються інші підприємства, установи, організації, їх об'єднання, акції, частки у майні та інші корпоративні права.

Управління шістьма залізницями та іншими суб'єктами залізничного транспорту, які входять до сфери управління Укрзалізниці, здійснюється нею шляхом видання в межах своєї компетенції наказів, обов'язкових для виконання залізницями та підприємствами, організації та контролю їх виконання.

Основними **завданнями Укрзалізниці** Положення про Укрзалізницю визначає:

1) організацію злагодженої роботи залізниць і підприємств з метою задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях;

2) забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення;

3) розроблення концепцій розвитку залізничного транспорту;

4) вжиття заходів для забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності його роботи.

З метою виконання покладених на неї завдань **Укрзалізниця має повноваження:**

1) здійснювати пов'язані з експлуатаційною діяльністю функції щодо:

- направлення рухомого складу відповідно до планів перевезень;
- розроблення узгодженого графіка руху поїздів і плану їх формування;
- формування і реалізації єдиної тарифної та цінової політики на залізничному транспорті;
- відкриття єдиного рахунку та організації проведення розрахунків за перевезення вантажів і пасажирів залізницями і використання рухомого складу, а також розподілу між залізницями коштів (зокрема, валютних надходжень), отриманих від перевезень в прямому сполученні (з урахуванням конкретної участі кожної залізниці в цих перевезеннях);
- розроблення та впровадження нових маршрутів вантажних і пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному залізничному сполученні;
- організації проведення розрахунків із залізницями іноземних держав за міжнародні перевезення;
- розроблення технічних вимог до нових видів рухомого складу та обладнання залізничного транспорту, формування замовлень для промисловості і організація контролю за їх виготовленням;
- придбання рухомого складу і контейнерів, забезпечення їх капітального ремонту та модернізації на підприємствах, розташованих як на території України, так і за її межами;

2) сприяти:

- забезпеченню потреб залізничного транспорту у матеріально-технічних та паливно-енергетичних ресурсах;
- формуванню ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг, утворенню нових організаційних структур усіх форм власності на залізничному транспорті;
- наданню державної підтримки розвитку залізничного транспорту з метою забезпечення його сталої роботи;

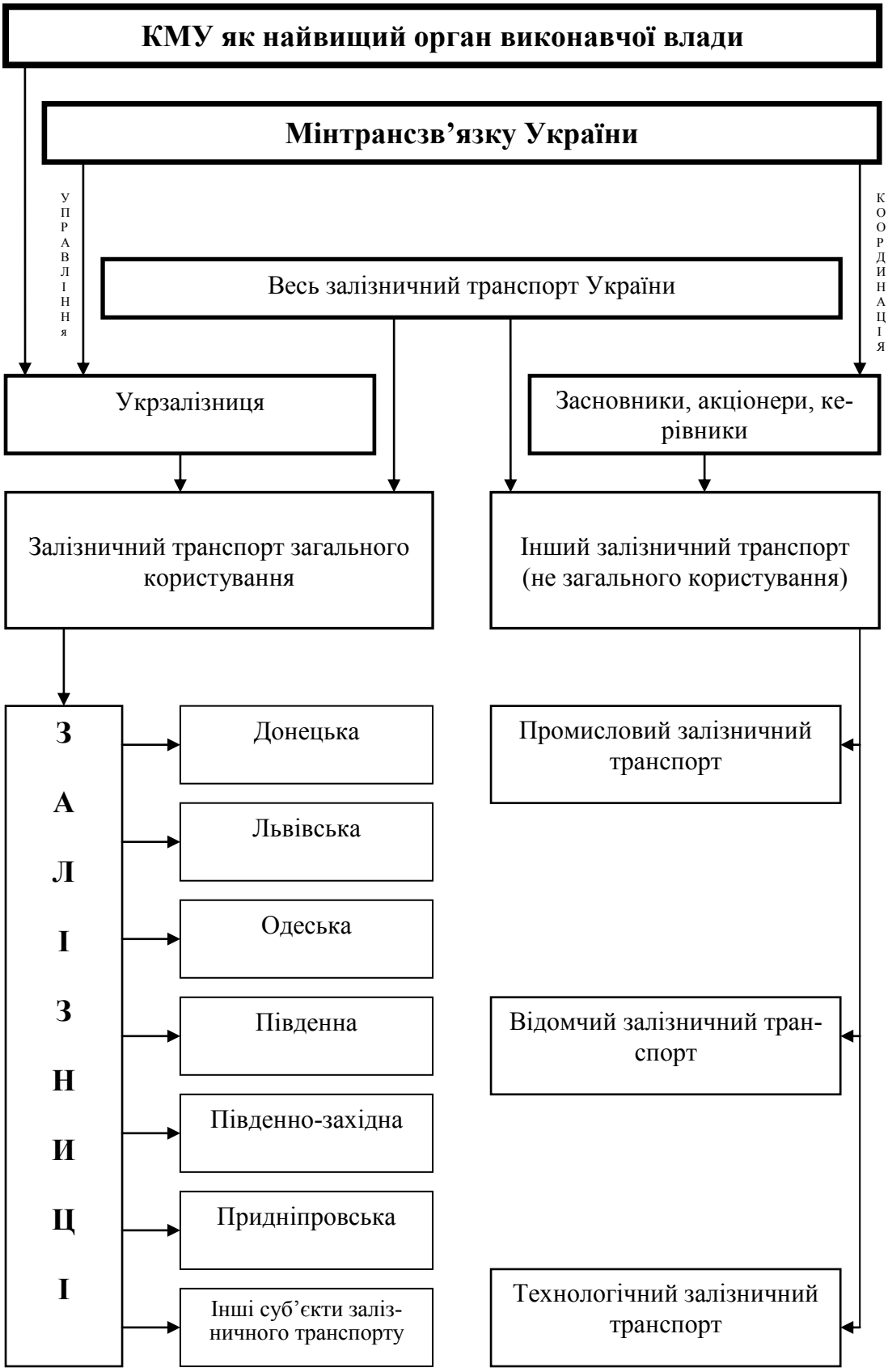
3) здійснювати функції з управління майном, що перебуває у загальнодержавній власності та закріплене за підприємствами, в частині:
- затвердження статутів (положень) підприємств, контролю дотримання та прийняття рішень у зв'язку з порушенням їх вимог;
- укладення і розірвання контрактів з керівниками підприємств (крім начальників залізниць);
- здійснення контролю за ефективністю використання і збереженням закріпленого за підприємствами державного майна;
- підготовки разом з місцевими органами державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування пропозицій Мінтрансзв'язку щодо розмежування державного майна між загальнодержавною, республіканською (Автономної Республіки Крим) і комунальною власністю;
- участі у підготовці міжнародних договорів України з питань загальнодержавної власності;
4) розробляти та погоджувати в установленому порядку умови перевезень експортних, імпортних і транзитних вантажів;
5) розробляти плани перевезення вантажів залізничним транспортом у прямому, змішаному і міжнародному сполученні, представляти інтереси залізниць під час погодження цих планів у відповідних органах;
6) здійснювати реалізацію єдиної інвестиційної політики, координувати планування розвитку залізниць та підприємств;
7) забезпечувати розвиток ремонтної бази залізничного транспорту, розроблення і впровадження в практику сучасних засобів автоматики, телемеханіки, зв'язку, енергетики, обчислювальної техніки;
8) вживати заходів для забезпечення безпеки руху поїздів, розслідувати причини аварій, розробляти норми безпеки руху відповідно до вимог міжнародних стандартів і законодавства України;
9) організовувати роботу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів;
10) представляти інтереси залізничного транспорту України у міжнародних організаціях і спілках залізничників;
11) брати участь у підготовці міжнародних угод щодо забезпечення потреб залізничного транспорту України у матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах, а також у підготовці

та проведенні міжнародних нарад, конференцій, інших форумів з питань, пов'язаних з діяльністю залізниць;
12) здійснювати заходи, спрямовані на створення безпечних умов праці, соціальний захист працівників залізничного транспорту, впровадження єдиної системи оплати їхньої праці, поліпшення житлових і культурно-побутових умов;
13) формувати галузеві програми наукових, проектних і проектно-конструкторських розробок, координувати їх виконання, сприяти впровадженню в практику досягнень науки і техніки, нових технологій та передового досвіду;
14) приймати у встановленому порядку рішення про закріплення транспортних засобів та їх передачу однією залізницею або підприємством іншим залізницям та підприємствам, що належать до сфери управління Укрзалізниці;
15) розробляти та здійснювати заходи, спрямовані на зменшення шкідливого впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, контролювати додержання вимог національних і міжнародних документів з цих питань;
16) визначати категорії працівників залізничного транспорту, яким надано право на ношення форменого одягу, встановлювати формені знаки відмінності;
17) розробляти і здійснювати заходи стосовно захисту державної, службової та комерційної таємниці;
18) організовувати роботу, пов'язану із забезпеченням мобілізаційної готовності і цивільної оборони підприємств залізничного транспорту, їх підготовкою до роботи в умовах особливого періоду, а також до дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій та ліквідації їх наслідків.

**Серед прав Укрзалізниці виділяються права:**

1) безпосередньо взаємодіяти з відповідними органами інших держав і укладати з ними договори (угоди) з питань, що належать до її компетенції;
2) утворювати цільовий інвестиційний фонд розвитку залізничного транспорту згідно із законодавством;
3) одержувати в установленому законодавством порядку від центральних та місцевих органів державної виконавчої влади, органів місцевого самоврядування інформацію, документи і матеріали, а від Мінстату, залізниць та підприємств залізничного транспорту – безоплатно дані, необхідні для виконання завдань і функцій Укрзалізниці;
4) укладати договори у сфері господарської діяльності.

Отже, управління залізничним транспортом здійснюється вищим органом виконавчої влади і спеціальними органами – Міністерством транспорту та зв'язку України і Державною адміністрацією залізничного транспорту України (Укрзалізницею). Доопрацювавши схему видів залізничного транспорту, надану Е.М. Деркач у своїй дисертаційній роботі, можна схематично представити ієрархію управління залізничним транспортом України:




Система органів управління залізничним транспортом

## 2.3. Особливості правового регулювання діяльності водного транспорту

Водний транспорт України складається із морського та річкового транспорту.

***До складу морського транспорту входять:***

- підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів;
- порти і пристані;
- судна;
- суднoремонтні заводи;
- морські шляхи сполучення;
- підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

***До складу річкового транспорту входять:***

- підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів;
- порти і пристані;
- судна;
- суднобудівно-суднoремонтні заводи;
- ремонтно-експлуатаційні бази;
- підприємства шляхового господарства;
- підприємства зв'язку;
- промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства;
- навчальні заклади;
- заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури;
- проектно-конструкторські організації;
- інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

Серед актів, якими регулюється діяльність у сфері водного транспорту, виділяються постанова Верховної Ради України «Про Концепцію розвитку водного господарства України» від 14 січня 2000 року № 1390-XIV і Закон України «Про Загальнодержавну програму розвитку водного господарства» від 17 січня 2002 року № 2988-III. Цими Концепцією і Програмою передбачається вжиття комплексу заходів, спрямованих на реалізацію державної політики щодо поліпшення забезпечення якісною водою населення і галузей економіки, розв'язання водогосподарських і екологічних проблем, створення умов для переходу до сталого та ефективного функціонування водогосподарського комплексу. Транспортного права дані Концепція і Програма стосуються в частині використання води як об'єкта при транспортуванні її трубопровідним транспортом, а також в частині збереження та поліпшення водних шляхів.

Проте крім загального законодавчі акти України у сфері водного транспорту можуть носити і більш конкретний характер. Прикладом є Закон України «Про списання податкової заборгованості підприємств водного транспорту, що виникла у зв'язку з обмеженням судноплавства по Дунаю» від 15 липня 1999 року № 965-XIV. Цей Закон був спрямований на створення умов для стабілізації фінансово-економічного стану підприємств водного транспорту, яким завдано значних збитків у зв'язку з обмеженням судноплавства по Дунаю в результаті військових дій НАТО проти Союзної Республіки Югославії. Згідно зі статтею 1 Закону списанню з підприємств водного транспорту-платників податків за переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України, підлягає:

- сума податкової заборгованості із сплати податків і зборів (обов'язкових платежів) до Державного бюджету України;
- сума податкової заборгованості із сплати пені, штрафних та фінансових санкцій до Державного бюджету України.

Відповідно до цієї ж статті Закону списанню підлягає податкова заборгованість із сплати таких податків і зборів (обов'язкових платежів):

- податку на додану вартість;
- податку на прибуток підприємств;
- збору до Державного інноваційного фонду;

- суми амортизаційних відрахувань, які відповідно до закону підлягали централізації у Державному бюджеті України;
- відрахувань та зборів на будівництво, реконструкцію, ремонт і утримання доріг загального користування.

Більшу питому вагу серед НПА, що регулюють транспортні правовідносини у сфері водного транспорту, мають підзаконні акти. Серед них виділяються Укази Президента України:
- «Про Положення про Державний комітет України по водному господарству» від 14 липня 2000 року № 898/2000;
- «Про систему реагування на надзвичайні ситуації на водних об'єктах» від 15 червня 2001 року № 436/2001;
- «Про вдосконалення системи реагування на надзвичайні ситуації на водних об'єктах» від 3 червня 1999 року № 602/99 та інші;

постанови Кабінету Міністрів України:
- «Про затвердження Порядку справляння збору за спеціальне використання водних ресурсів та збору за користування водами для потреб гідроенергетики і водного транспорту» від 16 серпня 1999 року № 1494;
- «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних» від 12 червня 1996 року № 640;
- «Про затвердження Порядку ведення державного водного кадастру» від 8 квітня 1996 року № 413;
- «Про затвердження Порядку видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду» від 12 липня 2005 року № 557;
- «Про утворення Міжвідомчої координиційної ради з питань розвитку водних ресурсів» від 23 квітня 2003 року № 568;
- «Про затвердження порядку користування землями водного фонду» від 13 травня 1996 року № 502;
- «Про затвердження Порядку використання коштів державного бюджету на підтримку експлуатаційно безпечного стану внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів» від 30 червня 2005 року № 528 та інші.

Проте загальними законодавчими актами у сфері водного транспорту є *Водний кодекс України* від 6 червня 1995 року № 213/95-ВР і *Кодекс торговельного мореплавства України* від 23 травня 1995 року № 176/95-ВР.

**Водний кодекс України** більшою чергою спрямований на забезпечення використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів. Однак у ньому містяться норми, якими регулюються правовідносини у сфері транспортного права.

Зокрема, стаття 30 передбачає, що підприємства, установи та організації незалежно від форми власності, їх філії, відділення, інші відокремлені підрозділи, а також громадяни-підприємці, які використовують воду, отриману шляхом забору води, та користуються водами для потреб водного транспорту, є платниками збору за спеціальне використання водних ресурсів. При цьому розмір збору за використання води водних об'єктів для потреб, не пов'язаних з вилученням води з водних об'єктів, для потреб водного транспорту визначається на основі нормативів збору та часу користування поверхневими водами у звітному періоді. А статтею 32 серед іншого передбачається, що збори за використання поверхневих вод для потреб водного транспорту, а також за втрати води при її транспортуванні зараховуються до Державного бюджету України в розмірі 100 відсотків.

Статтями 53 та 67 Водного кодексу визначено особливості користування водними об'єктами відповідно для потреб повітряного та водного транспорту. Зокрема статтею 53 передбачено, що користування водними об'єктами для потреб повітряного транспорту здійснюється безкоштовно та без надання відповідного дозволу. У разі необхідності воно може бути частково або повністю заборонено Верховною Радою Автономної Республіки Крим, обласними, Київською та Севастопольською міськими Радами за поданням відповідних державних органів водного господарства або охорони навколишнього природного середовища згідно з законодавством.

У статті 67 зазначається, що річки, озера, водосховища, канали, інші водойми, а також внутрішні морські води та територіальне море є внутрішніми водними шляхами загального користування, за винятком випадків, коли відповідно до законодавства України їх використання з цією метою повністю чи частково заборонено.

Перелік внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних, затверджується Кабінетом Міністрів України.

Всі судна та інші плавучі засоби мають бути обладнані ємкостями для збирання лляльних та інших забруднених вод, які по-

винні систематично передаватися на спеціальні очисні споруди для очищення та знезараження.

Забороняється заходження в територіальне море суден, які не провели заміну ізольованого баласту і не обладнані цистернами і закритими фановими системами для збирання стічних вод будь-якого походження чи установками для очищення та знезараження цих вод, що відповідають міжнародним стандартам.

Користування водними об'єктами для плавання на маломірних суднах (веслових, моторних човнах) дозволяється з дотриманням правил, що встановлюються Верховною Радою Автономної Республіки Крим, обласними, Київською та Севастопольською міськими Радами за погодженням з Українською державною інспекцією Регістру і безпеки судноплавства.

Статтею 101 Кодексу передбачено зобов'язання власників засобів водного транспорту, трубопроводів, плавучих та інших споруд на водних об'єктах, а також інших суб'єктів господарювання та громадян забезпечувати охорону вод від забруднення і засмічення внаслідок втрат мастила, пального, хімічних, нафтових та інших забруднюючих речовин.

Серед усіх НПА, що регулюють діяльність у сфері водного транспорту найбільш комплексним є **Кодекс торговельного мореплавства України**. Цей акт складається із 11 розділів і містить до 400 статей.

Розділ 1 має назву «Загальні положення» і серед іншого визначає які відносини ним регулюються – відносини, що виникають з торговельного мореплавства, тобто з діяльності, пов'язаної з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей; органи, що здійснюють регулювання торговельного мореплавства – Міністерство транспорту та зв'язку України, Міністерство рибного господарства України; органи державного нагляду за торговельним мореплавством – Міністерство транспорту України, Міністерство рибного господарства України; основні джерела права у сфері торговельного мореплавства – вітчизняні та іноземні НПА, міжнародні договори України, правові звичаї; особливості застосування окремих (колізійних) норм; сферу дії Кодексу: правила Кодексу

поширюються: 1) на морські судна – під час їх прямування як морськими шляхами, так і річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами, якщо спеціальним законодавством чи міжнародними договорами України не встановлено інше; 2) на судна внутрішнього плавання – під час їх прямування морськими шляхами, а також річками, озерами, водосховищами та іншими водними шляхами під час здійснення перевезення із заходом в іноземний морський порт. Також міститься обмовка, що правила Кодексу торговельного мореплавства України, за винятком передбачених у ньому випадків, не поширюються на судна, що плавають під військово-морським прапором України.

Розділ 2 «Судно» складається із 4-х глав.

***Торговельне судно*** означає самохідну чи несамохідну плавучу споруду, що використовується:

1) для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, для рибного чи іншого морського промислу, розвідки і добування корисних копалин, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі;

2) для несення спеціальної державної служби (охорона промислів, санітарна і карантинна служби, захист моря від забруднення тощо);

3) для наукових, навчальних і культурних цілей;

4) для спорту;

5) для інших цілей.

***Риболовне судно*** – це будь-яке торговельне судно, що використовується для рибного або іншого морського промислу.

Знаряддя промислу є невід'ємною частиною риболовного судна, у зв'язку з чим морські події, пов'язані з пошкодженням знарядь промислу риболовного судна іншими суднами, класифікуються як зіткнення суден у морі.

***Ядерне судно*** – це судно, що обладнане ядерною енергетичною установкою.

Судна України можуть перебувати у всіх формах власності, а ядерне судно має перебувати тільки у державній власності. Особливістю правовідносин у торговельному мореплавстві є те, що крім **власника судна**, яким є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності, ще виділяється **су-**

**дновласник судна** – юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах.

Кожне судно повинно мати свою назву, яку йому присвоює власник. Крім цього будь-якому судну, що має обладнання зв'язку, присвоюється позивний сигнал, а також, залежно від його технічної оснащеності, – ідентифікаційний номер суднової станції супутникового зв'язку і номер вибірного виклику суднової радіостанції. Порядок присвоєння судну назви та ідентифікаційного номера суднової станції супутникового зв'язку, позивного сигналу, номера вибірного виклику суднової станції визначається Міністерством транспорту та зв'язку України.

Судно може бути допущене до плавання тільки після того, як буде встановлено, що воно задовольняє вимоги безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища.

Українські **судна підлягають реєстрації** у Державному судновому реєстрі України або у Судновій книзі України, порядок ведення яких встановлюється Кабінетом Міністрів України. При цьому судно може бути зареєстровано у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України тільки в одному морському порту України, який пізніше за бажанням власника можна буде змінити на інший.

Судно одержує право плавання під Державним прапором України з часу реєстрації його у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України та свідоцтва про одержання права плавання під цим прапором.

***Судно повинно мати*** такі основні ***суднові документи***:

- свідоцтво про право плавання під Державним прапором України (судновий патент);
- свідоцтво про право власності на судно;
- класифікаційне свідоцтво;
- обмірне свідоцтво (для суден, що підлягають технічному нагляду класифікаційного товариства);
- свідоцтво про мінімальний склад екіпажу;
- список осіб суднового екіпажу (суднова роль);
- список пасажирів, що перебувають на судні;
- судновий журнал;
- машинний журнал (для суден з механічним двигуном);

- санітарний журнал;
- суднове санітарне свідоцтво;
- пасажирське свідоцтво, якщо судно перевозить більше 12 пасажирів;
- дозвіл на право користування судновою радіостанцією, журнал (щоденник радіослужби) та інші документи відповідно до Регламенту радіозв'язку;
- свідоцтво про вантажну марку, у передбачених законодавством випадках;
- журнал реєстрації заходів щодо запобігання забрудненню моря.

Риболовне судно довжиною 24 і більше метрів, крім зазначених вище документів повинно мати міжнародне свідоцтво про безпеку риболовного судна.

За рішенням суду, господарського суду або голови Морської арбітражної комісії судно може бути арештоване. Арешт судна означає будь-яке затримання судна або обмеження в його пересуванні, що здійснюються для забезпечення морських вимог під час перебування судна в морському порту України. Право суду, господарського суду або Морської арбітражної комісії здійснювати арешт суден не обмежує прав капітана морського порту і начальника морського порту щодо затримання суден в порядку, передбаченому законодавством.

**Судно може бути арештоване** тільки **на морські вимоги,** тобто вимоги, що виникають з права власності та інших майнових прав на судно, будівництва судна, управління, експлуатацію або комерційне використання судна, заставу судна чи здійснення заходів, пов'язаних з рятуванням судна, а саме вимоги у зв'язку із:

1) заподіянням шкоди в результаті втрати або пошкодження майна у зв'язку з експлуатацією судна;

2) заподіянням шкоди в результаті позбавлення життя або ушкодження здоров'я на суші або на воді у прямому зв'язку з експлуатацією судна;

3) заподіянням шкоди навколишньому природному середовищу;

4) винагородою, що належить за здійснення рятувальних заходів або виконання вимог будь-яких договорів про рятування;

5) компенсацією та іншими сумами, що належать за усунення або спробу усунення загрози заподіяння шкоди, за вжиття запобіжних заходів чи здійснення аналогічних операцій;

6) підняттям, віддаленням або знищенням судна, що стало уламками, чи його вантажу та викликаними цим витратами;

7) будь-яким договором використання або фрахтування судна;

8) будь-яким договором перевезення вантажу або пасажирів на судні;

9) втратою чи пошкодженням вантажу, включаючи багаж, під час перевезення або у зв'язку з ним;

10) загальною аварією;

11) лоцманським проведенням та сплатою лоцманських зборів;

12) буксируванням;

13) постачанням продуктів харчування, матеріалів, палива, запасів, обладнання, включаючи контейнери, для експлуатації судна або утримання його;

14) будівництвом, ремонтом, перебудовою або переобладнанням судна;

15) зборами в порту, каналі та інших судноплавних водах, а також у доці;

16) заробітною платою та іншими коштами, що належать капітану, членам командного складу та іншим членам екіпажу у зв'язку з виконанням ними своїх службових обов'язків на борту судна, включаючи витрати на репатріацію і внески за соціальним страхуванням, що сплачуються від їх імені;

17) дисбурсменськими витратами, які здійснюються щодо судна капітаном, власником, фрахтувальником або агентом;

18) страховою премією, включаючи внески за взаємне страхування, що сплачуються стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером;

19) будь-якою комісійною, брокерською або агентською винагородою, що сплачується стосовно судна його власником або фрахтувальником за бербоут-чартером;

20) будь-яким спором про право власності на судно або володіння ним;

21) будь-яким спором між двома або кількома власниками судна щодо використання судна і розподілу прибутку;

22) заставою судна;

23) будь-яким спором, що виникає з договору купівлі-продажу судна.

Проте крім наявності морських вимог для арешту судна повинні виконуватися особливі умови, передбачені нормами Кодексу торговельного мореплавства України.

Звільнення заарештованого судна з-під арешту можливе у разі надання забезпечення морської вимоги в прийнятній формі та достатнього за розміром.

Виключення судна із Державного суднового реєстру України або Суднової книги України здійснюється у разі:

1) визнання судна непридатним для подальшої експлуатації і ремонту;

2) втрати судном права плавання під Державним прапором України;

3) загибелі судна або пропажі його безвісти.

**До екіпажу судна,** як зазначається у розділі 3 «Екіпаж судна» **входять** капітан, інші особи командного складу і суднова команда.

До командного складу судна, крім капітана, належать: помічники капітана, суднові механіки, електромеханіки, радіоспеціалісти, судновий лікар, боцман. До командного складу судновласник може віднести інших суднових спеціалістів.

Суднова команда складається з осіб, які виконують службові обов'язки на судні та не належать до командного складу судна.

Міністерством транспорту та зв'язку України (Міністерством рибного господарства України) встановлюється мінімальний склад екіпажу, при якому допускається вихід судна в море. До членів екіпажу встановлюються певні кваліфікаційні вимоги. Крім цього вони мають бути визнані придатними для цього за станом здоров'я. Члени екіпажу можуть мати різне громадянство, а капітаном судна, зареєстрованого у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, має бути громадянин України.

На **капітана судна** покладається управління судном, у тому числі судноводіння, вжиття всіх заходів, необхідних для забезпечення безпеки плавання, запобігання забрудненню морського середовища, підтримання порядку на судні, запобігання завданню

будь-якої шкоди судну, людям і вантажу, що перебувають на ньому.

Капітан судна внаслідок свого службового становища визнається представником судновласника і вантажовласника щодо дій, викликаних потребами судна, вантажу або плавання, а також позовів, що стосуються довіреного йому майна, якщо на місці немає інших представників судновласника або вантажовласника. У випадку необхідності капітан має повноваження проводити попереднє розслідування морської події, а також є органом дізнання; засвідчує факт народження дитини і укладення шлюбу; засвідчує заповіти і факти смерті.

Капітан судна має право володіти вогнепальною зброєю; має право у разі нестачі продовольства провести реквізицію необхідної кількості продовольства, що є в розпорядженні осіб, які перебувають на судні, і реквізицію вантажу, що перебуває на судні і який може бути використаний для харчування; у разі невідкладної потреби в грошах має право продати частину дорученого йому майна, яке не є необхідним для продовження плавання; без його згоди ніхто з осіб суднового екіпажу не може бути призначений на судно. Проте у його значно менше прав ніж обов'язків. Серед основних обов'язків крім названих виділяються зобов'язання із надання допомоги у морі; надання медичної допомоги; обов'язки у разі воєнної небезпеки, піратських дій, небезпеки захоплення судна; дії у разі небезпеки загибелі судна; обов'язки щодо підтримання порядку на судні.

Розділ 4 «Морський порт» є одним із центральних у Кодексі торговельного мореплавства і складається із 6 глав.

**Морський порт** – державне транспортне підприємство, призначене для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту.

Для забезпечення безпеки мореплавства на морські порти покладається здійснення таких ***функцій***:

1) забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки та обробки суден;

2) утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електрорадіонавігації, що перебувають у володінні порту;

3) утримання у справному стані засобів навігаційного устаткування на підхідних каналах і акваторії порту;

4) контроль і підтримання оголошених глибин;

5) визначення районів обов'язкового використання буксирів;

6) забезпечення виконання вимог чинного законодавства України щодо охорони навколишнього природного середовища;

7) надання допомоги потерпілим;

8) вжиття ефективних заходів для прийняття з суден забруднених і стічних вод (для нафтоперевантажувальних портів також вод, що містять нафту), сміття та інших речовин, шкідливих для навколишнього природного середовища і здоров'я людини, а також зменшення обсягів утворення та для знешкодження, переробки, безпечного складування або захоронення виробничих, побутових та інших відходів.

Морський порт забезпечує:

1) навантаження, розвантаження і обслуговування суден у порядку черговості їх приходу в порт;

2) перевантаження вантажів з інших видів транспорту на судно і у зворотному порядку, складські операції з вантажами;

3) обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти;

4) допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту;

5) інші види діяльності відповідно до статусу порту.

Для забезпечення ефективної діяльності у морському порту справляються цільові портові збори: корабельний, причальний, якірний, канальний, маяковий, вантажний, адміністративний та санітарний та інші види зборів, що можуть встановлюватися законодавчими актами України. Розмір цих портових зборів установлюється Кабінетом Міністрів України, а використання портових зборів допускається виключно за їх цільовим призначенням.

Морський порт очолює **начальник порту**, який призначається згідно з чинним законодавством України. А державний нагляд за мореплавством у порту здійснює капітан морського торговельного (морського рибного) порту, який підпорядкований Міністерству транспорту та зв'язку України (Міністерству рибного господарства України) і очолює Інспекцію державного портового нагляду. Капітан морського торговельного (морського рибного) порту діє відповідно до Положення про капітана морського тор-

говельного (морського рибного) порту, що затверджується Міністерством транспорту та зв'язку України (Міністерством рибного господарства України).

У морських портах **капітан порту** і **Інспекція державного портового нагляду**, яку він очолює, входять до складу порту.

До функцій капітанів морських портів належать:

1) нагляд за дотриманням чинного законодавства і правил мореплавства, а також міжнародних договорів України щодо мореплавства;

2) реєстрація суден у Державному судновому реєстрі України, Судновій книзі України і видача суднових документів, якщо інше не передбачено чинним законодавством України;

3) видача документів;

4) перевірка суднових документів, а також дипломів і кваліфікаційних свідоцтв;

5) видача посвідчень моряка особам, які входять до складу суднового екіпажу;

6) нагляд за дотриманням вимог щодо порядку заходження суден у порт і виходу з порту;

7) нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища;

8) оформлення приходу суден у порт і виходу з порту;

9) керівництво лоцманською службою і службою регулювання руху суден, нагляд та контроль за ними;

10) організація і нагляд за криговим проведенням суден на підходах до порту в межах його акваторії;

11) видача дозволів на підняття майна, що затонуло в морі, а також на проведення в межах території та акваторії порту будівельних, гідротехнічних та інших робіт;

12) облік та розслідування аварійних морських подій.

З метою забезпечення безпеки мореплавства на підходах до морських портів, у межах вод цих портів, а також між морськими портами незалежно від прапора держави, під яким плаває судно, і форми власності судна проведення суден здійснюється виключно державними морськими лоцманами. **Лоцманська служба порту** підпорядковується капітану порту. Із суден, що користуються послугами державних морських лоцманів, справляється лоцманський збір, порядок справляння і розмір якого встановлюються Мі-

ністерством транспорту та зв'язку України за погодженням з Міністерством економіки України.

У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням Міністерства транспорту та зв'язку України створюються **служби регулювання руху суден**, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден. Зона дії і порядок руху суден в зоні встановлюються Правилами плавання у цій зоні, що затверджуються Міністерством транспорту та зв'язку України.

У морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють **агентські організації (морський агент)**, які за договором морського агентування за винагороду зобов'язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства.

Плата за послуги агентських організацій всіх форм власності встановлюється Міністерством транспорту та зв'язку України за погодженням з Міністерством економіки України.

При виконанні договору морського агентування морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона її на те уповноважила і якщо судновласник не заперечує.

Морський агент виконує формальності та дії, пов'язані з прибуттям, перебуванням і відходом судна, допомагає капітану судна у налагодженні контактів з службами порту, місцевими органами державної виконавчої влади, в організації постачання і обслуговування судна в порту, оформляє митні документи та документи на вантаж, інкасує суми фрахту та інші суми для оплати вимог судновласника, що виникають з договору перевезення, сплачує за розпорядженням судновласника і капітана судна суми, пов'язані з перебуванням у порту, залучає вантажі для морських ліній, здійснює збір фрахту, експедирування вантажу, наймання екіпажів для роботи на суднах, виступає від імені вантажовласника, а також договірною стороною учасників перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

При цьому морський агент зобов'язаний:

1) здійснювати добросовісно свою діяльність відповідно до інтересів судновласника або іншого довірителя і звичайної практики морського агентування;

2) діяти в межах своїх повноважень;

3) не передавати здійснення своїх функцій іншій особі (суб'єкту), якщо тільки він не був уповноважений на це своїм довірителем.

Розділи 5 «Морські перевезення», 6 «Фрахтування суден», 7 «Морське буксирування», 8 «Морське страхування» тісно пов'язані з укладанням відповідних договорів. Ці договори регулюють різні правовідносини і дають початок іншим.

Морські перевезення регулюються договорами.

За **договор**ом **морського перевезення вантажу** перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт).

***Фрахтувальником*** і ***фрахтівником*** визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

***Відправник*** повинен своєчасно передати перевізнику всі документи стосовно вантажу, як того вимагають портові, митні, санітарні та інші адміністративні правила. ***Відправник*** відповідає перед перевізником за збитки, заподіяні внаслідок несвоєчасної передачі, неправильності або неповноти цих документів.

***Морська транспортна організація*** загального користування (***перевізник, фрахтівник***):

а) зобов'язана прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів;

б) не вправі віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення, за винятком випадків, передбачених чинним законодавством України;

в) зобов'язана публікувати тарифи та умови перевезень.

Тобто договори про морські перевезення за загальним правилом можна вважати публічними договорами.

Як і для інших господарських договорів відносно договорів про морські перевезення діє правило, згідно з яким морські транспортні організації загального користування (перевізники) не мають права укладати договори з вантажовласниками про звільнення від відповідальності або її зменшення, яку ця організація

(перевізник) повинна нести за втрату, нестачу і пошкодження або прострочення у доставці вантажу.

Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі.

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є:

1) ***рейсовий чартер*** – якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень;

2) ***коносамент*** – якщо договір не передбачає умови, зазначеної в пункті 1 цієї статті;

3) інші письмові докази.

Рейсовий чартер повинен містити основні реквізити: найменування сторін, судна і вантажу, порту відправлення і призначення (або місця направлення судна). До рейсового чартеру можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження. Рейсовий чартер підписується фрахтівником (перевізником) і фрахтувальником або їх уповноваженими представниками.

У коносаменті зазначаються:

1) найменування судна, якщо вантаж прийнято до перевезення на визначеному судні;

2) найменування перевізника;

3) місце приймання або навантаження вантажу;

4) найменування відправника;

5) місце призначення вантажу чи, при наявності чартеру, місце призначення або направлення судна;

6) найменування одержувача вантажу (іменний коносамент) або зазначення, що коносамент видано «наказу відправника», або найменування одержувача з зазначенням, що коносамент видано «наказу одержувача» (ордерний коносамент), або визначенням, що коносамент видано на пред'явника (коносамент на пред'явника);

7) найменування вантажу, його маркування, кількість місць чи кількість та/або міра (маса, об'єм), а в необхідних випадках – дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу;

8) фрахт та інші належні перевізнику платежі або зазначення, що фрахт повинен бути сплачений згідно з умовами, викладеними в рейсовому чартері або іншому документі, або зазначення, що фрахт повністю сплачено;

9) час і місце видачі коносамента;

10) кількість складених примірників коносамента;

11) підпис капітана або іншого представника перевізника.

Законодавством (у статтях 156-158 Кодексу торговельного мореплавства України) також передбачено можливості відмови сторін від договору на етапах до відходу судна, під час рейсу, а також у примусовому порядку без відмови сторін.

**Строк дії договору** (термін доставки вантажу) визначається у договорі. Якщо строк у договорі не встановлено, то вантаж доставляється у звичайно прийняті терміни. Фрахт та інші платежі, належні перевізнику, а також термін оплати визначаються договором морського перевезення вантажу. За прострочений фрахт відправник (фрахтувальник) або одержувач платить пеню відповідно до умов договору морського перевезення вантажу або за ставками, встановленими Міністерством транспорту та зв'язку України. При цьому особливістю договору морського перевезення вантажу є те, що будь-яке відхилення судна від наміченого шляху з метою рятування на морі людей, суден і вантажів, а також інше розумне відхилення, якщо воно не викликане неправильними діями перевізника ***не вважається порушенням договору морського перевезення вантажу.***

**Ціна договору** зазначається в ньому самому. Всі належні перевізнику платежі сплачуються відправником вантажу (фрахтувальником).

У випадках, передбачених договором відправника (фрахтувальника) з перевізником, а при перевезенні в каботажі — чинними на морському транспорті України правилами, допускається переведення платежів на одержувача.

Одержувач зобов'язаний при прийманні вантажу сплатити перевізнику, якщо це не було зроблено раніше вантажовідправником (вантажоодержувачем), належний фрахт, внести плату за простій, відшкодувати зазначені перевізником витрати, пов'язані з вантажем, а у випадку загальної аварії — зробити аварійний внесок або надати належне забезпечення.

Перевізник може не видавати вантаж до виплати сум або надання забезпечення.

Проте крім сплати суми за надання послуг із перевезення вантажу під час прийому вантажу одержувач зобов'язаний відшкодувати витрати, зроблені перевізником за рахунок вантажу, внес-

ти плату за простій судна в порту вивантаження, а також сплатити фрахт і плату за простій у порту навантаження, якщо це передбачено в коносаменті або іншому документі, на підставі якого перевозився вантаж, а у випадку загальної аварії – внести аваріїний внесок або надати належне забезпечення.

Перевізник може не видавати вантаж до сплати сум або надання забезпечення, зазначених у частині першій цієї статті.

Право утримання вантажу перевізник зберігає у випадку здачі його на склад, що не належить одержувачу, за умови повідомлення власника складу про таке право.

Після видачі вантажу одержувачу перевізник втрачає право вимоги від відправника чи фрахтувальника платежів, не внесених одержувачем, за винятком випадків, коли перевізник не зміг здійснити право утримання вантажу з незалежних від нього причин.

Одержувач і перевізник мають право (кожний) вимагати до видачі вантажу огляду та/або перевірки його кількості. Викликані цим витрати несе той, хто вимагав огляду вантажу та перевірки його кількості.

За збитки, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

1) за втрату і недостачу вантажу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає;

2) за пошкодження або зіпсуття вантажу – у сумі, на яку знизилась вартість вантажу.

Перевізник також повертає одержаний ним фрахт, якщо він не входить у ціну втраченого вантажу або вантажу, якого не вистачає.

До вимог, що виникають з договору морського перевезення вантажу, застосовується ***річний строк позовної давності*** незалежно від того, здійснюється перевезення у каботажному чи закордонному сполученні.

***Зазначений термін обчислюється***:

1) за вимогами щодо відшкодування збитків від втрати вантажу – після закінчення тридцяти днів з дня, коли вантаж повинен бути виданий, а при перевезенні у змішаному сполученні – після закінчення чотирьох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення;

2) за вимогами щодо відшкодування збитків від нестачі або пошкодження вантажу, щодо прострочення доставки або затри-

мання з видачею вантажу і щодо повернення перебору або стягнення недобору провізних платежів – з дня видачі вантажу, а якщо вантаж не було видано – з дня, коли повинен був бути виданий;

3) за вимогами щодо нестачі масових однорідних вантажів, що перевозяться наливом, навалом або насипом, у випадках, передбачених угодою сторін, – з дня підписання ними акта щорічної інвентаризації;

4) за вимогами щодо відшкодування збитків за неподачу судна або його подачу із запізненням, щодо плати за простій судна, а також премій за дострокове навантаження або вивантаження вантажу – з дня закінчення місяця, що настає за тим, у якому почалося або повинно було початися перевезення;

5) у решті випадків – з дня настання події, що стала підставою для заявлення вимоги.

За **договор**ом **морського перевезення пасажира** перевізник зобов'язується перевезти пасажира і його каютний багаж у пункт призначення, а в разі здачі пасажиром багажу – також доставити багаж у пункт призначення і видати його уповноваженій на отримання багажу особі; пасажир повинен сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – і плату за провезення багажу.

**Строк дії договору** охоплює час перебування пасажира та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажира водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником. Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює час з моменту прийняття його перевізником, службовцем або агентом перевізника на березі або на борту судна до моменту його видачі перевізником, службовцем або агентом перевізника.

Доказом укладення договору морського перевезення пасажира і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Здача перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією.

**Ціною договору** є вартість проїзного квитка.

Договір морського перевезення пасажира є публічним договором.

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, а після початку рейсу – в будь-якому порту, в який судно зайде для по-

садки або висадки пасажирів, відмовитись від договору морського перевезення. Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за проїзд і провіз багажу в порядку і терміни, встановлені Міністерством транспорту та зв'язку України. Як правило, ця сума є нижчою від суми вартості купленого квитка.

Перевізник має право відмовитися від договору лише у випадках:

1) воєнних або інших дій, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу;
2) блокади порту відправлення або призначення;
3) затримання судна за розпорядженням властей з причин, що не залежать від сторін договору;
4) залучення судна для спеціальних потреб держави.

Договір буде припинено без згоди сторін якщо:

1) судно загине або буде силоміць захоплене;
2) судно буде визнане непридатним для плавання.

За умовами договору пасажир може мати різні права. Але загальними незалежно від зазначення у договорі є права:

1) перевозити з собою дітей безкоштовно або на пільгових умовах;
2) перевозити з собою каютний багаж безкоштовно в межах установлених норм;
3) здавати для перевезення багаж за плату за тарифом.

**Перевізник відповідає** за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажира або ушкодження його здоров'я, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків. Також він відповідає за нестачу або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо не доведе, що нестача, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з його вини.

За **договор**ом **морського круїзу** одна сторона – організатор круїзу зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побу-

тове та екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона – учасник круїзу зобов'язується сплатити за це встановлену плату.

Документом, що підтверджує наявність договору морського круїзу, є іменна путівка або інший прирівняний до неї документ, виданий організатором круїзу.

В усьому іншому договір морського круїзу є подібним до двох попередніх договорів.

За **договор**ом **фрахтування судна** на певний час судновласник зобов'язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів та для інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

Надане фрахтувальнику судно може бути укомплектоване екіпажем (тайм-чартер) або не споряджене і не укомплектоване екіпажем (бербоут-чартер).

Договір фрахтування судна на певний час повинен бути укладений у письмовій формі. Наявність і зміст договору фрахтування судна на певний час можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

У договорі фрахтування судна на певний час вказуються найменування сторін договору, назва судна, його технічні і експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), район плавання, мета фрахтування, розмір фрахту, термін дії договору, місце приймання і здавання судна.

**Строк договору** вказується у ньому самому. У цей строк фрахтувальник може в межах прав, що надаються йому за договором фрахтування судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір фрахтування судна з третьою особою (суборенду). Укладання такого договору не звільняє фрахтувальника від виконання договору, укладеного ним з судновласником.

**Ціна договору (фрахт)** сплачується судновласнику фрахтувальником в порядку і терміни, передбачені договором фрахтування судна на певний час. Фрахтувальник звільняється від сплати фрахту і витрат щодо судна за час, протягом якого судно було непридатне для експлуатації внаслідок неморехідного стану, за винятком випадків, коли непридатність судна настала з вини фрахтувальника.

***Фрахтувальник відповідає*** за збитки, викликані рятуванням, пошкодженням або загибеллю судна, якщо збитки сталися з його вини.

За **договор**ом **лізингу** судна власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингоодержувачу) судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений термін, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно.

Лізингоодержувач зобов'язується сплатити лізингову плату, в яку включаються плата за користування судном і його вартість за договором морського лізингу.

Договір лізингу повинен бути укладений у письмовій формі. Наявність і зміст договору лізингу судна можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

У договорі лізингу судна повинні бути вказані найменування сторін, мета договору, назва судна, рік побудування судна, його клас, вантажопідйомність або вантажомісткість, потужність двигунів, швидкість ходу і витрата пального, термін користування, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно, розмір і термін внесення лізингової плати, місце і час передачі судна лізингоодержувачу та інші необхідні дані.

За **договор**ом **морського буксирування** власник одного судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або буксирувати його протягом певного часу, чи для виконання маневру.

**Предметом договору** є власне буксирування. **Ціна договору**, тобто винагорода за буксирування як і **строк дії договору** розпочинається з початку буксирування і закінчується після його закінчення та визначаються сторонами у самому договорі.

***Відповідальність за шкоду***, заподіяну при буксируванні судну, що буксирується, або іншому плавучому об'єкту чи майну і вантажу, що знаходяться на ньому, у випадку, коли капітан буксируючого судна управляє буксирувальною операцією, у разі відсутності іншої угоди сторін, ***несе власник буксируючого судна***, якщо ним не буде доведено відсутність його вини.

***Відповідальність за шкоду***, завдану при буксируванні буксируючому судну чи майну і вантажу, що знаходяться на ньому, у випадку, коли капітан судна, що буксирується, або іншого плавучого об'єкта управляє буксирувальною операцією, у разі відсутності іншої угоди сторін, ***несе власник судна, що буксирується***,

або іншого плавучого об'єкта, якщо ним не буде доведено відсутність його вини.

За **договор**ом **портового буксирування** буксировласник за винагороду здійснює ввід у порт або вивід з порту суден та інших плавучих об'єктів, виконання маневрів судна, що буксирується, швартовних та інших операцій у портових водах.

Договір портового буксирування може бути укладено в усній формі.

Управління портовим буксируванням здійснює капітан судна (об'єкта), що буксирується, якщо договором не встановлено інше. Угода про покладення обов'язків управління буксируванням на капітана судна, що буксирує, може доводитися тільки письмовими доказами.

З метою забезпечення безпеки плавання в портових водах начальником порту може бути встановлено обов'язкове використання буксирів для входу, виходу і переміщення в акваторії порту, виконання маневрів, швартовних та інших операцій, а також визначено умови буксирування.

За **договор**ом **міжпортового буксирування** власник одного судна (буксира) зобов'язується за винагороду буксирувати інше судно або інший плавучий об'єкт з одного порту (пункту) до іншого порту (пункту).

Договір міжпортового буксирування укладається у письмовій формі і містить умови про порти (пункти) відправлення і призначення, про час буксирування, про права і обов'язки сторін, про відповідальність за порушення договору, про ті особливості об'єктів, що буксируються і можуть впливати на безпеку буксирування, про інші обставини, які сторони вважають за необхідне обумовити окремо.

Управління міжпортовим буксируванням здійснюється капітаном судна, що буксирує. Капітан такого судна не має права втручатися у внутрішньосуднове життя судна (об'єкта), що буксирується.

У разі призначення власником буксируючого судна начальником буксирувальної операції особи, яка не є капітаном одного з буксирів, правовідносини цієї особи з капітанами буксирів і об'єкта, що буксирується, визначаються договором міжпортового буксирування.

За **договор**ом **морського страхування** страховик зобов'язується за обумовлену плату (страхову премію) у разі настання передбачених у договорі небезпечностей або випадковостей, яких зазнає об'єкт страхування (страхового випадку), відшкодувати страхувальнику або іншій особі, на користь якої укладено договір, понесені збитки.

Наявність і зміст договору морського страхування можуть бути доведені виключно письмовими доказами.

Об'єктом морського страхування може бути будь-який пов'язаний з мореплавством майновий інтерес, як-то: судно, у тому числі і таке, що будується, вантаж, фрахт, плата за проїзд, орендна плата, очікуваний від вантажу прибуток і вимоги, що забезпечуються судном, вантажем і фрахтом, заробітна плата, інші види винагороди капітана, інших осіб суднового екіпажу, цивільна відповідальність судновласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестрахування). Об'єкт страхування повинен бути вказаний у договорі морського страхування.

**Страховик зобов'язаний** на вимогу страхувальника видати йому за своїм підписом документ, що містить умови договору морського страхування (поліс, страховий сертифікат тощо). **Страхувальник зобов'язаний** виплатити страховику страхову премію протягом обумовленого терміну. До сплати страхової премії договір морського страхування не вступає в силу, якщо в ньому не передбачено інше.

У разі укладення договору морського страхування страхувальник зобов'язаний оголосити суму, на яку він страхує відповідний інтерес (страхова сума).

Якщо страхова сума оголошена нижче вартості застрахованого інтересу (страхової вартості), страховик відповідає за збитки пропорційно відношенню страхової суми до страхової вартості.

Якщо страхова сума, що зазначена в договорі морського страхування, перевищує страхову вартість, договір є недійсним щодо тієї частки страхової суми, яка перевищує страхову вартість.

До вимог, що виникають з договорів перевезення пасажирів і багажу, фрахтування судна без екіпажу, фрахтування судна на певний час, лізингу судна, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, угод, укладених капітаном судна

в силу наданих йому законом прав, здійснення рятувальних операцій, застосовується ***дворічний строк позовної давності.***

Цей строк обчислюється:

1) за вимогами, що виникають з договору перевезення пасажирів і багажу:

стосовно пасажира – з дня, коли пасажир залишив або повинен був залишити судно, а якщо вимога заявлена у зв'язку із заподіянням під час перевезення шкоди здоров'ю пасажира, що спричинила його смерть, – з дня смерті пасажира, але не більше трьох років з дня, коли пасажир залишив судно;

стосовно багажу – з дня видачі багажу або з дня, коли він мав бути виданий;

2) за вимогами, що виникають з договору фрахтування судна без екіпажу, фрахтування судна на певний час, лізингу судна, буксирування, надання лоцманських послуг, морського страхування, угод, укладених капітаном в силу наданих йому законом прав, – з дня виникнення права на позов;

3) за вимогами щодо відшкодування шкоди, заподіяної внаслідок зіткнення суден, – з дня зіткнення суден;

4) за вимогами, що виникають із проведення рятувальних операцій, – з дня закінчення рятувальної операції.

Будь-яке судно, зареєстроване у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України, може бути закладено згідно з чинним законодавством судновласником (іпотечним заставодавцем) для забезпечення зобов'язання кредиторові (іпотечному заставодержателю). Іпотечним заставодержателем може бути будь-який суб'єкт господарювання або фізична особа України чи іноземної держави, якій відповідно до законодавства України судно може бути відчужено.

**Договір про іпотеку** повинен бути укладений у письмовій формі.

У договорі про іпотеку зазначаються найменування, місцезнаходження сторін, суть вимоги, що забезпечується іпотекою, її розмір і термін виконання зобов'язання, оцінка і місцезнаходження судна, а також будь-які інші умови, щодо яких за заявою однієї із сторін повинна бути досягнута згода.

Права і обов'язки сторін договору про іпотеку, а також порядок його оформлення визначаються законодавством держави іпотечного заставодержателя, якщо інше не встановлено угодою

сторін. Іпотека не означає відчуження судна іпотечному заставодержателю, так само як іпотечний заставодавець не може розглядатися як особа, що втратила право власності на закладене судно.

Договір про іпотеку повинен бути нотаріально засвідчений за місцем реєстрації судна у Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України.

Іпотечний заставодавець морських суден зобов'язаний вести Книгу запису іпотек, форма і порядок ведення якої визначаються чинним законодавством.

Іпотечний заставодавець несе відповідальність за своєчасність і достовірність занесення відомостей про іпотеку у Книгу запису іпотек. Іпотечний заставодавець зобов'язаний відшкодувати потерпілим іпотечному заставодержателю або третій особі у повному обсязі збитки, заподіяні несвоєчасним внесенням записів у Книгу запису іпотек, неповними або неточними записами, а також ухиленням від обов'язку надати Книгу запису іпотек для ознайомлення.

Рішення суду, господарського суду, Морської арбітражної комісії про продаж арештованого судна або такого, що будується, публікується в одній з центральних газет протягом трьох днів підряд.

Публікація повинна містити:

1) найменування суду, що виніс рішення, дату його прийняття;

2) причини і підстави продажу;

3) спосіб, місце і час продажу;

4) інформацію про це судно або про судно, що будується;

5) звернення до кредиторів з пропозицією заявити про свої вимоги відносно цього судна або судна, що будується, протягом 60 днів з дня публікації;

6) інші істотні обставини.

На доповнення до публікації суд, господарський суд, Морська арбітражна комісія повинні принаймні за 30 днів до продажу судна або судна, що будується, надіслати рекомендованим листом сповіщення про час і місце продажу судна або судна, що будується, з повідомленням про вручення:

1) органу, що зареєстрував судно або право власності на судно, що будується;

2) всім зареєстрованим держателям іпотеки і морських вимог.

Витрати, зумовлені арештом або затриманням судна чи судна, що будується, і наступним їх продажем, враховуючи витрати на утримання судна з моменту його арешту чи затримання, репатріацію екіпажу судна і розподіл виручки від продажу, сплачуються з виручки від продажу у першу чергу.

Залишок виручки від продажу розподіляється у розмірі, необхідному для відшкодування відповідних вимог у порядку черговості, передбаченої вище.

У разі, коли права іпотечного заставодержателя перейшли до іншої особи будь-яким законним способом, цей перехід прав повинен бути підтверджений належним чином засвідченою декларацією особи, на користь якої ці права переходять. Декларація містить опис і необхідний доказ правомірності переходу права власності і, можливо, осіб, на користь яких це право переходить.

На підставі цього документа у Книзі запису іпотек робиться запис імені особи, яка вступає в права іпотечного заставодержателя всього судна або його частини.

Розділ 9 «Надзвичайні морські події» складається із 7 глав і має на меті регулювання правовідносин, що виникають внаслідок негативного впливу на мореплавство різноманітних сил природи та самих учасників торговельного мореплавства. Із положеннями цього розділу тісно пов'язані норми розділів 10 «Обмеження відповідальності судновласника» і 11 «Претензії та позови».

**Загальною аварією** визнаються збитки, яких зазнано внаслідок зроблених навмисно і розумно надзвичайних витрат або пожертвувань з метою врятування судна, фрахту і вантажу, що перевозиться на судні, від загальної для них небезпеки.

Загальна аварія розподіляється між судном, фрахтом і вантажем пропорційно їх вартості.

***До загальної аварії належать*:**

1) збитки, спричинені викиданням за борт вантажу або приналежностей судна, а також збитки від пошкодження судна або вантажу під час вжиття заходів загального рятування, зокрема внаслідок проникнення води в трюми через відкриті для викидання вантажу люки або інші зроблені для цього отвори;

2) збитки, заподіяні судну або вантажу під час гасіння пожежі на судні, включаючи збитки від здійсненого з цією метою затоплення судна, що загорілося;

3) збитки, заподіяні навмисною посадкою судна на мілину і зняттям такого судна з мілини;

4) збитки від пошкодження двигунів, інших машин або котлів судна, що знаходиться на мілині, заподіяні намаганням зняти судно з мілини;

5) надзвичайні витрати, пов'язані з перевантаженням вантажу, палива або предметів постачання із судна в ліхтери, з найманням ліхтерів та із зворотним завантаженням на судно, зроблені у разі посадки судна на мілину;

6) збитки від пошкодження або загибелі вантажу, палива або предметів постачання, заподіяні переміщенням їх на судні, вивантаженням із судна, зворотним завантаженням і укладанням, а також під час зберігання у тих випадках, коли самі витрати на виконання цих операцій визнаються загальною аварією;

7) витрати, зроблені з метою отримання допомоги як за договором про рятування, так і без нього, у тій мірі, в якій рятувальні операції здійснювалися з метою запобігання небезпеці для судна, фрахту і вантажу;

8) збитки від забруднення навколишнього природного середовища, яке виникло внаслідок загальної аварії;

9) втрата фрахту, спричинена втратою вантажу, у тих випадках, коли втрата вантажу відшкодовується в порядку розподілу загальної аварії, при цьому із фрахту виключаються витрати, що були б зроблені перевізником вантажу для його отримання, але внаслідок пожертвування зроблені не були.

***<u>До загальної аварії також належать або прирівнюються</u>***:

1) витрати, спричинені вимушеним заходом судна в місце сховища або поверненням у порт відправлення внаслідок нещасного випадку або будь-якої іншої надзвичайної обставини, що спричинила необхідність такого заходу або повернення заради загальної безпеки;

2) витрати, пов'язані з виходом судна з початковим вантажем або його частиною з місця сховища або з порту відправлення, куди воно було змушене повернутися;

3) витрати, пов'язані з переміщенням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення, заходу або місці сховища, зроблені заради загальної безпеки або для отримання можливості полагодити суднові пошкодження, спричинені неща-

сним випадком чи іншими надзвичайними обставинами, якщо ці полагодження були необхідні для безпечного продовження рейсу;

4) витрати на зберігання, включаючи обґрунтоване страхування, на зворотне завантаження та укладання вантажу, палива або предметів постачання, вивантажених або переміщених; але якщо судно визнано непридатним до плавання, якщо воно не продовжило свого початкового рейсу, витрати на зберігання приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу чи до дати закінчення вивантаження вантажу, якщо судно буде визнано непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати;

5) витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені у зв'язку з продовженням даного рейсу в результаті заходу судна в місце сховища або повернення його в порт відправлення; однак якщо судно визнано непридатним до плавання або якщо воно не продовжило початкового рейсу, такі витрати приймаються на загальну аварію до дати визнання судна непридатним до плавання або відмови від рейсу чи до дати завершення вивантаження вантажу, якщо судно було визнане непридатним до плавання або відмовилося від рейсу до такої дати;

6) витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, що виникли під час затримки судна в інтересах загальної безпеки в будь-якому місці внаслідок нещасного випадку або іншої надзвичайної обставини, чи для ремонту пошкоджень, заподіяних такою обставиною, якщо ремонт пошкоджень є необхідним для безпечного продовження рейсу. Витрати на паливо, предмети постачання і портові витрати, що виникли під час затримки, відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, за винятком витрат, що виникли через ремонт, який не приймається на загальну аварію;

7) витрати, спричинені необхідністю переходу судна з місця сховища в інше місце через неможливість здійснити ремонт у першому місці сховища, а також витрати на такий перехід, включаючи тимчасовий ремонт і буксирування;

8) вартість тимчасового ремонту судна, проведеного з метою загальної безпеки в порту відправлення, заходження або в місці сховища, а також вартість тимчасового ремонту пошкоджень, що приймаються на загальну аварію; однак вартість тимчасового

усунення випадкових пошкоджень, необхідних тільки для завершення даного рейсу, відшкодовується лише у межах тих відвернутих витрат, що були б віднесені до загальної аварії, якби це усунення не було виконано;

9) усі надзвичайні витрати, зроблені замість інших витрат, що були б віднесені до загальної аварії; однак вони відшкодовуються лише в межах відвернутих витрат незалежно від економії, отриманої будь-яким з учасників загальної аварії внаслідок таких замінюючих витрат.

На суму витрат, що відшкодовуються за загальною аварією (крім заробітної плати і утримання екіпажу, а також вартості палива і предметів постачання, не замінених під час рейсу), нараховуються два відсотки на користь сторони, яка здійснила ці витрати.

На суму витрат та інші суми, що відшкодовуються у порядку розподілу загальної аварії, нараховується 7 відсотків річних з моменту, коли ці витрати були проведені, до закінчення складання диспаші. Однак якщо в порядку відшкодування витрат, пов'язаних із загальною аварією, і збитків були зроблені будь-які виплати до закінчення складання диспаші, відсотки на сплачені суми нараховуються по день їх сплати.

Наявність загальної аварії встановлюється і розрахунок по її розподілу (диспаша) складається за заявою заінтересованих осіб диспашерами.

Сторона, яка вимагає розподілу загальної аварії, зобов'язана довести, що заявлені збитки або витрати дійсно повинні бути визнані загальною аварією.

Усі матеріали, на підставі яких складається диспаша, повинні бути доступними для огляду, і диспашер на вимогу заінтересованих осіб зобов'язаний за їх рахунок видати їм засвідчені копії цих матеріалів.

У процесі визначення виду аварії, обчислення розмірів загальної аварії та складання диспаші диспашер у разі неповноти закону керується міжнародними звичаями торговельного мореплавства.

Збитки, що не підпадають під вказані вище, визнаються ***окремою (незагальною) аварією***. Такі збитки не підлягають розподілу між судном, вантажем і фрахтом. Їх несе той, хто їх зазнав, або той, на кого падає відповідальність за їх спричинення.

Зокрема ***не визнаються загальною аварією*** навіть у разі наявності зазначених вище ознак,

1) вартість викинутого за борт вантажу, що самозайнявся, і вантажу, що перевозився на судні не у відповідності з правилами і звичаями торговельного мореплавства;

2) збитки, заподіяні (будь-яким чином) під час гасіння пожежі на борту судна, внаслідок дії диму або зігрівання;

3) збитки, заподіяні обрубуванням уламків або частин судна, знесених або загублених в результаті нещасного випадку до проведення пожертвувань з метою рятування від загальної небезпеки;

4) витрати, пов'язані з переміщенням або вивантаженням вантажу, палива або предметів постачання в порту відправлення чи заходу або в місці сховища, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходу за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку або іншої надзвичайної події, пов'язаної з таким пошкодженням, а також коли такі витрати було проведено виключно з метою переукладення вантажу через зміщення в процесі рейсу, якщо тільки таке переукладення не є необхідним заради загальної безпеки;

5) витрати на заробітну плату і утримання суднового екіпажу, на паливо і предмети постачання, зроблені за період ремонту пошкодження судна, навіть якщо ремонт є необхідним для безпечного продовження рейсу у випадках, коли пошкодження судна виявлено в порту відправлення або заходження, за умови, що протягом рейсу не трапилося ніякого нещасного випадку, пов'язаного з таким пошкодженням;

6) будь-які збитки або втрати, понесені судном або вантажем внаслідок збільшення тривалості рейсу (збитки від простою, зміни цін тощо).

**Відносини, пов'язані з відшкодуванням збитків від зіткнення суден** у внутрішніх водах або територіальному морі, регулюються законодавством держави, де трапилося зіткнення.

Якщо зіткнення трапилося у відкритому морі і спір у зв'язку із зіткненням розглядається в Україні, то застосовуються правила статей 297-304 Кодексу торговельного мореплавства України.

Якщо всі судна, що зіткнулися, плавають під одним прапором і не зачіпають інтересів третьої сторони, застосовується за-

конодавство держави прапора цих суден незалежно від того, де трапилося зіткнення.

Якщо зіткнення сталося випадково або внаслідок непереборної сили, а також якщо неможливо встановити причини зіткнення, то збитки несе той, хто їх зазнав. Це положення застосовується і в тому разі, якщо судна або одне з них знаходилися в момент зіткнення на якорі чи були закріплені іншим способом. У цих випадках сторона, що зазнала збитків, має доводити, що причиною були неправомірні іншої сторони, яка, у свою чергу, доводитиме, що на неї діяла непереборна сила.

До вимог, що виникають із зіткнення суден застосовується ***дворічний строк позовної давності.***

**Власник судна відповідає за шкоду від забруднення**, заподіяну внаслідок витоку з його судна або скиду з нього нафти чи інших речовин, шкідливих для здоров'я людей або живих ресурсів моря (забруднюючих речовин), за винятком випадків, передбачених нормами Кодексу торговельного мореплавства.

**Шкода від забруднення** – це шкода, заподіяна за межами судна забруднюючими речовинами морському середовищу, узбережжю або будь-яким іншим об'єктам (суднам, рибопромисловим знаряддям тощо). Вона включає також вартість розумних заходів, вжитих будь-якою особою після події, що могла спричинити або спричинила витік чи скид забруднюючих речовин, для відвернення або зменшення шкоди від забруднення, а також збитки, заподіяні внаслідок вжиття таких заходів.

**Власник судна не відповідає за шкоду від забруднення**, якщо доведе, що ця шкода трапилася внаслідок:

1) дії непереборних сил;

2) воєнних дій, ворожих дій або народних заворушень;

3) поведінки третіх осіб, які діяли з наміром заподіяти шкоду;

4) несправності вогнів та інших навігаційних засобів, що сталася внаслідок недбалості або інших неправомірних дій властей, які відповідають за підтримання цих засобів у порядку;

5) аварійного скидання господарсько-фекальних вод або сміття внаслідок неприйняття їх портом у встановлений термін після своєчасного подання судном відповідної заяви.

Судно, що перевозить наливом як вантаж більше 2000 тонн нафти (будь-якої нафти, у тому числі сирої нафти, мазуту, важкого дизельного палива і мастил, а також китового і риб'ячого жи-

ру), повинно мати відповідне дійсне свідоцтво, яке засвідчує, що відповідальність власника судна за заподіяну шкоду від забруднення нафтою забезпечена. Умови і порядок видачі, перевірки і визнання цього свідоцтва встановлюються Міністерством транспорту та зв'язку України.

**Оператор ядерного судна відповідає за ядерну шкоду**, заподіяну внаслідок ядерного інциденту з ядерним судном.

**Ядерна шкода** означає шкоду, заподіяну особі або майну радіоактивними властивостями або поєднанням радіоактивних властивостей з токсичними, вибуховими та іншими небезпечними властивостями ядерного палива, радіоактивних продуктів ядерного судна або їх відходів, а також витрати, проведені з метою відвернення шкоди або зменшення її розміру.

Ядерною шкодою не є шкода, заподіяна самому ядерному судну, його устаткуванню, паливу і запасам продовольства.

До вимог про відшкодування шкоди від забруднення з суден і ядерної шкоди застосовується ***трирічний строк позовної давності.***

Цей строк обчислюється з дня, коли потерпілий дізнався або повинен був дізнатися, що йому заподіяна така шкода, але не більше шести років з дня події, що спричинила забруднення, і п'ятнадцяти років – з дня події, що викликала ядерну шкоду. Якщо відповідальність оператора ядерного судна згідно із законодавством держави, що видала дозвіл на експлуатацію такого судна, або спеціальною постановою цієї держави, прийнятою у зв'язку з конкретним інцидентом, застрахована або забезпечена у фінансовому відношенні іншим способом на строк, що перевищує п'ятнадцять років, вимога про відшкодування шкоди задовольняється після закінчення строку, на який відповідальність була фактично забезпечена.

Якщо в період плавання або стоянки судна мала місце подія, що може бути приводом для пред'явлення судновласнику майнових вимог, капітан з метою забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судновласників робить у встановленому порядку заяву про **морський протест.**

Заява про морський протест повинна містити опис обставин події і заходів, вжитих капітаном для забезпечення цілості довіреного йому майна.

***Морський протест заявляється***:

у порту України – нотаріусу або іншій посадовій особі, на яку законодавством України покладено здійснення нотаріальних дій;

в іноземному порту – консулу України або компетентним посадовим особам іноземної держави у порядку, встановленому законодавством цієї держави.

У порту України заява про морський протест робиться протягом двадцяти чотирьох годин з моменту оформлення приходу судна в порт. Якщо подія, що зумовлює необхідність заяви морського протесту, сталася в порту, протест повинен бути заявлений протягом двадцяти чотирьох годин з моменту події.

На підтвердження обставин, викладених у заяві про морський протест, капітан судна одночасно з заявою, чи в термін не більше семи днів з моменту прибуття в порт або з моменту події, якщо вона мала місце в порту, зобов'язаний подати нотаріусу або іншій посадовій особі на огляд судновий журнал і завірений капітаном витяг із суднового журналу.

Нотаріус або інша посадова особа на підставі заяви капітана, даних суднового журналу, опитування капітана, а в разі потреби – інших свідків зі складу суднового екіпажу складає акт про морський протест і засвідчує його своїм підписом і гербовою печаткою.

Прийняття заяви про морський протест від капітанів іноземних суден і складання у цих випадках актів про морський протест може здійснюватися відповідними консульськими представниками іноземних держав в Україні на умовах взаємності.

**Судновласник відповідає за своїми зобов'язаннями** майном, що йому належить, на яке згідно з чинним законодавством України може бути звернено стягнення.

Положення про відповідальність у морському мореплавстві в цілому співпадають із загальними положеннями про цивільно-правову та господарську відповідальність і визначаються нормами розділу 10 Кодексу торговельного мореплавства України.

Підлягають переважному задоволенню перед іншими вимогами, у тому числі перед вимогами, забезпеченими заставою:

1) у першу чергу – вимоги, що випливають з трудових взаємовідносин, вимоги про відшкодування шкоди, заподіяної каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю, і після їх повного відшкодування – вимоги щодо соціального страхування, оскільки всі ці вимоги стосуються відповідного судна;

2) у другу чергу – вимоги щодо ядерної шкоди і забруднення моря, а також знищення наслідків забруднення;

3) у третю чергу – вимоги канальних і портових зборів;

4) у четверту чергу – вимоги про винагороду за рятування і про сплату внесків, пов'язаних із загальною аварією;

5) у п'яту чергу – вимоги про відшкодування шкоди від зіткнення суден або іншої аварії на морі, від пошкодження портових споруд, іншого майна, що знаходиться в порту, а також засобів навігаційного устаткування;

6) у шосту чергу – вимоги, що виникають з дій, вчинених капітаном на підставі наданих йому законом прав з метою збереження судна або продовження рейсу;

7) у сьому чергу – вимоги про відшкодування шкоди щодо вантажу або багажу;

8) у восьму чергу – вимоги про сплату фрахту та інших платежів, належних за перевезення даного вантажу.

Вимоги, зазначені в пунктах 1-7 підлягають переважному відшкодуванню з:

1) вартості судна;

2) фрахту і плати за провіз пасажирів та їх багажу, належних за рейс, протягом якого виникла підстава вимоги;

3) внесків, пов'язаних із загальною аварією, належних судновласникові по даному судну;

4) відшкодування, належного судновласнику внаслідок втрати фрахту, а також за завдані судну і ще не відновлені пошкодження;

5) винагороди, належної судновласнику за рятування, що мало місце до закінчення рейсу, за винятком сум, які повинні бути сплачені судновласником відповідно до статті 336 цього Кодексу.

Вимоги, зазначені в пунктах 3, 4, 6 і 8 підлягають переважному відшкодуванню з:

1) вартості вантажу, не зданого одержувачеві;

2) відшкодування, належного за пошкоджений вантаж;

3) внесків, пов'язаних із загальною аварією, належних вантажовласнику.

Визначені вимоги відшкодовуються у порядку черговості та у межах кожної черги пропорційно розміру вимог.

Однак вимоги, зазначені в пунктах 4 і 6 відшкодовуються у межах цих черг у порядку, зворотному часу їх виникнення. Вимо-

ги, що виникли у зв'язку з одним і тим же випадком, вважаються такими, що виникли одночасно.

За законодавством України ***право на заявлення претензій і позовів мають***:

1) у разі неподачі судна або подачі його з запізненням – відправник вантажу;

2) у разі втрати вантажу – його одержувач або відправник за умови представлення коносамента;

3) у разі нестачі або пошкодження вантажу – одержувач або відправник за умови подання коносамента, а також комерційного акта або відповідного документа, складеного за правилами, що існують в іноземному порту;

4) у разі прострочення доставки або затримки видачі вантажу – одержувач за умови представлення коносамента;

5) у разі втрати або прострочення доставки багажу – пред'явник багажної квитанції, а у разі нестачі або пошкодження багажу – пред'явник комерційного акта;

6) у разі перебору провізних платежів – відправник або одержувач вантажу за умови представлення коносамента.

Обставини, що можуть бути підставою для майнової відповідальності перевізника, відправників, одержувачів вантажу і пасажирів, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми. В іноземному порту ці обставини засвідчуються за правилами, що існують у даному порту.

Комерційний акт складається для засвідчення:

1) невідповідності між найменуванням, масою або кількістю місць вантажу або багажу в натурі і даними, зазначеними у перевізному документі;

2) пошкодження або зіпсуття вантажу або багажу;

3) виявлення вантажу або багажу без документів, а також документів без вантажу або багажу;

4) повернення перевізнику викраденого вантажу або багажу.

Відсутність комерційного акта не позбавляє права на пред'явлення претензії і позову, якщо буде доведено, що у складанні акта було відмовлено і ця умова була оскаржена.

**До вчинення** перевізнику вантажу **позову**, що виникає з морського перевезення вантажу, **можливим є заявлення** йому **претензії**.

Претензії заявляються перевізнику, який здійснював морське перевезення вантажу, а якщо перевезення не було здійснено, – перевізнику, який згідно з договором морського перевезення вантажу повинен був здійснити перевезення.

Претензії, що виникають з перевезення багажу, можуть бути заявлені перевізнику чи порту відправлення або призначення за розсудом заявника претензії.

Претензія повинна бути заявлена у письмовій формі.

До претензії повинні бути додані документи, що її підтверджують. Перевізні документи подаються в оригіналі. До претензії про нестачу, пошкодження або зіпсуття вантажу, крім документів, що підтверджують право на заявлення претензії, повинен бути доданий документ, що засвідчує вартість відправленого вантажу.

Претензії до перевізника, що випливають з договору перевезення вантажу, пасажирів і багажу, можуть бути заявлені протягом перших шести місяців строку позовної давності незалежно від того, здійснювалось перевезення у каботажному чи закордонному сполученні.

Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію протягом трьох місяців і сповістити заявника про задоволення чи відхилення її, а претензії, що випливають з перевезення у змішаному сполученні, – протягом шести місяців. З дня заявлення перевізнику претензії збігання терміну позовної давності припиняється до одержання відповіді на претензію або закінчення терміну, встановленого для відповіді.

До вимог, що випливають із розглянутих вище договорів та з інших правовідносин, застосовуються вказані Кодексом торговельного мореплавства України та названі вище строки позовної давності. До вимог, для яких строки позовної давності названим Кодексом не передбачені, застосовуються загальні строки позовної давності, встановлені цивільним законодавством України, якщо у міжнародних договорах України для цих вимог не встановлені інші строки давності.

## 2.4. Особливості правового регулювання діяльності авіаційного транспорту

До складу авіаційного транспорту входять:

- підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи;
- аеропорти;
- аеродроми;
- аероклуби;
- транспортні засоби;
- системи управління повітряним рухом;
- навчальні заклади;
- ремонтні заводи цивільної авіації;
- інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

Основним комплексним нормативно-правовим актом, що регулює правовідносини у сфері повітряного транспорту, є Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 року № 3167-XII. Ним регулюється діяльність користувачів повітряного простору України з метою задоволення інтересів України та її громадян і забезпечення безпеки авіації – усіх видів підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Дія Повітряного кодексу України поширюється на всіх користувачів повітряного простору України в частині, що їх стосується, як на території України, так і за її межами, якщо закони країни перебування користувача не передбачають іншого.

Державне регулювання авіаційного транспорту здійснюється Міністерством транспорту та зв’язку України за такими напрямами:

- забезпечення розвитку цивільної авіації;
- нагляд за безпекою польотів повітряних суден;
- сертифікація, реєстрація та ліцензування;
- регулювання використання повітряного простору і обслуговування повітряного руху;
- забезпечення пошуку та рятування повітряних суден, що зазнають чи зазнали лиха;

- захист авіації України від актів незаконного втручання в її діяльність;
- науковий супровід діяльності авіації та забезпечення її безпеки, який здійснюється як галузевими, так і міжгалузевими науково-дослідними організаціями і авіаційними підприємствами;
- сприяння зовнішньоекономічній і міжнародно-правовій діяльності цивільної авіації.

Особливістю діяльності у сфері авіаційного транспорту є її підвищена небезпека, і, як наслідок, вимога до усіх суб'єктів господарювання, що займаються діяльністю, пов'язаною з розробкою, виробництвом, ремонтом і експлуатацією цивільної авіаційної техніки, одержати від державного органу з питань сертифікації і реєстрації сертифікат, що підтверджує відповідність рівня технічної підготовки вказаних суб'єктів вимогам відповідних авіаційних правил України.

Діяльність у сфері авіаційного транспорту не може бути хаотичною, а тому вона повинна відповідати авіаційним правилам, які визначають і регулюють порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки.

***До авіаційних правил належать:***

1) норми льотної придатності цивільних повітряних суден;

2) норми будівництва і придатності до експлуатації аеродромів і аеропортів, систем регулювання використання повітряного простору України і обслуговування повітряного руху на території України;

3) правила сертифікації цивільних повітряних суден, аеродромів, виробництва авіаційної техніки, діяльності експлуатантів, авіаційного персоналу, використання повітряних трас і місцевих повітряних ліній;

4) правила реєстрації повітряних суден, аеродромів, повітряних трас і місцевих повітряних ліній;

5) стандарти і нормативи у галузі охорони навколишнього природного середовища.

До авіаційних правил також належать нормативні акти, що регулюють:

1) порядок будівництва, утримання і ремонту аеродромів і аеропортів;

2) порядок підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації авіаційного персоналу;

3) порядок створення, сертифікації і реєстрації авіапідприємств, авіакомпаній, приватних фірм та інших організацій з метою використання повітряного простору України;

4) порядок організації, виконання і забезпечення польотів;

5) порядок організації, виконання, забезпечення і ліцензування авіаційних робіт;

6) порядок використання повітряного простору України, забезпечення аеронавігаційною інформацією;

7) порядок проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт;

8) порядок здійснення охорони навколишнього природного середовища;

9) порядок здійснення нагляду і контролю за безпекою польотів;

10) порядок проведення службового розслідування авіаційних подій;

11) порядок реалізації заходів щодо захисту авіації від актів незаконного втручання в її діяльність;

12) порядок здійснення забезпечення безпеки авіації та її профілактики;

13) порядок організації та виконання випробувальних і позатрасових польотів;

14) взаємовідносини цивільної та державної авіації.

До авіаційних правил належать також інші нормативні акти, що регламентують діяльність авіації та її безпеку.

Авіаційні правила мають єдину структуру, містяться у **Зводі авіаційних правил України** і не повинні суперечити положенням Конвенції про міжнародну цивільну авіацію та Додаткам до неї.

Основними об’єктами повітряного (авіаційного) транспорту є повітряні судна.

**Повітряне судно** – це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі.

Повітряні судна поділяються на державні, цивільні й експериментальні.

Державне повітряне судно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і реєструється у реєстрі державних повітряних суден.

Цивільне повітряне судно реєструється у державному реєстрі цивільних повітряних суден.

Експериментальне повітряне судно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт та не заноситься до реєстрів.

Усі цивільні повітряні судна підлягають **обов'язковій реєстрації** і можуть бути зареєстровані тільки в одній державі. Вони заносяться до державного реєстру повітряних суден України та отримують реєстраційне посвідчення, що є фактом визнання його національної належності. Цивільні повітряні судна підлягають перереєстрації у державному реєстрі цивільних повітряних суден України у разі зміни власника повітряного судна, а також в інших випадках, передбачених правилами реєстрації цивільних повітряних суден України. Правила реєстрації цивільних повітряних суден України розробляються та вводяться в дію державним органом з питань сертифікації та реєстрації.

Реєстрацію планерів, дельтапланів, надлегких літальних апаратів, інших повітряних суден спортивного призначення, повітряних суден аматорської конструкції, аеростатичних апаратів, а також видачу посвідчень про їх реєстрацію здійснює державний орган чи установа, яким це право делеговано державним органом з питань сертифікації і реєстрації. Це саме стосується і їх сертифікації.

Державні повітряні судна підлягають реєстрації у реєстрі державних повітряних суден України. Правила реєстрації державних повітряних суден України встановлює Міністерство оборони України.

Повітряне судно виключається з відповідного державного реєстру повітряних суден у разі:

- зняття повітряного судна з експлуатації;
- передачі повітряного судна належним чином іншій державі, іноземному суб'єкту господарювання чи фізичній особі.

При виключенні повітряного судна з відповідного державного реєстру повітряних суден України реєстраційне посвідчення втрачає силу.

Усі повітряні судна, що використовуються в Україні, повинні проходити обов'язкову **сертифікацію.**

По-перше, сертифікації підлягає тип цивільного повітряного судна. Це означає, що цивільне повітряне судно нової конструкції (нового типу) повинно бути сертифіковано на відповідність його діючим в Україні нормам льотної придатності. Сертифікат цього виду отримує розробник повітряного судна. По-друге, сертифікації підлягає екземпляр цивільного повітряного судна. Це означає, що кожний виготовлений в Україні екземпляр цивільного повітряного судна повинен бути сертифікований на відповідність його конструкції, характеристик та експлуатаційно-технічної документації вимогам, передбаченим правилами сертифікації цивільних повітряних суден України. У цьому випадку (сертифікат) про придатність повітряного судна до виконання польотів отримує його власник. Крім повітряних суден, виготовлених в Україні, сертифікації підлягають імпортовані повітряні судна. Сертифікат може бути виданий, а судно допущено до експлуатації, якщо буде встановлено, що воно відповідає національним вимогам держави-виготовлювача та додатковим технічним умовам України в частині льотної придатності і тим самим забезпечує відповідність типу повітряного судна, що імпортується в Україну, діючим в Україні нормам льотної придатності. Також підлягають сертифікації планери, дельтаплани, надлегкі літальні апарати, інші повітряні судна спортивного призначення, повітряні судна аматорської конструкції, аеростатичні апарати та допоміжні пристрої, що впливають на безпеку польотів. Контроль за відповідністю судна сертифікату здійснюють автори-виготовлювачі та органи сертифікації. Сертифікат може бути анульовано або його дію може бути тимчасово припинено державним органом, що його видав, у разі виявлення недоліків, які загрожують безпеці польотів. Цим же органом може бути заборонено експлуатацію повітряного судна у випадках:

- відсутності посвідчення (сертифіката) про придатність до польотів;
- прострочення посвідчення (сертифіката) про придатність до польотів;
- експлуатації повітряного судна за межами обмежень, встановлених порадником з льотної експлуатації повітряного судна.

На зовнішню поверхню цивільних повітряних суден повинні бути нанесені державний і реєстраційний розпізнавальні знаки. Допускається також нанесення на повітряне судно додаткових знаків (символів, написів, емблем та ін.) за погодженням з державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Кожному цивільному повітряному судну України, обладнаному засобами радіозв'язку, надається позивний номер і позивний радіосигнал.

Виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України регламентується **Правила**ми **польотів у повітряному просторі України**, які поширюються на всіх користувачів повітряного простору України.

Політ повітряного судна – його переміщення у повітряному просторі, а також зависання.

До польоту допускається повітряне судно, яке споряджене і перебуває у справному стані згідно з експлуатаційно-технічною документацією. У повітряному просторі України або в окремих його районах польоти повітряних суден можуть бути повністю заборонені або обмежені за висотою, у часі та напрямках у порядку, встановленому положенням про використання повітряного простору України.

Регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міждержавних домовленостей і міжнародних угод, а нерегулярні міжнародні польоти можуть виконуватися за спеціальними дозволами, порядок видачі яких визначається органом державного регулювання діяльності авіації і погоджується з митними органами України.

Переліт державного кордону України повітряними суднами здійснюється по спеціально виділених коридорах. Переліт державного кордону України поза цими коридорами, якщо це не передбачено міжнародною угодою або іншими нормативними актами України, заборонено.

Як правило, польоти в Україні здійснюються повітряними перевізниками – будь-якими суб'єктами господарювання чи фізичними особами, які виконують повітряні перевезення, мають права експлуатанта авіаційної техніки.

***Повітряні перевезення виконуються на підставі договору***, існування та умови якого посвідчуються документом на переве-

зення, що видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Документами на перевезення є:
- квиток – при перевезенні пасажира;
- багажна квитанція – при перевезенні речей пасажира як багажу;
- відповідні документи – при перевезенні вантажу, пошти та інших предметів.

Чартерне повітряне перевезення виконується на підставі **договору чартера (фрахтування повітряного судна)**, за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

За протиправні дії всі підприємства, установи, організації і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, а також її управлінням і наглядом, несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України. За збереження багажу, вантажу, за прострочення у доставці пасажира, багажу або вантажу, за втрату, пошкодження і прострочення у доставці пошти несе відповідальність перевізник.

Повітряний перевізник і виконавець повітряних робіт зобов'язані страхувати членів екіпажу і авіаційного персоналу, які перебувають на борту повітряного судна, власні, орендовані та передані їм в експлуатацію повітряні судна, а також свою відповідальність щодо відшкодування збитків, заподіяних пасажирам, багажу, пошті, вантажу, прийнятим для перевезення; іншим користувачам повітряного транспорту а усі експлуатанти – третім особам, не нижче за рівень, встановлений КМУ. Страхування здійснюється українськими компаніями, що є членами Авіаційне страхове бюро. Останнє утворюється та реєструється в порядку, визначеному КМУ. За бажанням пасажира чи іншого користувача повітряного транспорту можливе добровільне страхування шляхом укладання відповідного договору. Крім іншого з метою відшкодування шкоди потерпілим від авіаційної події, стихійного

лиха і стимулювання профілактичної діяльності щодо підвищення безпеки авіації України, проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт у встановленому порядку створюється страховий фонд безпеки авіації, кошти якого спрямовуються на здійснення діяльності авіації України. Цей фонд створюється за рахунок надходження відрахувань від платежів з обов'язкових видів страхування в розмірі, що визначається Урядом України.

При здійсненні повітряних перевезень крім загальних правил повітряний перевізник має право встановити свої правила повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містять умов та норм обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень вимог, встановлених відповідним органом державної виконавчої влади.

***На кожному цивільному повітряному судні при виконанні польотів повинні бути:***

1) реєстраційне посвідчення;
2) посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів;
3) свідоцтва про страхування:
- членів екіпажу і авіаційного персоналу, який перебуває на борту;
- повітряного судна;
- відповідальності щодо відшкодування збитків, в тому числі перед третіми особами;
4) бортовий журнал повітряного судна;
5) порадник з льотної експлуатації повітряного судна;
6) дозвіл на бортові радіостанції;
7) посвідчення (сертифікати) на всіх членів екіпажу;
8) при виконанні міжнародних польотів – інші документи, передбачені міжнародними правилами.

Управління та обслуговування повітряного судна здійснюється його авіаційним персоналом.

**Авіаційний персонал** – це особовий склад авіаційного підприємства, організації, підрозділу, навчального закладу, що складається з авіаційних спеціалістів за професійною ознакою.

До складу авіаційного персоналу входять:

1) члени екіпажу повітряного судна;
2) особи командно-керівного, командно-льотного, інспекторського та інструкторського складу;

3) спеціалісти, які здійснюють регулювання використання повітряного простору України і обслуговування повітряного руху на території України;
4) спеціалісти, які здійснюють організацію і технічне обслуговування повітряних суден, а також всі види забезпечення польотів;
5) спеціалісти, які обслуговують повітряні перевезення;
6) спеціалісти, які здійснюють організацію і проведення дослідно-конструкторських, експериментальних, науково-дослідних робіт при льотних випробуваннях авіаційної техніки;
7) спеціалісти, які здійснюють нагляд і контроль за безпекою польотів, а також ті, які проводять службове розслідування авіаційних подій (державні інспектори з безпеки польотів);
8) спеціалісти, які здійснюють аналіз та контроль льотної придатності повітряних суден при розробці, випробуванні, сертифікації і серійному виробництві;
9) спеціалісти, які здійснюють забезпечення авіаційної безпеки і безпеки авіації в цілому;
10) авіаційні експерти.

Але цей перелік не є виключним і згідно з рішенням державних органів з питань регулювання діяльності авіації до складу авіаційного персоналу можуть бути включені й інші спеціалісти.

Усі особи, що належать до авіаційного персоналу, повинні мати сертифікат на право здійснювати професійну діяльність, який підтверджує наявність у неї необхідних знань і навиків, а також відповідність стану їх здоров'я встановленим вимогам.

Особливою категорією всередині авіаційного персоналу є екіпаж повітряного судна.

**Екіпаж повітряного судна** – це особи авіаційного персоналу, яким у встановленому порядку доручено виконання певних обов'язків з керування і обслуговування повітряного судна при виконанні польотів.

До складу екіпажу повітряного судна входять командир та інші особи льотного екіпажу та обслуговуючого персоналу.

Командиром повітряного судна може бути особа, яка має спеціальність пілота (льотчика), а також підготовку і досвід, необхідні для самостійного керування повітряним судном цього типу і керівництва екіпажем. На командира покладаються важливі завдання, тому він має широкі права. Зокрема у процесі своєї

професійної діяльності **командир** цивільного повітряного судна **має право:**

1) приймати остаточне рішення про виліт, політ і посадку повітряного судна, зливання в польоті пального, скидання багажу, вантажу і пошти, зміну плану і режиму польоту, про припинення польоту і посадку повітряного судна на запасному аеродромі чи вимушену посадку поза аеродромом, забезпечення безпеки, збереження повітряного судна і врятування життя людей;

2) віддавати в межах своєї компетенції будь-якій особі, яка перебуває на борту повітряного судна, розпорядження і команди, які підлягають беззаперечному виконанню;

3) вживати всіх необхідних заходів, у тому числі і примусових, до осіб, які своїми діями створюють загрозу безпеці польоту і не підкоряються його розпорядженням;

4) здійснювати особистий контроль за безпекою пасажирів у польоті в разі загрози безпеці повітряного судна, а також людям, які на ньому перебувають;

5) змінювати маршрут польоту, здійснювати переліт державного кордону і (або) виконувати посадку повітряного судна на аеродромі, не передбаченому завданням на політ, у випадках виникнення загрози для життя і здоров'я пасажирів та членів екіпажу, пов'язаних з актами незаконного втручання в діяльність авіації;

6) бути довіреною особою експлуатанта повітряного судна, укладати від його імені договори і угоди в інтересах виконання завдання на політ, забезпечення безпеки польоту, збереження повітряного судна, здоров'я і життя пасажирів;

7) усувати від виконання завдання на політ будь-якого члена екіпажу повітряного судна, рівень підготовки якого не відповідає завданню на політ, а дії загрожують безпеці польоту, і вимагати його заміни;

8) в екстремальній ситуації, що загрожує загибеллю людей, для врятування їх життя відступати від правил і вимог нормативних документів, що регламентують безпеку польоту;

9) контролювати рівень професійних знань, вміння і навиків льотного екіпажу, а також якість роботи обслуговуючого персоналу;

10) перевіряти свідоцтва (сертифікати) членів екіпажу, а також наявність в них необхідних записів і позначок.

Важливе значення у сфері авіаційного транспорту мають **аеродром**и та **аеропорт**и. Кожен аеродром повинен бути сертифікований на відповідність його нормам придатності до експлуатації з видачею державним органом з питань сертифікації і реєстрації відповідного сертифіката. Цим же органом здійснюється реєстрація цивільних аеродромів і занесення їх до державного реєстру аеродромів України. Виключення аеродрому з реєстру здійснюється в разі його ліквідації або зняття з експлуатації. Аеропорт крім цих вимог має відповідати й іншим, більш високим вимогам. Аеропорт повинен мати поштовий, телеграфний, телефонний та інші види зв'язку, а також регулярне сполучення з найближчими населеними пунктами. А міжнародний аеропорт повинен забезпечувати митний, прикордонний, санітарний контроль, контроль на безпеку та інші види контролю, передбачені чинним законодавством.

Аеродроми, аеропорти та їх важливі об'єкти, а також обладнання повітряного транспорту, контрольно-пропускні пункти, огорожа, пункти контролю на безпеку пасажирів і членів екіпажу, ручної поклажі та багажу, інженерно-технічні засоби охорони і пожежної безпеки, засоби зв'язку та спеціальні технічні засоби контролю на безпеку повинні відповідати нормам, правилам і процедурам, передбаченим Українською державною програмою безпеки цивільної авіації.

Усі повітряні судна при виконанні перельотів користуються повітряними трасами і місцевими повітряними лініями. Останні як і аеродроми повинні бути сертифіковані на відповідність їх діючим в Україні нормам придатності повітряних трас і місцевих повітряних ліній до експлуатації з видачею відповідного сертифіката, а також мають бути зареєстровані державним органом по використанню повітряного простору України і занесені до Переліку повітряних трас і місцевих повітряних ліній України.

Особливу увагу в сфері авіаційних перевезень має забезпечення **авіаційної безпеки** – комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту авіації від актів незаконного втручання у її діяльність.

Актом незаконного втручання в діяльність авіації є протиправні дії, пов'язані з посяганнями на нормальну і безпечну діяльність авіації і авіаційних об'єктів, внаслідок яких сталися нещасні випадки з людьми, майнові збитки, захоплення чи викра-

дення повітряного судна, або такі, що створюють ситуацію для таких наслідків. Контроль на безпеку ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти та бортового припасу, а також особистий контроль на безпеку пасажирів і членів екіпажу повітряного судна як на внутрішніх, так і на міжнародних лініях здійснюють служби авіаційної безпеки, органи внутрішніх справ і прикордонного контролю. На повітряному судні, що перебуває в польоті, контроль на безпеку в разі необхідності може бути проведено за рішенням командира повітряного судна незалежно від згоди пасажира. Для зазначеної мети повітряне судно вважається таким, що перебуває у польоті, з часу зачинення всіх його зовнішніх дверей після завантаження і до часу відкриття будь-яких з цих дверей для розвантаження. Правила проведення контролю на безпеку, перелік осіб, що мають право проводити контроль на безпеку, перелік осіб, звільнених від проходження контролю на безпеку, передбачаються Українською державною програмою цивільної авіації. Її нормами визначається і порядок забезпечення виконання вимог авіаційної безпеки щодо охорони повітряних суден, важливих об'єктів, пожежної безпеки, підтримання пропускного і внутрішнього об'єктового режиму на аеродромах, в аеропортах та на інших авіаційних об'єктах, а також перелік небезпечних предметів і речовин, заборонених до здачі, прийому, зберігання і перевезення на цивільних повітряних суднах.

Через невиконання вимог щодо безпеки польотів, через технічні причини і погодні умови повітряні судна часто зазнають аварій. Тому правовому регулюванню пов'язаних із цим правовідносин у Повітряному кодексі України присвячено розділи XIV «Пошукові та аварійно-рятувальні роботи», XV «Розслідування авіаційних подій».

Отже, основні положення функціонування авіаційного транспорту визначаються Повітряним кодексом України. У їх розвиток було ухвалено значну кількість спеціальних НПА – законодавчих та підзаконних.

Серед міжнародних НПА виділяється ***Конвенція про цивільну авіацію***, підписана різними країнами 7 грудня 1944 року. Україна приєдналася до Конвенції 10 серпня 1992 року, а набрання нею чинності в Україні відбулося 9 вересня 1992 року. Конвенція складається із 22 глав і 96 статей і визначає положення, що стосуються аеронавігації, політу над територіями інших держав,

правил польотів, запобігання поширенню хвороб, аеропортових та інших зборів, реєстрації повітряних суден, заходів сприяння аеронавігації, документації повітряних суден, міжнародних стандартів та рекомендованої практики, Міжнародної організації цивільної авіації, її органів та функцій, аеропортів та авіанавігаційних засобів, спорів і невиконання зобов'язань, війни і надзвичайного стану, питань ратифікації і приєднання до Конвенції.

Серед законодавчих актів, що регулюють правовідносини, пов'язані з авіаційним транспортом, виділяють Закон України «Про державну підтримку літакобудівної промисловості в Україні» від 12 липня 2001 року № 2660-III. Цей Закон спрямований на створення сприятливих умов для ефективного використання виробничого, науково-технічного потенціалу та підвищення експортних можливостей вітчизняного літакобудування, модернізації авіаційних підприємств, активізації інвестиційної діяльності, в тому числі іноземної, збільшення обсягів виробництва та експорту конкурентоспроможних на світовому ринку вітчизняних літаків, двигунів та авіаційного обладнання. Згідно з ним літакобудування визнається пріоритетною галуззю економіки, а 33 вітчизняних суб'єктів господарювання на період з 1 січня 2002 року до 1 січня 2007 року отримували значну кількість пільг.

Законом України «Про Загальнодержавну програму створення військово-транспортного літака Ан-70 та його закупівлі за державним оборонним замовленням» від 5 лютого 2004 року № 1462-IV було затверджено відповідну Загальнодержавну програму. Виконання Програми передбачено забезпечити у період з 2004 по 2022 роки. Програма містить розділи, в яких визначаються її мета і завдання, основні етапи виконання, фінансове забезпечення, організація та контроль виконання, очікувані результати. У розвиток цього Закону 20 вересня 2005 року КМУ було прийнято постанову за № 937 «Про порядок використання коштів, передбачених у державному бюджеті для створення та закупівлі літака АН-70».

Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20 лютого 2003 року № 545-IV затверджує відповідну Програму. Ця Програма розроблена відповідно до конвенцій про міжнародну цивільну авіацію, про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації,

про злочини та деякі інші акти, що вчинюються на борту повітряних суден, та про маркування пластичних вибухових речовин з метою їх виявлення, а також інших міжнародних актів.

Програма враховує вимоги Ради Безпеки ООН про спрямування спільних зусиль на запобігання і припинення терористичних актів, зокрема резолюції від 28 вересня 2001 року № 1373. Програму розроблено на підставі Додатка 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію «Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання» та Керівництва з безпеки для захисту цивільної авіації від актів незаконного втручання.

Серед підзаконних актів, якими регулюється діяльність авіаційного транспорту, виділяються **постанови Кабінету Міністрів України:**

- «про створення Державного спеціалізованого фонду фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях» від 28 вересня 1993 року № 819;
- «про порядок повітряного сполучення через державний кордон України» від 18 грудня 1995 року № 1017;
- «про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації» від 28 грудня 1996 року № 1587;
- «про сертифікацію авіаційної техніки та її компонентів» від 3 жовтня 1997 року № 1095;
- «про Українську авіаційну транспортну компанію» від 3 листопада 1997 року № 1197;
- «про страховий фонд безпеки авіації» від 17 серпня 1998 року № 1272;
- «про заходи щодо вдосконалення організації та проведення авіаційних робіт з пошуку і рятування» від 16 жовтня 1998 року № 1643;
- «про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України» від 19 липня 1999 року № 1281;
- «про утворення Міжвідомчої комісії з питань забезпечення ефективного і безпечного функціонування авіаційного транспорту, авіаційної промисловості, авіації загального призначення та системи використання повітряного простору України» від 28 грудня 2000 року № 1923;

- «про утворення Комітету з питань спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях» від 22 березня 2001 року № 262;
- «про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 року № 401;
- «про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12 жовтня 2002 року № 1535;
- «про затвердження Програми спрощення формальностей при міжнародних повітряних перевезеннях» від 26 квітня 2003 року № 622;
- «про затвердження Порядку використання коштів державного бюджету, які виділяються на надання кредитів для здійснення операцій з фінансового лізингу авіаційної техніки» від 14 квітня 2004 року № 469;
- «про утворення Державної авіаційної пошуково-рятувальної служби» від 8 вересня 2004 року № 1172;
- «про затвердження Програми створення авіаційного комплексу спостереження та обладнання для вимірювального полігона» від 18 серпня 2005 року № 780;
- інші.

Виділяються **Укази Президента України:**

- «про Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України» від 27 серпня 2004 року № 1009/2004 із змінами, внесеними згідно з Указом Президента від 05.01.2005 року № 12/2005;
- «про заходи щодо забезпечення безпеки повітряного транспорту України» від 20 серпня 1992 року № 428/92;
- «про Програму розвитку авіаційної промисловості України» від 3 липня 1992 року № 363/92;
- «про заходи щодо забезпечення розвитку цивільної авіації України» від 21 грудня 1994 року № 790/94;
- «про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України» від 15 січня 1998 року № 17/98;
- «про вдосконалення єдиної системи проведення авіаційних робіт з пошуку, рятування та організації захисту населення від наслідків надзвичайних ситуацій» від 4 березня 2004 року № 269/2004;
- «про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації» від 15 липня 2004 року № 803/2004;

- інші.

Проте найбільшу питому вагу серед підзаконних актів займають **накази міністерства транспорту та зв'язку України**. Серед основних із них можна назвати:

- «про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів рейсовими літаками цивільної авіації на регулярних лініях в межах України» від 01.12.94 р. № 608;
- «про затвердження Положення про службу пожежної безпеки в авіаційному транспорті України» від 29.10.96 р. № 336;
- «про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами» від 24.12.96 р. № 415;
- «про затвердження Положення про проведення конкурсу на право отримання статусу національного повітряного перевізника» від 20.03.97 р. № 98;
- «про затвердження Правил проведення спеціального догляду повітряних суден цивільної авіації України» від 04.12.97 р. № 412;
- «про затвердження Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки» від 29.05.98 р. № 205;
- «про затвердження Правил видачі свідоцтв авіаційному персоналу в Україні» від 07.12.98 р. № 486;
- «про затвердження Інструкції про порядок реєстрації у Державній авіаційній адміністрації України страховиків (перестраховиків), які здійснюють обов'язкове авіаційне страхування» від 29.12.98 р. № 550;
- «про затвердження Правил з пошуку та рятування в цивільній авіації України» від 16.08.99 р. № 404;
- «про затвердження Правил видачі сертифікатів льотної придатності цивільних повітряних суден України від 07.09.99 р. № 435;
- «про затвердження Правил медичної сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України» від 20.11.2000 р. № 641;
- «про затвердження Інструкції про порядок передачі в оренду повітряних суден авіакомпаній та авіапідприємств державної форми власності та відкритих акціонерних товариств (ВАТ), всі акції яких або їх частка перебувають у державній власності» від 10.08.2001 р. № 530;
- «про передачу цілісних майнових комплексів аеропортів цивільної авіації з державної у комунальну власність» від 01.10.2001 р. № 658;

- «про посилення заходів безпеки на авіаційному транспорті» від 10.10.2001 р. № 684;
- «про затвердження Інструкції про порядок забезпечення авіаційної безпеки під час виконання авіаційних перевезень і робіт з аеропортів інших держав» від 17.01.2002 р. № 16;
- спільний наказ Міністерства транспорту та зв'язку України та Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків чорнобильської катастрофи «Про взаємне інформування при виникненні надзвичайних ситуацій у разі авіаційної події» від 06.03.2002 р. № 149/66;
- «про затвердження Положення про порядок надання знижок зі зборів за аеронавігаційне обслуговування у повітряному просторі України та аеропортове обслуговування в аеропортах України» від 06.06.2002 р. № 369;
- «про затвердження Правил сертифікації авіаційних тренажерів» від 06.08.2002 р. № 529;
- «про затвердження Інструкції про розслідування порушень порядку використання повітряного простору України» від 27.01.2003 р. № 50/18;
- «про затвердження Програми підготовки авіаційного персоналу в галузі авіаційної безпеки» від 17.02.2003 р. № 109;
- «про затвердження Статуту Українського державного підприємства по забезпеченню паливно-мастильними матеріалами та заправці повітряних суден» від 25.02.2003 р. № 137;
- «про затвердження Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України» від 16.04.2003 р. № 293;
- «про затвердження Положення про передпольотне інформаційне обслуговування на аеродромах цивільної авіації України» від 25.06.2003 р. № 458;
- «про затвердження Правил авіаційного електрозв'язку в цивільній авіації України» від 23.09.2003 р. № 736;
- «про затвердження Інструкції з організації та здійснення об'єктивного контролю при обслуговуванні повітряного руху та виробничій діяльності цивільної авіації України» від 11.11.2003 р. № 872;
- «про затвердження Порядку надання знижок зі зборів за аеронавігаційне обслуговування в повітряному просторі України та аеропортове обслуговування в аеропортах України при виконанні

авіакомпаніями внутрішніх та міжнародних рейсів» від 22.03.2004 р. № 237;
- «про затвердження плану заходів щодо реалізації Концепції розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден» від 19.05.2004 р. № 417;
- «про затвердження Положення про сертифікацію типу надлегких та дуже легких повітряних суден, планерів, мотопланерів, мотопарапланів і пілотованих вільних аеростатів» від 07.06.2004 р. № 470;
- «про затвердження Правил ведення радіотелефонного зв'язку та фразеології радіообміну в повітряному просторі України» від 10.06.2004 р. № 486;
- інші.

Цими та іншими наказами визначаються особливості діяльності авіаційного транспорту України. Через обмеженість обсягів посібника не будемо розкривати зміст кожного наказу. Проте самі назви наказів свідчать про конкретність та вузькість предметів їх регулювання.

## 2.5. Особливості правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту

Традиційно особливості правового регулювання певної сфери суспільних відносин визначаються у відповідних нормативно-правовий актах. Тобто основним джерелом правового регулювання є законодавство. Але у зв'язку з новими умовами господарювання, виходячи з останніх наукових досліджень щодо джерел правового регулювання взагалі та у сфері господарської діяльності, поряд з нормативно-правовими актами важливе значення набули судова практика, договори, міжнародно-правові акти, правила, торгові та інші звичаї у господарській діяльності. Не є виключенням і відносини у галузі трубопровідного транспорту.

Відповідно до ст. 7 Господарського кодексу України основними джерелами правового регулювання у сфері трубопровідного транспорту є нормативно-правові акти.

Особливості правового регулювання трубопровідного транспорту визначаються перш за все виробничо-економічними особливостями цього виду транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту, а також характером відносин, що виникають у цій сфері, а саме:

1. Трубопровідний транспорт характеризується високою технологічністю на відміну від інших видів транспорту, юридичною та фактичною закритістю.

Транспортування речовин та газів трубопроводами передбачає низку виробничих процесів. Наприклад, газ подається трубопроводами під високим тиском, на який міські газові мережі та мережі підприємств не розраховані, тому газорозподільні станції знижують тиск до необхідного рівня. Магістральні трубопроводи очищують, одоризують газ, враховують його кількість та контролюють якість.

2. Магістральними трубопроводами доставляється родова продукція, яка не індивідуалізується ні на одному з етапів її транспортування.

При доставці речовин та газів неможливо встановити, для якого споживача вони призначені, і в цьому немає необхідності, оскільки продукція однорідна.

3. Транспортування продукції магістральними трубопроводами характеризується безперервністю та рівномірністю.

Трубопроводи функціонують протягом всього року та повинні використовуватися на повну потужність.

4. Юридична роз'єднаність магістральних трубопроводів, які у минулому складали єдину систему, по територіям незалежних держав колишнього СРСР.

Окрім цього, у цій галузі більш важливе значення мають екологічні норми та норми безпеки, оскільки трубопроводи створюють підвищену небезпеку для оточуючих. На відміну від інших видів транспорту трубопроводи мають більш завдані маршрути проходження, територіально обмежені у просторі.

Вказані особливості визначають особливості правовому регулюванні діяльності трубопровідного транспорту.

У той же час, експлуатація трубопроводів є одним із видів транспортної діяльності, оскільки полягає у просторовому переміщенні матеріальних цінностей, а саме це властиве транспорту як однієї з галузей виробництва. Тому певні правові приписи у галузі транспортної діяльності мають безпосереднє відношення і до трубопроводів.

Також як і інші відносини у галузі транспортної діяльності, відносини у галузі трубопровідного транспорту урегульовано нормативно-правовими актами різної галузевої приналежності та юридичної сили, тому для визначення особливостей правового регулювання у цій сфері доцільно розглянути нормативно-правові акти за їх юридичною силою.

Найвищим нормативно-правовим актом, який визначає загальну спрямованість розвитку законодавства України, є Конституція України. Щодо правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту Конституція України перш за все встановлює загальноправові принципи законності, моральності та гуманізму регулювання суспільних відносин у цій галузі. Важливе значення має ст. 13 Конституції України, відповідно до якої власність не може бути використана у шкоду людині та суспільству, держава забезпечує захист прав усіх суб'єктів права власності та господарювання, соціальну спрямованість економіки. Слід вказати також на розділ другий, ст.ст. 96, 106 Конституції України, якими визначено повноваження держави у галузі прийняття нормативно-правових актів. Тобто норми Конституції України вста-

новлюють засади та принципи регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту.

Наступний рівень складають кодифіковані нормативно-правові акти: Господарський кодекс України, Цивільний кодекс України, Земельний кодекс України, Кодекс України про надра.

Господарським кодексом України закріплено засади господарювання (ст.ст. 5, 6), державного регулювання у галузі трубопровідного транспорту (Глави 2, 3), правового статусу підприємств трубопровідного транспорту (Розділ 2), правовий режим майна підприємств трубопровідного транспорту (Розділ 3), зобов'язальних відносин (Розділ 4).

Цивільний кодекс України визначає правовий режим договорів постачання енергетичними та іншими ресурсами через приєднану мережу (ст. 714 «Договір постачання енергетичними та іншими ресурсами через приєднану мережу»).

Слід зазначити, що ні у Господарському кодексі України, ні у Цивільному кодексі України не визначено договори доставки нафти, газу та інших речовин трубопроводами як окремі види правочинів. У той же час, у науковій літературі неодноразово вказувалося на самостійний характер цього виду непоіменованих договорів, на його відмінні риси від договору енергопостачання, перевезення, поставки тощо.

Земельні відносини, пов'язані зі створенням, функціонуванням та ліквідацією систем трубопровідного транспорту, урегульовано Земельним кодексом України. Відповідно до ст. 73 Земельного кодексу України до земель трубопровідного транспорту належать земельні ділянки, надані під наземні і надземні трубопроводи та їх споруди, а також під наземні споруди підземних трубопроводів. Уздовж наземних, надземних і підземних трубопроводів встановлюються охоронні зони.

Слід зазначити, що земельні та інші відносини, пов'язані з природокористуванням та охороною навколишнього середовища регулюються законодавством про трубопровідний транспорт у той частині, у якій це не суперечить земельному, природоохоронному законодавству.

Серед нормативно-правових актів вищої юридичної сили важливе місце займають закони. Універсальним правовим регулятором у сфері транспортних відносин, у тому числі і галузі трубопровідного транспорту, є Закон України «Про транспорт». За-

кон визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту. Тобто положення Закону поширюються на відносини, що виникають при здійсненні будь-якої транспортної діяльності.

Відповідно до ст. 21 Закону України «Про транспорт» трубопровідний транспорт входить до єдиної транспортної системи України. Закон є основою для формування системи законодавства України у галузі транспортної діяльності. Але не всі положення Закону можуть бути реалізовані у галузі трубопровідного транспорту. Визначені ст. 12 Закону права та обов'язки підприємств транспорту мають відношення до всіх видів транспорту, у тому числі і трубопровідного, але з певними застереженнями. Так, право підприємств транспорту призначати регулярні та додаткові рейси і маршрути перевезень фактично не може бути реалізовано у галузі трубопровідного транспорту, оскільки маршрути магістральних трубопроводів мають завданий характер, територіально обмежений у просторі.

Не може бути застосована щодо підприємств трубопровідного транспорту ст. 39 «Взаємодія підприємств різних видів транспорту» Закону України «Про транспорт», оскільки у статті вказано, що відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів та вантажів визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами). Трубопроводи є самостійною системою закритих магістральних та приєднаних промислових мереж, тому їх взаємодія з іншими видами транспорту є технічно неможливою. Окрім цього, система законодавства про трубопроводи не включає кодекси (статути).

З іншого боку, більшість положень Закону України «Про транспорт» мають важливе значення щодо правового забезпечення відносин у галузі трубопровідного транспорту. Ст.ст. 3, 4 Закону встановлюють засади державного регулювання та управління у галузі трубопровідного транспорту. Окрім цього, у Законі закріплено положення щодо організації та забезпечення транспортної діяльності, відповідальності підприємств транспорту. Незважаючи на те, що ці положення мають значення для створення та фукнціонування всієї інфраструктури транспортної галузі, вони опосередковано впливають і на відносини у галузі трубопровідного транспорту.

Необхідним правовим регулятором, що визначає визначає правові, економічні та організаційні засади діяльності трубопровідного транспорту, є Закон України «Про трубопровідний транспорт».

Метою законодавства про трубопровідний транспорт є регулювання відносин на всіх етапах створення та функціонування (проектування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо) трубопровідного транспорту, встановлення гарантій безпеки життя та здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середовища і національного багатства України від можливого негативного впливу під час експлуатації об'єктів цього виду транспорту.

Дія Закону України «Про трубопровідний транспорт» поширюється на відносини в галузі трубопровідного транспорту, призначеного для транспортування вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин з місць їх знаходження, видобутку (промислів), виготовлення або зберігання до місць їх переробки чи споживання, перевантаження та подальшого транспортування.

Закон складається з 21 статті. У Законі визначено систему трубопровідного транспорту України: магістральний трубопровідний транспорт, промисловий трубопровідний транспорт. Закон встановлює коло суб'єктів правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту, основні принципи державної політики у галузі трубопроводів, систему органів державного управління трубопроводами, засади господарської діяльності підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту тощо.

Закон України «Про трубопровідний транспорт» є спеціальним нормативно-правовим актом у цій сфері. Але виконуючи своє головне призначення – організація та забезпечення діяльності трубопровідного транспорту, Закон не може впорядкувати всі відносини у галузі трубопроводів. Тому низка законів опосередковано регулює вказані відносини.

Так, складовими законодавства про трубопровідний транспорт є нормативно-правові акти щодо захисту економічної конкуренції. Відповідно до ст. 5 Закону України «Про природні монополії» транспортування нафти і нафтопродуктів, природного і нафтового газу та його розподіл, інших речовин трубопроводами

є сферою діяльності природних монополій. Тому особливості правового регулювання трубопровідного транспорут також визначаються: Законом України «Про природні монополії», «Про захист економічної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції».

Відповідно до ст. 13 Закону України «Про трубопровідний транспорт» діяльність, пов'язана з проектуванням, будівництвом, ремонтом та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту, здійснюється на підставі ліцензії і підлягає обов'язковій сертифікації, тому до законодавства про трубопровідний транспорт слід віднести Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», Декрет Кабінету Міністрів України «Про стандартизацію і сертифікацію»[1].

Оскільки евакуація добутих нафти та газу у більшості визначається ефективністю їх освоєння, законодавство у галузі користування надрами також встановлює низку норм щодо магістрального транспортування нафти та газу. Тобто Закон України «Про нафту і газ» також є частиною законодавства про трубопровідний транспорт. Норми Закону регулюють відносини між підприємствами магістрального трубопровідного транспорту, перевалювальними комплексами нафти, газу та продуктів їх переробки і відправниками. Магістральні трубопроводи входять до Єдиної газотранспортної системи України.

Закон також містить низку вимог щодо дотримання вимог антимонополньо-конкурентного законодавства. Відповідно до ст. 8 Закону України «Про нафту і газ» суб'єкти підприємницької діяльності, які здійснюють видобуток нафти і газу, транспортування нафти трубопроводами, транспортування і розподіл природного газу і визнані в установленому законодавством порядку монополістами на ринках нафти і газу, не можуть припиняти свою діяльність або зменшувати її обсяг з метою створення дефіциту нафти чи газу, якщо необхідність такого обмеження не встановлена чинним законодавством. У разі виникнення спорів між сторонами угоди про транзит не допускається припинення або скорочення транзиту нафти, газу та продуктів їх переробки підприємством трубопровідного транспорту до вирішення спору в суді, якщо інше не передбачено відповідною угодою.

---

[1] Декрет Кабінету Міністрів України має силу закону

Відносини у галузі трубопровідного транспорту регулюють також Закон України «Про заходи, спрямовані на забезпечення сталого функціонування підприємств паливно-енергетичного комплексу», «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» тощо.

На відносини з доставки продукції трубопровідним транспортом, ускладненої іноземним елементом, поширюються положення Закону України «Про міжнародне приватне право».

Наступний рівень складають підзаконні нормативно-правові акти, які визначають механізм реалізації положень законів. Перш за все це постанови Кабінету Міністрів України: Правила охорони магістральних трубопроводів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 листопада 2002 року № 1747, Порядок митного контролю та митного оформлення природного газу, нафти, нафтопродуктів, етилену і аміаку, що переміщуються через митний кордон України трубопровідним транспортом, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2003 року № 1958 тощо. Постанови Кабінету Міністрів України визначають у своїй більшості питання удосконалення державного управління трубопровідним транспортом, фінансової, кредитної, цінової та тарифної політики.

До категорії нормативно-правових актів як джерел регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту відносяться також постанови, інструкції, розпорядження інших органів державної влади. У першу чергу таким органом є Національна комісія регулювання електроенергетики, яка виконує функції регулювання діяльності суб’єктів природних монополій у сферах транспортування природного і нафтового газу трубопроводами та його розподілу, транспортування нафти і нафтопродуктів. Так, постановою Національної комісії регулювання електроенергетики від 30 травня 2005 року № 856 затверджено Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з транспортування природного і нафтового газу магістральними трубопроводами, а постановою від 30 вересня 2005 року № 858 - Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з транспортування нафтопродуктів магістральними трубопроводами.

До підзаконних нормативно-правових актів інших органів державної влади можна віднести: наказ Міністерства фінансів України від 29 травня 1996 року № 110/65 Про затвердження По-

ложення про порядок обчислення і сплати до Державного бюджету України відрахувань від плати за транзит газу трубопровідним транспортом через територію України, наказ Державної податкової адміністрації України від 25 червня 2003 року № 311 Про затвердження форм розрахунків рентної плати за транспортування нафти магістральними нафтопроводами та транзитне транспортування трубопроводами аміаку, природного газу територією України, наказ Міністерства промислової політкики України від 3 січня 2003 року № 2 Про тариф за транзит аміаку через територію України трубопровідним транспортом тощо.

Слід зазначити, що з багатьох питань трубопровідного транспорту продовжують діяти нормативно-правові акти, видані міністерствами та відомствами СРСР. У першу чергу, це стосується питань проектування, техніки та технології робіт з будівництва та експлуатації трубопроводів. Більшість з них потребує переробки та переоформлення.

Правилами, торговими та іншими звичаями у господарській діяльності регулюються ті суспільні відносини у галузі трубопровідного транспорту, які недоцільно або неможливо впорядкувати на рівні нормативно-правових актів. Це може бути пов'язано зі швидким розвитком відносин, національними особливостями. Звичаї можуть біти зафіксовані в нормативно-правових актах рекомендованого характеру, кодексах професійної етики тощо.

До джерел правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту слід також віднести судову практику. Національна система права не визнає судовий прецедент. Але суди аналізують та узагальнюють судову практику, видають спеціальні рекомендації щодо застосування законодавства при розв'язанні конфліктних ситуацій та ситуацій, неурегульованих нормативно-правовими актами.

Важливою частиною джерел у галузі трубопровідного транспорту є міжнародно-правові акти. Такі акти у більшій частині регулюють ускладнену іноземним елементом доставку нафти, газу, інших речовин та газів магістральними трубопроводами. Відповідно до ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України» чинні міжнародні договори України є частиною національного законодавства тільки у випадку їх ратифікації Верховною Радою України. За загальним правилом ратифіковані міжнародно-

правові договори мають пріоритет щодо національних нормативно-правових актів.

У галузі доставки речовин та газів магістральними трубопроводами поширені як двосторонні, так і багатосторонні угоди. Двосторонні угоди, як правило, укладаються у тих випадках, коли об'єктом регулювання є безпосередньо відносини щодо доставки нафти, газу, інших речовин. У багатосторонніх угодах вирішується низка питань щодо організації певної галузі, управління технологічно єдиними системами магістральних трубопроводів, транзиту через територію сторін, що домовляються, загальні умови постачання та транспортування речовин трубопроводами, відповідальність сторін тощо.

У сфері міждержавних відносин трубопровідного транспорту виділяють три головні організаційно-правові проблеми:

- регулювання експортних та імпортних потоків, тобто перекачка з однієї країни в іншу;

- регулюванн транзитних потоків, тобто перекачка з однієї країни в іншу через територію третьої країни (території третіх країн);

- гармонізація вітчизняного законодавства у галузі магістрального трубопровідного транспорту з законодавством суміжних держав та нормами міжнародного права.

У 1947 році Генеральна Угода про тарифи та торгівлю (ГАТТ) ввела норму про застосування до транзиту нафти та газу магістральними трубопроводами режиму найбільшого сприяння, звільнення перекачуваної продукції від митних зборів.

Важливе значення у структурі міжнародних нормативних документів займають договори, укладені під впливом регіональних економічних організацій. Так, на базі європейської Енергетичної хартії, що призначена розробляти рішення для нівелювання конфліктів у енергетичній галузі, виник Договір про Енергетичну хартію, підписаний 50 державами (всіма західноєвпропейськими державами, державами Східної Європи та Балтії, Японією, Австралією, Європейським Союзом як організацією), у тому числі Україною. Договір про Енергетичну хартію набув чинності 16 квітня 1998 року. На відміну від Хартії, яка є декларацією, договір має юридичну силу.

Положення Договору мають важливе значення для України як транзитної країни транспортування газу, нафти, аміаку. У До-

говорі охоплено такі важливі питання, як охорона іноземних інвестицій, свобода торгівлі, обов'язковість розгляду спорів у арбітражному суді, а також правила безперешкодного та гарантованого транзиту. Міжнародно-правові положення договору про Енергетичну хартію оцінюються міністрами енергетики країн ЄС як один з найважливіших елементів майбутнього співробітництва.

У Договорі встановлено важливі аспекти взаємовідносин між учасниками у галузі енергетики: умови доступу до природних ресурсів, режим торгівлі, транспортування енергоносіїв, передачу технологій, доступ до ринку капіталів, заохочення та захисту інвестицій, охорони навколишнього середовища, розгляду спорів та арбітражу.

Таким чином, встановлено «правила гри» на території всієї Європи та частково за її межами. Підписання Договору свідчить про глобальний характер енергетичних інтересів, про необхідність міжнародного співробітництва у вирішенні проблеми енергозабезпечення.

Особливий інтерес має Рамкова угода про інституціональні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу, підписана у Києві 30 грудня 1999 року. Сторонами Угоди є Республіка Вірменія, Республіка Азербайджан, Республіка Білорусь, Республіка Болгарія, Грузія, Республіка Казахстан, Киргизька Республіка, Республіка Молдова, Румунія, Республіка Таджикистан, Республіка Туркменія, Україна, Республіка Узбекистан, Республіка Албанія, Республіка Хорватія. У міжнародній практиці – це одна з рідких Угод у галузі нафти та газу, розрахована на таку велику кількість учасників. На відміну від більшості угод у цій галузі вона не має регіонального характеру. Об'єктом Угоди є відносини учасників зі створення міждержавних систем доставки нафти та газу. Угода є правовою базою для реалізації різноманітних форм співробітництва у цій галузі. Особливістю угоди є те, що з її підписанням знаходять стійку правову форму та одержують подальший розвиток раніше виниклі проекти. Об'єкт Угоди характеризується складністю змісту та наявністю двох складових, які не гублять свою самостійність:

- відносини зі створення однієї або кількох міждержавних систем доставки нафти та газу магістральними трубопроводами;

- відносини з експлуатації та технічного обслуговування міждержавних систем доставки нафти та газу магістральними трубопроводами.

Необхідним елементом правового регулювання доставки газів та речовин магістральним трубопровідним транспортом є угоди, укладені Україною з країнами СНД у межах науково-технічного та економічного співробітництва. Це можуть бути багатосторонні та двосторонні угоди, що визначають засади взаємодії держав-учасниць СНД, гармонізації законодавства, безпосередньо закріплюють порядок транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами, порядок будівництва та експлуатації трубопроводів.

Засади співробітництва країн СНД щодо створення єдиного економічного простору на базі ринкових відносин, спільної реалізації економічних проектів, у тому числі і у галузі магістральних трубопроводів, встановлено Договором про створення Економічного союзу від 24 вересня 1993 року. Договором закріплено положення про вільне переміщення товарів, послуг, капіталів та робочої сили, гармонізації митного законодавства, механізму тарифного та нетарифного регулювання. Положення Договору розвинено Угодою щодо створення зони вільної торгівлі від 15 квітня 1994 року, ратифікованою Україною 6 жовтня 1999 року. Угода встановлює принцип свободи транзиту та надання перевізникам національного режиму. Процедуру здійснення транзиту закріплено в Угоді про порядок транзиту через території держав-учасниць СНД від 4 червня 1993 року, ратифікованій Україною з застереженнями 22 лютого 2001 року.

Важливе значення для прискорення інтеграційних процесі в економіці, у тому числі і у галузі трубопровідного транспорту, має також Угода рамкового характеру про формування єдиного економічного простору, підписана Російською Федерацією, Республікою Білорусь, Україною та Казахстаном у 2003 році.

Певним чином впорядковує юридичні тексти та практику відносин щодо переміщення нафти, нафтопродуктів, газу трубопровідним транспортом територією суміжних держав Угода про загальні умови та механізм підтримки розвитку виробничої кооперації, підприємств та галузей держав-учасниць СНД. Відповідно до Угоди технологічні операції з переміщення речовин та газів магістральними трубопроводами ідентифіковано як послуги.

Загальноекономічною галузевою Угодою про співробітництво у галузі хімії та нафтохімії від 9 вересня 1994 року встановлено право країн-учасниць СНД укладати двосторонні та багатосторонні угоди про збереження та розвиток спеціалізації та кооперування хімічних, нафтохімічних підприємств та підприємств, що забезпечують постачання необхідної продукції, сировини (тобто у тому числі і трубопровідних підприємств).

Окрім угод загального характеру у рамках СНД укладено низку актів спеціального характеру щодо транзиту речовин та газу магістральними трубопроводами, їх будівництва та експлуатації.

У 1999 році Радою глав СНД була затверджена Міждержавна програма «Високонадійний трубопровідний транспорт», метою якої є модернізація мережі магістральних трубопроводів, реалізація пов'язаних з нею економічних, екологічний та юридичних завдань.

Угодою про проведення узгодженої політики в галузі транзиту нафти і нафтопродуктів магістральними трубопроводами від 12 квітня 1996 року, ратифікованою Україною 11 червня 1997 року з застереженнями щодо тарифів за транзит, стягнення митних та інших зборів, встановлено принципи та порядок забезпечення вільного транзиту нафти і нафтопродуктів під час їх трубопровідного транспортування територією відповідної держави. Учасниками Угоди є Азербайджанська Республіка, Республіка Вірменія, Республіка Білорусь, Грузія, Республіка Казахстан, Киргизька Республіка, Республіка Молдова, Російська Федерація, Республіка Таджикистан, Республіка Узбекистан, Україна. Слід зазначити, що положення Угоди не поширюються на відносини щодо транзиту нафти та нафтопродуктів між Україною та Росією.

Відповідно до ст. 3 Угоди безпосередньо обсяги та графік транзиту нафти та нафтопродуктів узгоджується двосторонніми та багатосторонніми протоколами учасників Угоди.

Угодою про проведення узгодженої політики в галузі транзиту природного газу від 17 грудня 1994 року, ратифікованою Україною 18 грудня 1996 року, закладено засади взаємодії держав-учасниць у цій галузі, а саме: визначено принцип забезпечення вільного транзиту і збереження природного газу під час трубопровідного транспортування, попередження загрози відключення від джерел газопостачання, порядок розгляду спорів,

взаємодії у випадку аварії. Учасниками Угоди є Азербайджанська Республіка, Республіка Вірменія, Республіка Білорусь, Грузія, Республіка Казахстан, Киргизька Республіка, Республіка Молдова, Російська Федерація, Республіка Таджикистан, Туркменістан, Україна.

З метою гармонізації законодавства щодо трубопровідного транспорту Міжпарламентською Асамблеєю держав-учасниць СНД у 2001 році прийнято текст модельного закону СНД «Про трубопровідний транспорт». За своєю юридичною силою Закон є актом типового характеру, що містить нормативні рекомендації.

Закон складається з преамбули та 37 статей. У Законі надано визначення: законодавства про трубопровідний транспорт, власності на магістральні трубопроводи, суб'єктів правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту, засадах державної політики та управління у галузі трубопровідного транспорту, державного регулювання тарифів на транспортні послуги, порядку розвитку та використання магістральних трубопроводів, порядку ліцензування, контролю та нагляду, страхування у галузі трубопровідного транспорту, вимог щодо забезпечення безпеки при створенні, функціонуванні та ліквідації трубопроводів, відповідальності за порушення законодавства та відшкодування шкоди тощо.

Важливе місце у системі законодавства про трубопровідний транспорт займають двосторонні міжурядові угоди України з Російською Федерацією, Азербайджаном, Казахстаном, Туркменістаном. Угоди спрямовані на економічний розвиток держав, забезпечення енергоресурсами. Наприклад, це Угода між Урядом України та Урядом Російської Федерації «Про співробітництво у розвитку нафтової та газової промисловості Росії» від 24 червня 1993 року, Угода між урядами України та Російської Федерації «Про взаємодію під час експлуатації магістральних нафтопродуктопроводів» від 8 лютого 1995 року.

Необхідність укладення таких угод обумовлена високою енергетичною залежністю України від країн-учасниць СНД, що є експортерами традиційних енергоносіїв. У загальному балансі споживання первинної енергії в Україні нафта і газ становлять понад 60%. При цьому повне забезпечення країни природним газом власного видобутку в принципі неможливе. Видобуток газу в Україні вдалося підняти в 2005 році до 20 млрд. кубометрів, що

за обсягу споживання в останні роки 75– 76 мільярдів на рік становить тільки 24–27% від потреби. Щодо нафти і газового конденсату, то власний видобуток (майже 4 млн. тонн за щорічної потреби не менш як 24 млн. тонн) не покриває і 20% від мінімальної потреби. Тому дуже важливо визначити саме на рівні міжнародних міжурядових двосторонніх угод недискримінаційні засади взаємодії країн щодо постачання та транзиту нафти та газу.

Міжнародні міжурядові угоди є підставою для укладення між відповідними суб'єктами господарювання країн господарських договорів, що безпосередньо забезпечують експорт та/або транзит газу, нафти, нафтопродуктів магістральними трубопроводами. Міжнародні угоди є гарантіями виконання відповідних господарських договорів.

Таким чином, правове регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту здійснюється нормативно-правовими актами різної галузевої приналежності, які можна класифікувати за юридичною силою:

- Конституцією України;
- міжнародно-правовими договорами, угодами, ратифікованими Україною, серед яких важливе місце займають багатосторонні та двосторонні угоди між країнами-учасницями СНД;
- кодексами;
- законами, що безпосередньо та опосередковано регулюють відносини у галузі трубопроводів;
- підзаконними нормативно-правовими актами Кабінету Міністрів України, міністерств, відомств, технічними та будівельними стандартами.

Джерелом правового регулювання можуть бути також рішення Конституційного суду України, судова практика, правила, торговельні та інші звичаї господарської діяльності.

Особливості правового регулювання у галузі трубопроводів полягають у підвищеному значенні економічних та будівельних норм, неможливості експлуатації магістральних трубопроводів, що пролягають по території кількох держав, без відповідних міжнародних багатосторонніх та двосторонніх угод, які повинні вирішувати політичні, економічні, соціальні, науково-технічні завдання у галузі магістральних трубопроводів. Одним із стратегічних завдань є гармонізація законодавства у галузі трубопровідно-

го транспорту між державами-учасницями СНД у зв'язку з високою технологічною залежністю їх систем магістральних трубопроводів.

## Контрольні питання до глави 2:

1. Що розуміється під транспортною системою ?
2. Які види транспорту складають єдину транспортну систему України ?
3. Наведіть приклади взаємодії різних видів транспорту.
4. Поясніть суть і завдання основних засобів забезпечення якості на транспорті – ліцензування, стандартизації і сертифікації.
5. Назвіть види транспортної діяльності, що підлягають ліцензуванню.
6. Надайте загальну характеристику автомобільного транспорту, розкрийте його значення.
7. Назвіть складові автомобільного транспорту.
8. Класифікуйте автомобільні засоби за різними критеріями.
9. Назвіть систему органів управління та контролю на автомобільному транспорті.
10. Дайте характеристику основним НПА, що регулюють правовідносини у сфері автомобільного транспорту.
11. Назвіть складові залізничного транспорту.
12. Класифікуйте основні НПА у сфері залізничних перевезень.
13. Дайте загальну характеристику Статуту залізниць України.
14. Визначте правовий статус Державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниці»).
15. Систематизуйте органи господарського керівництва у сфері залізничного транспорту.
16. Назвіть складові морського та річкового транспорту.
17. Класифікуйте вітчизняні і міжнародні НПА у сфері залізничного транспорту.
18. Водний кодекс України та Кодекс торговельного мореплавства України як основні комплексні акти морського транспорту.
19. Дайте поняття судна та назвіть види суден.
20. Назвіть основні суднові документи.
21. Дайте характеристику підставам арешту судна та звільненню його з-під арешту.
22. Дайте характеристику екіпажу судна.

23. Визначте правовий статус капітана судна.
24. Поняття, завдання та функції морського порту.
25. Функції капітана морського порту.
26. Визначте особливі та загальні умови договору морського перевезення вантажу.
27. Назвіть реквізити рейсового чартеру та коносаменту.
28. Визначте особливі та загальні умови договору морського перевезення пасажира і договору морського круїзу.
29. Визначте особливі та загальні умови договорів морського, портового та міжпортового буксирування.
30. Визначте особливі та загальні умови договору фрахтування судна.
31. Назвіть особливості договору морського страхування.
32. Назвіть, що належить або прирівнюється до загальної аварії.
33. Дайте характеристику особливостям відповідальності на морському транспорті.
34. Поясніть суть і значення морського протесту.
35. Розкрийте черговість відшкодування збитків кредиторів перевізником.
36. Назвіть строки позовної давності у торговельному мореплавстві.
37. Що належить до складу авіаційного транспорту ?
38. Розкрийте суть та значення авіаційних правил.
39. Дайте визначення поняття та видів повітряних суден.
40. Назвіть особливості, пов’язані із реєстрацією та сертифікацією повітряних суден.
41. Розкрийте договірні правовідносини у повітряному транспорті.
42. Які категорії фахівців належать до авіаційного персоналу ? До екіпажу повітряного судна ?
43. Назвіть особливості в організації діяльності аеродромів та аеропортів.
44. Розкрийте особливості забезпечення авіаційної безпеки.
45. Дайте характеристику основним законодавчим та підзаконним актам у сфері повітряного транспорту.
46. У чому полягають особливості трубопровідного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту?
47. Які положення Закону України «Про транспорт» поширюються на трубопроводи?

48.Надайте загальну характеристику законодавству у сфері трубопровідного транспорту.
49. Охарактеризуйте Закон України «Про трубопровідний транспорт».
50. Перелічите міжнародно-правові акти у галузі трубопровідного транспорту.
51. Які міжнародного-правові акти у галузі трубопровідного транспорту укладено між країнами СНД?

# ГЛАВА 3
# Державне регулювання господарської діяльності у сфері надання транспортних послуг

## 1. Основні напрямки та форми участі держави у транспортних правовідносинах

Участь держави в особі уповноважених державних органів у транспортних відносинах обумовлена, перш за все, необхідністю забезпечення своєчасного та якісного задоволення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Транспорт був та досі залишається стратегічною галуззю економіки України, як і будь-якої іншої держави, розвиток і вдосконалення якого завжди знаходиться у полі зору держави. У зв'язку з цим законодавець передбачив, що основні засади розвитку транспорту та джерела його фінансового забезпечення визначаються відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу.

Досягти запланованих у рамках державних програмно-прогнозних документів розвитку транспортної системи результатів можливо лише за умови здійснення ефективного державного управління. При цьому державне управління у галузі транспорту повинно забезпечувати: своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг; створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту; ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту; охорону навколишнього природного середо-

вища від шкідливого впливу транспорту (ч. 1 ст. 3 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 р.).

До органів, які здійснюють державне управління у галузі транспорту, відносяться Міністерство транспорту та зв'язку України, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

Центральним органом державної виконавчої влади у сфері транспорту визначено Міністерство транспорту та зв'язку України, яке здійснює свою діяльність на підставі Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України» від 06.06.2006 р.

Міністерство транспорту та зв'язку України відповідно до покладених на нього завдань виконує такі функції в галузі транспорту:

1) здійснює державне управління в галузі транспорту, у сфері використання і обслуговування повітряного простору України, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій та інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України;

2) вживає заходів до розвитку національної транспортної системи України, створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів, інфраструктури транспортного комплексу України;

3) здійснює відповідно до законодавства заходи щодо реалізації єдиної державної економічної, тарифної, інвестиційної, науково-технічної, кадрової, соціальної політики та політики державних закупівель в галузі транспорту, у сфері використання повітряного простору України, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій та інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України;

4) розробляє і реалізує заходи щодо налагодження взаємодії та координації діяльності всіх видів транспорту;

5) організовує і контролює відповідно до законодавства роботу, пов'язану із забезпеченням безпеки руху транспортних засобів, вживає заходів до зменшення шкідливого впливу

функціонування транспорту на довкілля та забезпечує екологічну безпеку на транспорті;

6) здійснює відповідно до законодавства державний нагляд за додержанням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки торговельного мореплавства, руху відповідно на морському і річковому, залізничному та автомобільному транспорті;

7) контролює впровадження автоматизованих систем управління, зв'язку, інформаційного та навігаційного забезпечення національної транспортної системи України і національної мережі міжнародних транспортних коридорів;

8) забезпечує в межах своєї компетенції правове регулювання перевезень пасажирів, вантажів, багажу і пошти, безпеки руху транспортних засобів, технічної експлуатації рухомого складу, функціонування морських та річкових портів, будівництва, реконструкції, ремонту та утримання аеропортів і шляхів сполучення, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства;

9) здійснює загальне керівництво проведенням державної реєстрації суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, забезпечує діяльність лоцманської, гідрографічної служби та служби регулювання руху суден;

10) виконує відповідно до законодавства функції із забезпечення перевезення небезпечних вантажів залізничним, автомобільним, повітряним, морським і річковим транспортом та великовагових і негабаритних вантажів автомобільним транспортом;

11) бере участь у розробленні проектів Державної програми економічного і соціального розвитку України, Державного бюджету України, Програми діяльності Кабінету Міністрів України;

12) забезпечує ефективне використання державного майна підприємствами, установами та організаціями, що належать до сфери його управління;

13) затверджує фінансові плани підприємств, що належать до сфери його управління, та контролює їх виконання;

14) забезпечує в межах своєї компетенції формування і реалізацію інноваційної та інвестиційної політики;

15) укладає та розриває в порядку, встановленому законодавством, контракти з керівниками підприємств, що належать до сфери його управління;

16) визначає перелік технічних засобів, які можуть застосовуватися в телекомунікаційних мережах загального користування, та погоджує в установленому законодавством порядку застосування технічних засобів телекомунікацій, не включених до цього переліку;

17) визначає перелік засобів поштового зв'язку, що застосовуються у мережах поштового зв'язку загального користування і підлягають стандартизації та сертифікації відповідно до законодавства;

18) вирішує в установленому порядку питання щодо забезпечення зв'язку для потреб державної системи урядового зв'язку, національної системи конфіденційного зв'язку, органів безпеки, оборони, охорони правопорядку;

19) здійснює державне регулювання у сфері фельд'єгерського і спеціального поштового зв'язку;

20) установлює вимоги до надання послуг з пересилання поштових відправлень та поштових переказів;

21) визначає склад, функції, права та обов'язки редакційно-художньої ради, яка погоджує тематику і зразки поштових марок, маркованих конвертів і карток;

22) виконує відповідно до законодавства функції генерального державного замовника Національної програми інформатизації;

23) забезпечує координацію діяльності органів виконавчої влади, пов'язаної із створенням та інтеграцією електронних інформаційних систем і ресурсів в Єдиний веб-портал органів виконавчої влади та наданням інформаційних та інших послуг через електронну інформаційну систему "Електронний Уряд";

24) координує та контролює роботи, пов'язані із створенням, веденням і забезпеченням функціонування Національного реєстру електронних інформаційних ресурсів, визначає організаційні та методичні засади ведення Національного реєстру та правила користування ним;

25) здійснює відповідно до Закону України «Про радіочастотний ресурс України» повноваження щодо управління у сфері користування радіочастотним ресурсом України;

26) виконує функції Морської адміністрації України, Авіаційної адміністрації України, Адміністрації зв'язку та радіочастот України, а також функції Адміністрації залізничного транспорту України в частині тарифної політики;

27) здійснює відповідно до законодавства повноваження щодо регулювання цін (тарифів);

28) організовує реалізацію заходів, спрямованих на посилення профілактики правопорушень у сфері фінансово-господарської діяльності підприємств галузі транспорту та зв'язку;

29) організовує і виконує відповідно до законодавства роботи із стандартизації, сертифікації, метрології та здійснює ліцензування в галузі транспорту;

30) виконує відповідно до законодавства України функції з управління об'єктами державної власності, що належать до сфери його управління;

31) приймає у встановленому законодавством порядку рішення щодо утворення, реорганізації та ліквідації підприємств, які належать до сфери його управління;

32) здійснює відповідно до законодавства заходи щодо досудової санації підприємств, які належать до сфери його управління, готує пропозиції щодо обсягів і напрямів державних капітальних вкладень у галузь транспорту, у сферу інформатизації та користування радіочастотним ресурсом України;

33) бере участь відповідно до закону у підготовці міжнародних договорів України, готує пропозиції щодо укладення, денонсації таких договорів, у межах своєї компетенції укладає міжнародні договори України та забезпечує дотримання і виконання зобов'язань, взятих за міжнародними договорами України;

34) вживає в межах своєї компетенції заходів, спрямованих на вдосконалення зовнішньоекономічної діяльності, захист інтересів українських товаровиробників на зовнішньому ринку та розвиток внутрішнього ринку;

35) бере відповідно до законодавства участь у діяльності міжнародних організацій та забезпечує виконання зобов'язань, що випливають з членства в таких організаціях;

36) погоджує з відповідними органами іноземних держав квоти міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;

37) вживає заходів до реалізації галузевого співробітництва України з Європейським Союзом, у межах своїх повноважень забезпечує виконання Українською Стороною зобов'язань за Угодою про партнерство та співробітництво між Україною та Європейським Союзом, адаптацію законодавства України з питань

функціонування транспортного комплексу та галузі зв'язку, використання повітряного простору України, забезпечення безпеки судноплавства, торговельного мореплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікацій та інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України до законодавства Європейського Союзу та євроатлантичних структур, здійснює інші заходи щодо інтеграції України до Європейського Союзу;

38) здійснює добір кадрів, формує кадровий резерв, організовує роботу з підготовки, перепідготовки та підвищення професійного рівня працівників Міністерства і підприємств галузі транспорту та зв'язку;

39) у межах своїх повноважень бере участь у реалізації державної політики зайнятості населення, розробляє заходи щодо задоволення потреб підприємств галузі у висококваліфікованих працівниках, у встановленому порядку координує діяльність зазначених підприємств з питань підготовки спеціалістів галузі транспорту та зв'язку;

40) координує здійснення заходів щодо впровадження енергозберігаючих технологій у галузі транспорту та зв'язку, у сфері використання повітряного простору України, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства;

41) забезпечує в межах своїх повноважень виконання завдань з мобілізаційної підготовки і мобілізації, функціонування підсистеми єдиної державної системи цивільного захисту в галузі транспорту та зв'язку;

42) здійснює координацію та методичне забезпечення проведення заходів з підготовки національної транспортної системи та національної системи зв'язку до сталого функціонування, а також забезпечення транспортних перевезень в особливий період, вирішує у межах своєї компетенції питання готовності функціонування телекомунікаційних мереж загального користування та мереж поштового зв'язку в особливий період;

43) визначає порядок створення, підготовки та підтримання в стані готовності спеціальних формувань підприємств галузі транспорту і транспортної інфраструктури, які призначені для забезпечення функціонування національної транспортної системи в умовах надзвичайного стану та в особливий період;

44) забезпечує у разі запровадження в державі особливого періоду переведення транспорту, транспортної інфраструктури,

ліній і мереж зв'язку на відповідний режим роботи, а також технічне прикриття та відбудову шляхів сполучення та об'єктів зв'язку;

45) організовує будівництво та ремонт нових і забезпечує збільшення строку експлуатації та пропускної спроможності діючих транспортних об'єктів у мирний час та в особливий період;

46) бере участь у розслідуванні причин аварійних подій і катастроф на транспорті, у межах своєї компетенції та в порядку, визначеному законодавством, проводить службові розслідування;

47) веде облік авіаційних подій, актів незаконного втручання у діяльність цивільної авіації та подає ці відомості відповідним органам;

48) забезпечує реалізацію державної політики стосовно державної таємниці, контроль за її збереженням у центральному апараті Міністерства та на підприємствах галузі транспорту та зв'язку;

49) бере участь у реалізації державної політики у сфері охорони праці та пожежної безпеки, організовує та проводить навчання і перевірку знань з цих питань;

50) виконує інші функції відповідно до законодавства.

Державне управління діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) та соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення. Економічна та соціальна політика у галузі транспорту може здійснюватися як на довгостроковій основі (економічна стратегія), так і з метою вирішення питань у поточному періоді (економічна тактика). При цьому до основних господарсько-правових засобів реалізації державної економічної політики в цілому, та у транспорті, зокрема, слід віднести такі:

- державне замовлення;
- ліцензування, патентування і квотування;
- сертифікація та стандартизація;
- застосування нормативів та лімітів;
- регулювання цін і тарифів;
- надання інвестиційних, податкових та інших пільг;
- надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій та

субсидій.

Так, у ч. 2 ст. 6 Закону України «Про транспорт» зазначено, що підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі *державних контрактів, державних замовлень* і договорів на перевезення пасажирів і вантажів з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту. Особливості укладення державних контрактів та здійснення закупівель товарів, робіт, послуг із залученням коштів державного бюджету визначені цілою низкою нормативно-правових актів. Зокрема, вказаним питанням присвячені Закони України «Про державне замовлення для задоволення пріоритетних державних потреб» від 22.12.1995 р., «Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти» від 22.02.2000 р. тощо.

З метою організації здійснення процедур державних закупівель (торгів) та конкурсного відбору нових інвестиційних проектів, що потребують залучення коштів державного бюджету на їх реалізацію, у сфері транспорту та дорожнього господарства засновано Тендерний комітет Міністерства транспорту та зв'язку України, що діє на підставі відповідного Положення (далі – Тендерний комітет).

Тендерний комітет діє з метою реалізації наступних завдань:

а) організації проведення процедур державних закупівель (торгів) на закупівлю товарів, робіт і послуг для потреб центрального апарату;

б) проведення на конкурсних засадах відбору нових інвестиційних проектів підгалузей, що потребують залучення коштів державного бюджету на їх реалізацію;

в) контролю за ефективністю використання коштів державного бюджету розпорядниками коштів нижчого рівня.

Основною метою здійснення процедур державних закупівель (торгів) є визначення підрядної організації, яка запропонувала найвигіднішу тендерну пропозицію та здатна виконати замовлення у відповідності з проектом за умовами контракту. При цьому проведення конкурсного відбору має на меті визначення нових інвестиційних проектів підгалузей для включення їх до інвестиційного розділу проекту державної програми економічного і соціального розвитку на відповідний період, ре-

алізація яких забезпечить ефективне та цільове використання коштів державного бюджету.

Тендерний комітет, як головний розпорядник коштів державного бюджету, виконує наступні функції:

1) здійснює координацію щодо організації торгів, нагляд, сприяння та контроль за роботою тендерних комітетів державних департаментів транспорту, Укрзалізниці, Укравтодору та Укрзалізпрому;

2) забезпечує участь членів Тендерного комітету у здійсненні процедур державних закупівель (торгів), що проводяться підгалузевими тендерними комітетами для потреб авіаційного, залізничного, морського, річкового, автомобільного транспорту та дорожнього господарства за рахунок коштів державного бюджету;

3) затверджує, за поданням тендерних комітетів державних департаментів транспорту, Укрзалізниці, Укравтодору та Укрзалізпрому, плани їх роботи на поточний рік, процедури, умови і терміни їх проведення;

4) погоджує застосування інших, ніж відкриті торги, процедур державних закупівель, очікувана вартість яких дорівнює або перевищує 100 тис. євро, відхиляє тендерні пропозиції в разі несхвальних дій виконавців за поданням тендерних комітетів державних департаментів транспорту, Укрзалізниці, Укравтодору та Укрзалізпрому;

5) розглядає документацію щодо нових інвестиційних проектів виробничого та невиробничого призначення, що передбачають залучення коштів державного бюджету на їх реалізацію, поданих до участі у конкурсному відборі;

6) приймає остаточне рішення щодо відбору нових інвестиційних проектів, які доцільно реалізувати за кошти державного бюджету, і затверджує відповідні висновки;

7) проводить торги щодо державних закупівель для потреб центрального апарату Міністерства, приймає рішення щодо визначення переможця, з яким укладає договір на закупівлю товарів, робіт і послуг у двотижневий термін.

Питання організації діяльності, визначення структури та складу Тендерного комітету віднесені до відання Міністерства

транспорту та зв'язку України, який приймає з цього приводу відповідний наказ.

У Положенні про Тендерний комітет зазначено, що керівництво роботою Тендерного комітету здійснює його Голова – Заступник Міністра. Голова Тендерного комітету призначає відповідального секретаря для організації проведення засідань та підготовки відповідних матеріалів. Залучає, у разі необхідності, відповідних фахівців та експертів. Несе персональну відповідальність за виконання покладених на Тендерний комітет функцій.

Формою роботи Тендерного комітету є засідання, які проводяться згідно з затвердженим його головою планом-графіком та позапланово – у разі виникнення потреби.

Рішення Тендерного комітету, тобто визначення переможця або відхилення тендерної пропозиції, відбір поданих на розгляд інвестиційних проектів, приймається на його засіданнях відкритим голосуванням і є правочинним за наявністю більшості голосів в присутності не менше двох третин його членів. У разі рівного розподілу голосів, голос Голови комітету є ухвальним. Рішення Тендерного комітету оформляється протоколом, який підписується усіма його членами, які брали участь у голосуванні. В триденний термін протокол та звіт про результати здійснення процедури торгів або конкурсного відбору подаються на затвердження Міністру.

У разі порушення регламенту проведення процедур державних закупівель (торгів), порядку конкурсного відбору інвестиційних проектів (необ'єктивність прийнятих рішень), недотримання конфіденційності інформації, а також перевищення своїх повноважень Голова Тендерного комітету та його члени несуть відповідальність згідно з чинним законодавством.

Необхідно звернути увагу на те, що чинним законодавством України перевага у виконанні державних замовлень надається державним підприємствам, зокрема транспортним (наприклад, державне підприємство «Українська авіаційна транспортна компанія». Так, ч. 8 ст. 2 Закону України «Про державне замовлення для задоволення пріоритетних державних потреб» від 22.12.1995 р. встановлено, що для виконавців державного замовлення, за-

снованих повністю або частково на державній власності (державних підприємств, установ та організацій, акціонерних товариств, у статутному фонді яких контрольний пакет акцій належить державі, орендних підприємств, заснованих на державній власності), а також для суб'єктів господарської діяльності України всіх форм власності – монополістів на відповідному ринку продукції державні замовлення на поставку продукції є обов'язковими, якщо виконання державного замовлення не спричиняє збитків зазначеним виконавцям державного замовлення.

Одним з засобів державного регулювання діяльності суб’єктів господарювання, зокрема у сфері транспорту, є застосування нормативів та лімітів. Встановлення відповідних нормативів та лімітів здійснюється, як правило, на рівні підзаконних нормативно-правових актів, які приймаються як профільним Міністерством (зокрема, Міністерством транспорту та зв’язку України) та іншими органами державної виконавчої влади. На сьогодні з цього питання в силу «Перехідних положень» Конституції України від 28.06.1996 р. та Постанови Верховної Ради України «Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР» від 12.09.1991 р. на території України є чинними окремі нормативні акти, які були прийняті за часів СРСР. Серед таких актів можна виокремити «Единые нормы времени на перевозку грузов автомобильным транспортом и сдельные расценки для оплаты труда водителей», затверджені Постановою Держкомпраці СРСР та Секретаріату ВЦРПС від 13.03.1987 р., «Нормы потерь (боя) стекла оконного, витринного, полированного, технического и стеклянных изделий при их перевозке по железной дороге и водным транспортом или в смешанных перевозках, в пределах которых грузоотправитель (поставщик) не несет ответственности», затверджені Міністерством промисловості будівельних матеріалів СРСР від 21.10.1982 р.

При зберіганні, переміщенні, транспортуванні залізничним, водним, автомобільним транспортом спирту етилового застосовуються норми природних втрат, затверджені Наказом Комітету України з монополії на виробництво та обіг спирту, алкогольних напоїв і тютюнових виробів від 10.02.2000 р.

Певні обмеження або ліміти встановлені для проїзду великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами, які закріплені у затверджених Постановою Кабінетом Міністрів України від 18.01.2001 р. Правилах. Згідно з цими Правилами основним документом, який дає право на рух великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами та визначає умови і режим їх проїзду, є дозвіл, що видається перевізнику Державтоінспекцією за наявності погодження з дорожніми, комунальними, залізничними та іншими підприємствами і організаціями. Рух транспортних засобів та їх составів загальною масою до 40 тонн включно, якщо вони не є великогабаритними і контейнеровозів загальною масою до 44 тонн включно та заввишки від поверхні дороги до 4,35 метра включно (на встановлених Укравтодором і управлінням Державтоінспекції МВС маршрутах, які погоджено з відповідними організаціями,), здійснюється без дозволу.

До вищевказаної категорії державних регуляторів господарських відносин у сфері транспорту можна віднести і норми, які встановлюють вимоги щодо забезпечення пожежної, екологічної безпеки, безпеки експлуатації транспортних засобів, здійснення перевезень пасажирів тощо. Зокрема, питанням пожежної безпеки присвячені наступні нормативно-правові акти – Правила пожежної безпеки для підприємств і організацій автомобільного транспорту України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 21.12.1998 р.; Перелік об'єктів авіаційного транспорту України, що підлягають обладнанню автоматичними установками пожежегасіння та пожежної сигналізації, затверджений Наказом Державіаслужби від 18.05.2006 р.

Здійснення відповідних заходів щодо забезпечення безпечної експлуатації транспортних засобів передбачено однойменною Постановою Кабінету Міністрів України від 09.07.1999 р. Питанню забезпечення безпеки пасажирів на транспорті та охорони довкілля присвячені, зокрема, такі нормативні акти: Постанови Кабінету Міністрів України «Про Програму заходів щодо забезпечення збереження вантажів, захисту їх від розкрадань і безпеки пасажирів на транспорті» від 05.01.1995 р.; «Про утворення Національної координаційної ради з питань транспорту, здоров'я та довкілля» від 11.11.1999 р.

Необхідно звернути увагу на те, що Національна координаційна рада з питань транспорту, здоров'я та довкілля створена з метою координації діяльності, пов'язаної з виконанням Програми спільних дій (далі – Програма), прийнятої на Регіональній конференції міністрів довкілля та транспорту під егідою Європейської економічної комісії ООН (Відень, 1997 рік), та Хартії про транспорт, здоров'я та довкілля (дал – Хартія), ухваленої на Третій європейській конференції міністрів довкілля та здоров'я (Лондон, 1999 рік).

Основними завданнями Національної координаційної ради з питань транспорту, здоров'я та довкілля є:

координація діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій, пов'язаної з виконанням Програми та Хартії;

розроблення пропозицій щодо впровадження передбачених Програмою та Хартією зобов'язань;

контроль за виконанням рішень, прийнятих Радою;

підготовка звітів і довідок про стан виконання Україною своїх зобов'язань у рамках Програми та Хартії;

розгляд відповідних матеріалів, що надходять від Всесвітньої організації охорони здоров'я та Європейської економічної комісії ООН і підготовка на їх основі пропозицій;

залучення міжнародної фінансової і технічної допомоги для досягнення цілей, передбачених Програмою та Хартією;

інформування громадськості через засоби масової інформації про вплив транспорту на здоров'я людини та довкілля, а також про хід виконання Програми та Хартії.

Все це свідчить про активну участь України у діяльності міжнародних організацій та створення відповідних умов для наближення правової системи України з питань транспорту та охорони довкілля до світових стандартів.

Відповідно до ч. 1 ст. 5 Закону України «Про транспорт» відносини підприємств транспорту загального користування з центральними та місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування будуються на основі податків, податкових пільг, встановлених нормативів та інших економічних засобів відповідно до чинного законодавства України. Використання механізму податків та податкових пільг як засобу державного регулювання господарських відносин передбачено

також нормами Господарського кодексу України (ч. 2 ст. 12). Особливості оподаткування власників транспортних засобів та надання податкових пільг визначаються спеціальним законодавчим актом – Законом України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів» від 11.12.1991 р. Так, цим Законом встановлено, що платниками податку з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів є підприємства, установи та організації, які є юридичними особами, іноземні юридичні особи (далі - юридичні особи), а також громадяни України, іноземні громадяни та особи без громадянства (далі – фізичні особи), які здійснюють першу реєстрацію в Україні, реєстрацію, перереєстрацію транспортних засобів та/або мають зареєстровані в Україні згідно чинного законодавства власні транспортні засоби, які відповідно до ст. 2 цього Закону є об'єктами оподаткування.

Об'єктами оподаткування, відповідно до ст. 2 вказаного Закону, визначено:

трактори (колісні) - код за Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності (далі - код) - 8701, крім гусеничних;

тільки сідельні тягачі - код 87 01 20;

автомобілі, призначені для перевезення не менше 10 осіб, включаючи водія, - код 87 02;

автомобілі легкові - код 87 03;

автомобілі вантажні - код 87 04;

автомобілі спеціального призначення, крім тих, що використовуються для перевезення пасажирів і вантажів, - код 87 05 (крім автомобілів спеціального призначення швидкої допомоги та пожежних);

мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з установленим двигуном - код 87 11, крім тих, що мають об'єм циліндра двигуна до 50 $см^3$, - код 87 11 10;

яхти та судна парусні з допоміжним двигуном або без нього (крім спортивних) - код 89 03 91;

човни моторні і катери, крім човнів з підвісним двигуном (крім спортивних), - код 89 03 92;

інші човни (крім спортивних) - код 89 03 99.

До транспортних засобів, що не є об'єктами оподаткування, відносяться:

трактори на гусеничному ходу - код 87 01 30;

мотоцикли (включаючи мопеди) та велосипеди з установленим двигуном з об'ємом циліндра двигуна до 50 $см^3$ - код 87 11 10;

тільки автомобілі спеціального призначення швидкої допомоги та пожежні - код 87 05;

транспортні засоби вантажні, самохідні, що використовуються на заводах, складах, у портах та аеропортах для перевезення вантажів на короткі відстані, - код 87 09;

машини і механізми для сільськогосподарських робіт - коди 84 32; 84 33;

тільки яхти, судна парусні і човни спортивні - коди 89 03 91; 89 03 92; 89 03 99.

Особи, які мають право на пільги з цього податку, визначені у ст. 4 Закону України «Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів».

Як засіб державного регулювання відносин господарювання, в цілому, та у сфері транспорту, зокрема, господарським законодавством визначено надання дотацій, компенсацій, цільових інновацій та субсидій. Одним з елементів державної економічної та соціальної політики визнано необхідність ресурсного забезпечення розвитку транспорту, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення, фінансової підтримки розвитку окремих галузей транспортного комплексу України. Так, основні напрямки забезпечення сталої роботи транспортного і дорожнього комплексів як важливого фактору стабілізації економіки України визначено у Постанові Кабінету Міністрів України «Про державну підтримку розвитку транспорту та шляхів сполучення загального користування» від 22.02.1994 р. У п. 1 вказаної Постанови встановлені першочергові заходи забезпечення пріоритетного розвитку транспорту та шляхів сполучення загального користування, а саме:

надання підприємствам всіх видів транспорту і дорожнього господарства державної інвестиційної підтримки із спрямуванням коштів передусім на розвиток і технічне переозброєння матеріально-технічної бази, в тому числі на оновлення рухомого складу;

забезпечення потреб підприємств транспорту тими видами ресурсів, виробництво і споживання яких контролюється і централізовано розподіляється державою;

виділення коштів з державного валютного фонду та надання позичок на умовах повної валютної самоокупності для придбання за кордоном рухомого складу, запасних частин до нього та іншого технологічного устаткування, виробництво якого найближчими роками не здійснюватиметься на вітчизняних підприємствах;

проведення державного фінансування науково-технічних розробок, що мають міжгалузеве значення і виконуються за державними соціально-економічними програмами.

На розроблення та реалізацію заходів щодо залучення капіталовкладень у сферу залізничного транспорту спрямована Постанова Кабінету Міністрів України «Про заходи державної підтримки залізничного транспорту» від 23.04.1999 р. У згаданій Постанові вказано на необхідність виконання завдань Програми реструктуризації залізничного транспорту та продовження роботи, спрямованої на структурну перебудову галузі, вдосконалення системи управління і підвищення якості транспортних послуг.

Питання ліцензування, патентування, сертифікації, стандартизації, а також ціноутворення будуть детально розглянуті у наступних підрозділах цієї глави.

Враховуючи високий рівень травматизму, притаманний транспорту взагалі як джерелу підвищеної небезпеки, держава цілеспрямовано розробляє відповідні правові заходи, спрямовані на мінімізацію та відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та майну потерпілих при експлуатації транспортних засобів на території України. На сьогодні дуже велика кількість нещасних випадків трапляється у сфері наземного транспорту, у зв’язку з чим прийняття Закону України «Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів» від 01.07.2004 р. обумовлено потребами часу та необхідністю державного регулювання відносин у цій сфері. Як вказано у ст. 3 цього Закону обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності здійснюється з метою забезпечення відшкодування шкоди, заподіяної життю, здоров'ю та/або майну потерпілих внаслідок дорожньо-транспортної пригоди та захисту майнових інтересів страхувальників.

Окрему категорію відносин за участю держави складають відносини, які виникають під час митного оформлення транспортних засобів та вантажів, що переміщаються через митну територію України. Правову базу вказаних відносин складають Митний кодекс України від 12.12.1991 р., Закони України «Про ставки акцизного збору і ввізного мита на деякі транспортні засоби» від 24.05.1996 р., «Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України» від 13.09.2001 р., «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» від 06.07.2005 р. та ціла низка підзаконних нормативно-правових актів, зокрема, акти Державної митної служби України – Наказ «Про затвердження Порядку митного контролю та митного оформлення консолідованих вантажів, що переміщуються автотранспортом через митні ліцензійні склади транспортними й транспортно-експедиційними організаціями» від 20.05.2002 р.

Відповідно до положень Закону України «Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів та транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України» громадянами можуть ввозитися транспортні засоби на митну територію України для вільного користування (ст. 5), ввозитися тимчасово (ст. 11), з метою транзиту через територію України (ст. 12).

При цьому треба мати на увазі, що, згідно із ст. 1 Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів», пропуск на митну територію України з метою вільного обігу (у тому числі з метою розкомплектування на запасні частини) тракторів колісних для перевезення напівпричепів (сідельних тягачів), автобусів, легкових автомобілів, вантажних автомобілів, автомобілів спеціального призначення та шасі з встановленими двигунами – коди товарних позицій згідно з Українською класифікацією товарів зовнішньоекономічної діяльності 8701 20, 8702-8705 та 8706 (шасі з встановленими двигунами тільки для автомобілів товарних позицій 8701 20 та 8702-8705) допускається за умови, що на

момент переміщення через митний кордон України пройшло не більше 8 років з дати їх виготовлення.

Специфіка функціонального призначення транспортної системи України як стратегічної галузі держави обумовлює особливості навіть у питаннях вирішення колективних трудових спорів. Ст. 18 Закону України «Про транспорт» проголошує, що припинення роботи (страйк) на підприємствах транспорту може бути у разі невиконання адміністрацією підприємства умов тарифних угод, крім випадків, пов'язаних з перевезенням пасажирів, обслуговуванням безперервно діючих виробництв, а також, коли страйк становить загрозу життю і здоров'ю людини. Таким чином, держава намагається забезпечити стабільну роботу усіх галузей економіки та запобігти можливій паралізації діяльності органів державної влади, місцевого самоврядування, стратегічно важливих підприємств. Крім того, судова практика Верховного Суду України свідчить про те, що останній дотримується точки зору про неприпустимість припинення роботи як засіб вирішення колективного трудового спору на транспортних підприємствах, зокрема залізничного транспорту (Ухвала Верховного Суду України від 29.09.1993 р.).

В умовах воєнного та надзвичайного стану (так званий «особливий період») транспорт відіграє дуже важливу роль, забезпечуючи обороноздатність держави, евакуацію населення, вантажів, а також народногосподарські перевезення. Визначенню засад функціонування транспорту у особливий період присвячений Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20.10.1998 р. Відповідно до ст. 1 цього Закону єдину транспортну систему України в особливий період складають транспорт та транспортна інфраструктура незалежно від форм власності, крім тих, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань.

До основних завдань єдиної транспортної системи України в особливий період необхідно віднести:

забезпечення потреб Збройних Сил України та інших військових формувань народного господарства і цивільної оборони в перевезеннях;

своєчасна поставка в повному обсязі технічно справних, у тому числі й переобладнаних транспортних засобів Збройним

Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань;

проведення ремонту транспортних засобів, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням, а також тих, що залишаються після передачі Збройним Силам України та іншим військовим формуванням;

технічне прикриття та відбудова найважливіших об'єктів і споруд оборонного значення;

виробництво промислової продукції військового та загального призначення, необхідної для функціонування транспорту.

Держава розробляє основні заходи щодо підготовки єдиної транспортної системи України до функціонування в особливий період. При цьому усі заходи можна об’єднати у дві групи: організаційні та інженерно-технічні.

До *організаційних* можна віднести наступні заходи:

створення автоматизованої (комп'ютерної) системи управління транспортом в особливий період;

раціональне розміщення транспорту та транспортної інфраструктури на території країни;

розроблення комплексних програм розвитку вантажних і пасажирських перевезень з урахуванням функціонування транспорту в особливий період;

оновлення матеріально-технічної бази державного і мобілізаційного резерву для функціонування транспорту в особливий період;

створення, розвиток та збереження мобілізаційних потужностей.

Основними *інженерно-технічними* заходами забезпечення готовності усіх видів транспорту для його роботи в особливий період є:

збільшення пропускної спроможності найважливіших транспортних комунікацій і провізної спроможності всіх видів транспорту, забезпечення широкого маневру і дублювання перевезень;

створення дублюючих мостових переходів і організація переправ через важливі водні перешкоди, тимчасових перевантажувальних районів поблизу найбільш можливих ділянок руйнування комунікацій;

будівництво об'їзних доріг навколо міст, віднесених до категоровапих об'єктів і відповідних груп цивільної оборони;

підвищення надійності забезпечення транспорту електроенергією, пальним, водою, запасними частинами, мастильними та іншими матеріалами, підготовка сил і засобів до технічного прикриття, створення мобільного резерву пересувних ремонтних засобів для підтримання в працездатному стані транспортних засобів і споруд;

пристосування всіх видів транспортних засобів для евакуації населення, зокрема поранених, уражених і хворих, розвиток пакетних і контейнерних перевезень вантажів, уніфікація засобів, які при цьому використовуються, для всіх видів транспорту;

підготовка транспортних засобів для виконання перевезень в умовах радіоактивного, хімічного і бактеріологічного зараження, а також для роботи в умовах світломаскування.

Як зазначено у ч. 7 ст. 9 Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період», управління єдиною транспортною системою України в особливий період здіснює Міністерство транспорту та зв’язку України. У складі Міністерства транспорту та зв’язку України створюється Державна спеціальна служба транспорту, правові засади функціонування якої визначені у Законі України «Про Державну спеціальну службу транспорту» від 05.02.2004 р.

Відповідно до ч. 2 ст. 1 цього Закону основними завданнями Державної спеціальної служби транспорту є:

технічне прикриття, відбудова, встановлення загороджень на об'єктах національної транспортної системи України з метою забезпечення діяльності Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України;

будівництво та ремонт у мирний час і в умовах воєнного стану нових та підвищення строку експлуатації і пропускної спроможності діючих об'єктів національної транспортної системи;

відбудова транспортних комунікацій, порушених унаслідок надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, аварій і катастроф;

охорона об'єктів національної транспортної системи України в мирний час і в особливий період;

виконання інших завдань, пов'язаних із участю в обороні держави та забезпеченням ефективного функціонування національної транспортної системи України.

Державна спеціальна служба транспорту виконує наступні функції:

*у мирний час*:

організація, планування і проведення робіт з технічного прикриття та відбудови об'єктів національної транспортної системи України;

проведення планових робіт з будівництва нових та підвищення строків експлуатації і пропускної спроможності діючих об'єктів національної транспортної системи України;

участь у ліквідації наслідків аварій, катастроф, пожеж, стихійного лиха на транспортних комунікаціях, проведення в разі необхідності аварійно-рятувальних та інших невідкладних робіт у небезпечних районах унаслідок надзвичайних ситуацій техногенного, природного та екологічного характеру;

підтримання у стані постійної готовності потенціалу Державної спеціальної служби транспорту для виконання завдань в особливий період, у тому числі збереження, накопичення і своєчасна заміна спеціальної техніки та інших матеріальних ресурсів у непорушному запасі та мобілізаційному резерві, створення резерву навчених людських ресурсів на особливий період та з метою виконання робіт з ліквідації аварій і катастроф, під час надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, а також вирішення інших завдань у сфері оборони, пов'язаних з використанням об'єктів національної транспортної системи України;

проведення розмінування вибухонебезпечних предметів на об'єктах національної транспортної системи України із залученням у разі необхідності підрозділів Збройних Сил України і Міністерства України з питань надзвичайних ситуацій та у справах захисту населення від наслідків Чорнобильської катастрофи;

*в особливий період*:

забезпечення постійної готовності підрозділів Державної спеціальної служби транспорту до виконання покладених на них завдань;

технічне прикриття, відновлення та встановлення загороджень на найважливіших об'єктах національної транспортної системи України;

розмінування вибухонебезпечних предметів на об'єктах національної транспортної системи України із залученням у разі необхідності підрозділів Збройних Сил України та забезпечення

експлуатації головних ділянок відновлюваних залізничних напрямків;

наведення, будівництво, експлуатація і ремонт (реконструкція) наплавних залізничних мостів та естакад;

підвищення пропускної спроможності діючих та будівництво нових доріг, залізничних колій, обходів, вузлів, тунелів та мостів;

виконання заходів територіальної оборони, а також заходів, спрямованих на додержання правового режиму воєнного та надзвичайного стану.

Таким чином, державне регулювання господарських відносин у сфері транспорту дозволяє гармонічно поєднувати публічно-правові та приватноправові інтереси держави та суб'єктів господарювання у транспортних правовідносинах, визнаючи найвищою цінністю життя та здоров'я населення як основного споживача транспортних послуг.

## 2. Прогнозування та планування економічного і соціального розвитку транспортної системи

Відповідно до ст. 9 Господарського кодексу України економічна та соціальна політика у сфері господарювання, в цілому, та у галузі транспорту, зокрема, може здійснюватися як на довгостроковій основі (економічна стратегія), так і з метою вирішення питань у поточному періоді (економічна тактика). Здійснення державою економічної стратегії і тактики у сфері господарювання, в цілому, та у галузі транспорту, зокрема, спрямовується на створення економічних, організаційних та правових умов, за яких суб'єкти господарювання враховують у своїй діяльності показники прогнозних і програмних документів економічного і соціального розвитку. Це означає, що суб'єктам господарювання, які не враховують суспільні інтереси, відображені в програмних документах економічного і соціального розвитку, не можуть надаватися передбачені законом пільги та переваги у здійсненні господарської діяльності. Тим самим підкреслюється примат суспільних, публічних інтересів над інтересами приватними. У цьому, як бачиться, і полягає сутність господарсько-правового методу регулювання господарських відносин, зокрема, у сфері транспорту.

Правову базу планування та прогнозування економічного та соціального розвитку держави в цілому та окремих галузей економіки складають документи універсального та спеціального характеру.

До першої групи можна віднести вищезгаданий Господарський кодекс України, Закони України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України» від 23.03.2000 р., «Про державні цільові програми» від 18.03.2004 р.

Друга група представлена переважно галузевими нормативно-правовими актами, зокрема, у сфері транспорту діє ціла низка програмно-прогнозних документів на середньо- та короткостроковий періоди, затверджені центральними органами виконавчої влади. Так, це Постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми створення та функціонування національної

мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні» від 20.03.1998 р., «Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки» від 09.11.2000 р., «Про схвалення Державної програми розвитку транспортно-дорожнього комплексу на 2000-2004 роки» від 30.12.2000 р., «Про затвердження Програми формування та розвитку Державної спеціальної служби транспорту на 2005-2015 роки» від 21.09.2005 р., «Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки» від 12.04.2006 р.; Розпорядження Кабінету Міністрів України «Про схвалення Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки» від 31.12.2004 р., «Про схвалення Концепції Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2006-2015 роки» від 15.06.2006 р.; Накази Міністерства транспорту України «Про розробку проекту Стратегії розвитку транспортно-дорожнього комплексу України до 2011 р.» від 26.12.2002 р., «Про затвердження плану реалізації Програми створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2003 рік» від 27.03.2003 р., «Про затвердження Програми виставкової діяльності в галузі транспортно-дорожнього комплексу України» від 30.01.2004 р.; Міністерства транспорту та зв'язку «Про організацію виконання Концепції інтеграції транспортних систем Російської Федерації та України» від 08.09.2004 р., «Про формування графіку реалізації Програми розвитку автотранспортного обслуговування населення у сільській місцевості «Сільський автобус» на 2005-2007 роки» від 09.02.2005 р.

У ч. 2 ст. 1 Закону України «Про транспорт» зазначено, що розвиток і вдосконалення транспорту здійснюється відповідно до державних цільових програм з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечується державою. Особливості розроблення та виконання державних цільових програм визначені вищезгаданим Законом України «Про державні цільові програми». При цьому є важливим визначення місця державних цільових програм в системі планування та прогнозування економічного і соціального розвитку України. Чинним законодавством України передбачено, що заходи, завдання та показники державних цільових програм:

включаються до відповідних розділів Державної програми економічного і соціального розвитку України на відповідний рік;

враховуються під час складення проекту Державного бюджету України на відповідний рік шляхом визначення головними розпорядниками бюджетних коштів обсягів видатків на їх реалізацію у складі бюджетних програм та включення центральним органом виконавчої влади з питань фінансів відповідних бюджетних запитів до пропозицій проекту Державного бюджету України (ст. 4 Закону України «Про державні цільові програми»).

Згідно із ст. 8 Закону України «Про державне прогнозування та розроблення програм економічного і соціального розвитку України» державна програма економічного і соціального розвитку України на короткостроковий період розробляється щороку взаємоузгоджено з проектом Державного бюджету України на відповідний рік.

У Державній програмі економічного і соціального розвитку України на наступний рік конкретизуються заходи, передбачені в Програмі діяльності Кабінету Міністрів України, та завдання, визначені у щорічному посланні Президента України до Верховної Ради України про внутрішнє і зовнішнє становище України. У Державній програмі економічного і соціального розвитку України на наступний рік повинні бути відображені:

аналіз соціально-економічного розвитку країни за минулий та поточний роки та характеристика головних проблем розвитку економіки і соціальної сфери;

вплив очікуваних змін зовнішньополітичної та зовнішньоекономічної ситуації на економіку країни;

цілі та пріоритети економічного і соціального розвитку у наступному році;

система заходів щодо реалізації державної політики з визначенням термінів виконання та виконавців;

основні макроекономічні показники, обсяги капітальних вкладень, показники державного замовлення та інші необхідні показники і баланси економічного і соціального розвитку, в тому числі у розрізі галузей економіки, Автономної Республіки Крим, областей, міст Києва та Севастополя;

перелік державних цільових програм, що фінансуватимуться в наступному році за рахунок коштів Державного бюджету України;

показники розвитку державного сектора економіки, зокрема отримання та використання доходів від розпорядження державним майном, ефективності використання об'єктів права державної власності, розвитку казенних підприємств.

Державна програма економічного і соціального розвитку України на наступний рік подається до Верховної Ради України одночасно з проектом Державного бюджету України на відповідний рік. Після затвердження Верховною Радою України Державна програма економічного і соціального розвитку України публікується в офіційних виданнях Верховної Ради України та газеті «Урядовий кур'єр».

Згідно з вимогами чинного законодавства України прогнозні та програмні документи економічного і соціального розвитку розробляються на основі комплексного аналізу демографічної ситуації, стану використання природного, виробничого, науково-технічного та трудового потенціалу, конкурентоспроможності вітчизняної економіки, оцінки досягнутого рівня розвитку економіки і соціальної сфери та з урахуванням впливу зовнішніх політичних, економічних та інших факторів і очікуваних тенденцій зміни впливу цих факторів у перспективі.

Показники прогнозних і програмних документів економічного і соціального розвитку є орієнтиром для розроблення суб'єктами підприємницької діяльності власних прогнозів, планів, бізнес-планів та інших документів.

Систему програмно-прогнозних документів економічного та соціального розвитку держави складають документи не тільки територіального, але і галузевого характеру. Зокрема, на галузевому рівні розробляються прогнози розвитку галузей економіки на середньостроковий період і програми розвитку галузей економіки.

Прогнози розвитку галузей економіки на середньостроковий період розробляються на п'ять років.

У прогнозі розвитку галузі економіки, зокрема транспортної, на середньостроковий період повинні бути відображені:

аналіз розвитку відповідної галузі економіки за попередній період;

характеристика використання виробничого потенціалу галузі;

оцінка задоволення потреб у основних видах товарів і послуг, що виробляються підприємствами галузі, на внутрішньому ринку;

характеристика головних проблем розвитку галузі;

прогноз кон'юнктури на внутрішніх і зовнішніх ринках основних видів товарів та послуг галузі;

можливі шляхи розв'язання головних проблем розвитку галузі;

цілі та пріоритети розвитку галузі у середньостроковий період та пропозиції щодо напрямів державної політики у цій галузі;

пропозиції щодо структурної перебудови галузі, технологічного оновлення виробництва, впровадження досягнень науково-технічного прогресу, енергозбереження та підвищення ефективності виробництва;

основні показники розвитку галузі (обсяги та ефективність виробництва, розвиток конкуренції, конкурентоспроможність продукції, забезпеченість сировиною та матеріалами, фінансове становище підприємств галузі, розвиток міжгалузевих зв'язків, ефективність системи збуту продукції, обсяги інвестицій);

висновки щодо тенденцій та напрямів розвитку відповідної галузі протягом середньострокового періоду.

При цьому програми розвитку галузей економіки розробляються з метою реалізації державної політики щодо регулювання розвитку цих галузей економіки, концентрації фінансових, матеріально-технічних та інших ресурсів, виробничого і науково-технічного потенціалу країни, а також координації діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, підприємств, установ, організацій і громадян для розв'язання найважливіших проблем галузі.

Термін дії програми розвитку галузі економіки залежить від специфіки галузі та поставлених завдань.

Складовими частинами програми розвитку галузі економіки повинні бути:

характеристика стану розвитку відповідної галузі економіки, використання виробничого потенціалу, головних проблем розвитку відповідної галузі та шляхів їх розв'язання, стратегічні цілі, техніко-економічне обгрунтування та оцінка необхідних ресурсів для виконання програми;

комплекс заходів і завдань (цільових проектів);

фінансове та ресурсне забезпечення програми;

розрахунок очікуваної ефективності та термін виконання програми;

механізм управління та контролю за ходом виконання програми.

Таким чином, вищепроведений аналіз чинного законодавства України дав можливість розглянути загальні засади планування та прогнозування розвитку економіки держави, в цілому, та її транспортної системи, зокрема.

На прискорення розвитку транспортної системи України, її інтеграції в європейську та світову транспортні системи спрямована Концепція реформування транспортного сектору економіки (далі – Концепція), затверджена згаданою Постановою Кабінету Міністрів України від 09.11.2000 р. У Концепції згадується, що досі залишаються нерозв'язаними проблеми транспортної галузі, що характеризуються:

спадом попиту на вантажні та пасажирські перевезення, багаторазовим зростанням цін на матеріальні ресурси, що призводить до значного зниження реальних доходів транспорту;

низькою конкурентоспроможністю транспортно-дорожнього комплексу на зовнішньому і внутрішньому ринку;

невирішеністю питання щодо джерел фінансування транспортно-дорожнього комплексу;

відсутністю іноземних та вітчизняних інвестицій у фінансуванні техніко-технологічної модернізації розвитку транспорту;

недостатньою ефективністю функціонування транспортно-дорожнього комплексу, яка пов'язана насамперед із повільним вирішенням питань приведення у відповідність з обсягами виконуваної роботи експлуатаційного персоналу і основних фондів, транспортної інфраструктури, а також з утриманням непрофільних для галузі об'єктів, низькими темпами впровадження ресурсозберігаючих технологій;

недосконалістю нормативно-правового забезпечення діяльності транспортно-дорожнього комплексу, повільним вирішенням питань уніфікації транспортного законодавства відповідно до міжнародного права.

Концепція має за *мету* забезпечувати:

реформування транспортного сектору економіки;

стабільний розвиток транспортного сектору економіки та інтеграцію його у європейську і світову транспортні системи;

формування транспортної системи, яка б повністю задовольняла потреби у перевезеннях пасажирів і вантажів;

структурну перебудову транспорту, спрямовану на посилення державного регулювання природних монополій;

зниження транспортних витрат у вартості продукції, визначення економічно обгрунтованих тарифів;

створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг.

Для досягнення зазначеної мети необхідно провести широкомасштабну структурну реформу на основі вирішення таких основних *завдань*:

демонополізація окремих видів транспорту та видів їх діяльності;

розвиток ринкової конкуренції на основі різних форм власності;

забезпечення державного регулювання та контролю за встановленням економічно обгрунтованих тарифів, недопущення зловживання монопольним становищем на ринку транспортних послуг;

створення економічного механізму для ефективної діяльності підприємств транспорту та підвищення якості транспортних послуг;

забезпечення цілісності розвитку економічного простору країни, недопущення транспортного роз'єднання її окремих регіонів і погіршення транспортного сполучення з іншими країнами;

створення умов для модернізації та розвитку транспортного сектору переважно на основі самофінансування.

Розвиток транспорту має здійснюватися відповідно до напрямів та прогнозів соціально-економічного розвитку України з врахуванням особливостей соціально-економічного розвитку регіонів, забезпечувати економічну ефективність капітальних вкладень і передбачати істотне підвищення технічного рівня всіх видів транспорту, їх технічне оновлення та модернізацію.

Так, концептуальні питання розвитку міського електротранспорту висвітлені у Концепції Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2006-2015 роки (далі – Програма), за-

твердженій вищезгаданим Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 15.06.2006 р. Як вказано у цьому документі, метою Програми є створення умов для надання населенню доступних якісних та безпечних послуг з перевезень міським електротранспортом, забезпечення його сталого функціонування, подальшого розвитку та збільшення питомої ваги у пасажирських перевезеннях у містах з підвищеним рівнем забруднення навколишнього природного середовища та у зонах масового відпочинку, поліпшення технічного оснащення підприємств міського електротранспорту. Для виконання Програми необхідно забезпечити перехід міського електротранспорту до роботи в ринкових умовах, державну фінансову підтримку його розвитку, оновлення парку трамвайних вагонів і тролейбусів, виробництво сучасного рухомого складу, застосування новітніх енергозберігаючих технологій під час будівництва, реконструкції і модернізації об'єктів міського електротранспорту, корегування та розроблення генеральних планів населених пунктів, передбачивши в них заходи із збереження і розвитку інфраструктури міського електротранспорту.

Комплексне розв'язання проблеми збереження мереж міського електротранспорту і його розвитку можливе лише за умови визначення реальних джерел фінансування будівництва і реконструкції мереж, заміни трамвайних вагонів і тролейбусів, які вичерпали свій експлуатаційний ресурс, за такими трьома варіантами:

органи місцевого самоврядування - власники підприємств міського електротранспорту здійснюють будівництво та реконструкцію трамвайних колій і контактних мереж із застосуванням новітніх технологій, розробляють і виконують за рахунок власних коштів або коштів лізингу заходи з оновлення рухомого складу. Цей варіант використовується і на даний час, але через обмежені можливості місцевих бюджетів не забезпечує розвитку міського електротранспорту;

будівництво та реконструкція трамвайних колій і контактних мереж із застосуванням новітніх технологій, модернізація рухомого складу, закупівля трамвайних вагонів і тролейбусів здійснюються за рахунок державного бюджету. За таким варіантом робота проводилася до 1991 року та під час

будівництва тролейбусної лінії у м. Керчі, першу чергу якої введено в експлуатацію у 2004 році;

збереження та реконструкція існуючих, будівництво нових трамвайних колій і контактних мереж із застосуванням новітніх технологій, розроблення та випуск нових типів рухомого складу і його придбання здійснюються за рахунок державного і місцевих бюджетів на умовах співфінансування та інших джерел, що відповідає вимогам ст. 17 Закону України «Про міський електричний транспорт» та статті 5 Закону України «Про транспорт»; при цьому забезпечується реалізація інвестиційних та інноваційних проектів у сфері міського електротранспорту.

На сьогодні актуальними та потребуючими негайного вирішення є питання створення в Україні мережі швидкісних залізничних магістралей для сполучення столиці України з великими обласними та промисловими центрами, а також з країнами Західної Європи та СНД. Саме з метою подолання цієї проблеми Розпорядженням Кабінету Міністрів України від 31.12.2004 р. затверджено Концепцію Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки (далі – Державна цільова програма).

*Метою* вказаної Державної цільової програми є:

впровадження у 2005-2015 роках швидкісного руху пасажирських поїздів на основних залізничних напрямках, що сполучають м. Київ з більшістю обласних центрів, Кримом та великими індустріальними регіонами країни;

істотне підвищення провізної спроможності залізничного транспорту у сфері пасажирських перевезень;

скорочення часу перебування пасажирів у дорозі і забезпечення на цій основі задоволення потреб населення у здійсненні поїздок до місця роботи, навчання, лікування, спілкування, відпочинку, а також інших поїздок особистого характеру протягом однієї доби (як правило, у денний час);

зменшення собівартості пасажирських перевезень та витрат суспільства на усунення наслідків роботи транспорту;

створення конкурентного середовища на ринку транспортних послуг;

забезпечення інтеграції залізниць України у європейську транспортну систему.

Для досягнення визначеної мети необхідно вирішити такі основні *завдання*:

здійснити реконструкцію та модернізацію інфраструктури основних залізничних ліній, забезпечивши можливість пропуску пасажирських поїздів із швидкістю до 200 кілометрів на годину;

забезпечити залізниці швидкісним рухомим складом;

узгодити впровадження швидкісного руху пасажирських поїздів з топологією швидкісних та високошвидкісних перевезень на напрямку Європа - Азія, визначеному Організацією співробітництва залізниць (Бюлетень ОСЗ, 2000 р.).

Створення швидкісних магістралей дасть змогу розв'язати багато не тільки галузевих, а і загальнодержавних проблем, зокрема забезпечити:

скорочення витрат часу на поїздки;

збільшення частки залізничного транспорту на ринку транспортних послуг;

зменшення собівартості перевезення пасажирів;

оновлення рухомого складу залізниць;

інтеграцію вітчизняних залізниць у європейську мережу швидкісного сполучення;

підвищення мобільності населення;

стимулювання розвитку соціальної інфраструктури регіонів;

зміцнення науково-технічного та інтелектуального потенціалу;

створення додаткових робочих місць.

зменшення забруднення довкілля завдяки ширшому використанню екологічно чистих залізничних перевезень замість автомобільних, які справляють шкідливий вплив на навколишнє середовище.

підвищення рівня безпеки руху завдяки автоматичному контролю стану основних вузлів вагонів;

високий рівень комфорту.

Однією з найдинамічніших сфер сучасної світової економіки, яка відіграє важливу роль у зміцненні міжнародних зв'язків, внутрішньої та зовнішньої торгівлі, пропаганді передових технологій, нових видів продукції та послуг є виставкова діяльність. Виставкова діяльність транспортної галузі України – невід'ємна складова частина розвитку ринкових процесів транспортно-дорожнього комплексу, стимулює закріплення позитивних струк-

турних змін на транспорті, сприяє його науково-технічному та технологічному оновленню. Саме на розвиток виставкової діяльності в галузі транспортно-дорожнього комплексу України спрямована однойменна Програма (далі – Програма виставкової діяльності), затверджена Наказом Міністерства транспорту України від 30.01.2004 р.

Основними напрямками Програми виставкової діяльності є:

підвищення рівня виставкової діяльності;

стимулювання участі підприємств транспорту та дорожнього господарства у виставкових заходах;

удосконалення нормативно-правової бази;

забезпечення добросовісної конкуренції у сфері виставкової діяльності;

інформаційне забезпечення виставкової діяльності;

формування та виконання планів виставкової діяльності в транспортній галузі та дорожньому господарстві;

участь в міжнародних та інших виставкових заходах.

В результаті реалізації Програми виставкової діяльності очікується поліпшення стану забезпечення виставкової діяльності в галузі транспортно-дорожнього комплексу України, удосконалення системи організації та проведення міжнародних, галузевих, спеціалізованих виставок, сприяння розвитку транспортного сектору економіки, співробітництва та зв'язків.

З метою формування мобільної, оснащеної сучасною технікою транспортної служби для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час та в умовах воєнного і надзвичайного стану розроблено Програму формування та розвитку Державної спеціальної служби транспорту на 2005-2015 роки (дал – Програма Держспецтрансслужби), затверджену Постановою Кабінету Міністрів України від 21.09.2005 р.

У забезпеченні зміцнення економічного та оборонного потенціалу держави важливу роль відігравали залізничні війська Збройних Сил, які виконували завдання з технічного прикриття залізниць для здійснення військових і господарських перевезень. На Держспецтрансслужбу, утворену відповідно до Закону України «Про Державну спеціальну службу транспорту» на базі залізничних військ Збройних Сил як спеціалізований державний орган транспорту в складі Мінтрансзв'язку, покладено значно ширші завдання та функції ніж на зазначені війська, тому

існуюча структура та наявна техніка не можуть забезпечити їх виконання в повному обсязі.

Основними завданнями Програми Держспецтрансслужби є:

збереження і розвиток інфраструктури та системи підготовки особового складу та мобілізаційних ресурсів;

розроблення і поетапне впровадження раціональної за структурою і економічно доцільної системи органів управління Держспецтрансслужби;

приведення чисельності особового складу Держспецтрансслужби у відповідність з покладеними на неї завданнями з метою забезпечення стабільного функціонування національної транспортної системи;

нарощення виробничих потужностей структурних підрозділів Держспецтрансслужби з технічного прикриття, відновлення і будівництво об'єктів транспорту за рахунок модернізації та переоснащення їх новими зразками техніки, застосування прогресивних конструкцій і технологій;

удосконалення виробничих технологій встановлення загороджень та розмінування вибухонебезпечних предметів на об'єктах національної транспортної системи;

забезпечення співробітництва Держспецтрансслужби з відповідними органами іноземних держав.

Програма Держспецтрансслужби виконується за такими основними напрямами:

створення нормативно-правової бази для забезпечення належного функціонування Держспецтрансслужби;

створення ефективної системи управління Держспецтрансслужби;

розроблення нових форм ведення будівельно-відбудовних робіт;

модернізація та створення нової, уніфікованої, високоефективної системи технічного оснащення Держспецтрансслужби;

збереження та накопичення непорушного запасу і мобілізаційного резерву;

удосконалення системи підготовки кадрів;

військово-технічне співробітництво з відповідними органами іноземних держав.

У рамках Програми Держспецтрансслужби передбачається здійснити такі заходи:

розроблення нормативно-правових актів з питань функціонування Держспецтрансслужби, проходження військової служби її особовим складом;

розроблення програми технічного переоснащення структурних підрозділів Служби;

проведення науково-дослідних робіт шляхом залучення працівників Служби до участі у відновних та невідкладних роботах під час ліквідації наслідків надзвичайних ситуацій на об'єктах національної транспортної системи;

проведення науково-дослідних та конструкторських робіт із створення нових зразків техніки, обладнання, відновних конструкцій та їх вдосконалення;

впровадження нових технологій будівництва об'єктів транспортної системи;

переоснащення Служби новими зразками землерийних, ланкоскладальних, укладальних, баластувальних засобів, копрових агрегатів, мобільних ремонтних комплексів за державним замовленням;

оснащення Держспецтрансслужби сучасними мобільними технічними засобами, модульними інвентарними конструкціями, які орієнтовані на передові технології швидкісного будівництва та відновлення об'єктів транспортних комунікацій;

поступове зменшення чисельності військовослужбовців у структурних підрозділах Держспецтрансслужби (з 94 до 52 відсотків) за рахунок інших працівників. При цьому передбачивши поступове припинення комплектування особового складу військовослужбовцями строкової служби і перехід до 2010 року на комплектування його військовослужбовцями, які проходять службу за контрактом;

добір кадрів та комплектування структурних підрозділів Держспецтрансслужби працівниками з відповідним рівнем фахової та освітньої підготовки;

розроблення та запровадження ефективної системи соціального захисту військовослужбовців та членів їх сімей, інших працівників, ветеранів залізничних військ Збройних Сил та Держспецтрансслужби;

удосконалення підготовки пунктів управління та розвитку системи зв'язку;

налагодження військово-технічного співробітництва з відповідними органами іноземних держав з метою пріоритетного розвитку техніки та підготовки особового складу Держспецтрансслужби.

В свою чергу виконання Програми Держспецтрансслужби забезпечить:

визначення оптимальної організаційно-штатної структури Держспецтрансслужби;

збереження та удосконалення структури управління в галузі транспорту на особливий період;

підготовку фахівців для виконання завдань в будь-яких умовах;

переоснащення новою технікою та модернізацію існуючої;

створення мобільних підрозділів для участі в ліквідації наслідків аварій та катастроф на об'єктах національної транспортної системи;

перехід на комплектування військовослужбовцями, які проходять службу за контрактом, та іншими працівниками;

впровадження нових технологій виробництва, сучасних форм ведення будівельно-відбудовних робіт.

У зв’язку з посиленням євроінтеграційного вектору розвитку економіки України та прийняття цілої низки документів у сфері адаптації чинного законодавства до права Європейського Союзу, актуальним постає питання приведення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність з нормами і стандартами ЄС. Саме цьому присвячена Програма розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки (далі – Програма розвитку на 2006-2010 роки), затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 12.04.2006 р.

Мета Програми розвитку на 2006-2010 роки полягає у розбудові національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поліпшенні її стану та збільшенні пропускної спроможності, вдосконаленні технології міжнародних перевезень за принципами логістичних товаропровідних систем. Це сприятиме реалізації державної політики щодо:

інтеграції транспортної системи України до транс'європейської шляхом приведення стану вітчизняної транспортної мережі у відповідність з нормами і стандартами ЄС;

ефективного транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків;

залучення транзитних потоків країн Європи та Азії через територію України;

збільшення надходжень до державного бюджету від експорту транспортних послуг.

Основними завданнями Програми розвитку на 2006-2010 роки є:

визначення пріоритетних напрямів і завдань у сфері розвитку національної мережі транспортних коридорів на період до 2010 року, етапів розширення автомобільної та залізничної мережі транспортних коридорів у взаємодії з водним транспортом;

забезпечення надання комплексу транспортних послуг, що відповідають стандартам ЄС;

поліпшення якості міжнародних перевезень та підвищення конкурентоспроможності транспортних послуг;

кардинальне підвищення показників ефективності перевезень і провадження господарської діяльності, пов'язаної з транспортом;

створення надійної матеріально-технічної бази морських і річкових портів, яка відповідає вимогам зовнішньої торгівлі;

удосконалення технології перевезень з метою підвищення їх швидкості, зменшення простоїв, особливо пропуску через державний кордон;

ініціювання розроблення та запровадження разом із сусідніми державами спільних технологій транзитних перевезень і наскрізних тарифів;

модернізація телекомунікаційної системи та вдосконалення міжвідомчого і міждержавного зв'язку для обміну інформацією в пунктах пропуску через державний кордон;

забезпечення інтермодальних перевезень, відкриття нових маршрутів контейнерних перевезень.

Виконання Програми розвитку на 2006-2010 роки забезпечить:

підвищення швидкості та пропускної спроможності національної мережі транспортних коридорів;

збільшення обсягів транзитних перевезень;

підвищення пропускної спроможності морських портів;

удосконалення технології перевезень на основі логістичних принципів та розвитку транспортно-складських комплексів;

зменшення транспортної складової частини у вартості товарів і послуг;

скорочення часу проведення митних, прикордонних та інших установлених законодавством контрольних процедур під час перетину державного кордону;

поліпшення навігаційного та інформаційного забезпечення перевезень;

скорочення часу транспортування і переробки вантажів;

розвиток системи транспортно-експедиційного обслуговування;

підвищення якості транспортних послуг;

зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод;

впровадження супутніх послуг - страхування, ремонт, технічне обслуговування та заправка транспортних засобів.

Розвиток інфраструктури національної мережі транспортних коридорів сприятиме підвищенню макроекономічних та соціальних показників, розвитку підприємств галузей економіки, створенню нових робочих місць.

Виконання Програми розвитку на 2006-2010 роки сприятиме прискоренню європейської інтеграції України в галузі транспорту.

Необхідно звернути увагу, що питання прогнозування та планування розвитку транспортного системи можуть зачіпати інтереси декількох держав у світлі розвитку міжнародних транспортних коридорів та збільшення питомої ваги міжнародних перевезень, які здійснюються суб'єктами транспортної діяльності. У цьому випадку велике значення мають міжнародні угоди багато- та двостороннього характеру, норми яких спрямовані на гармонізацію правових систем держав-учасниць та створення єдиних підходів до вирішення питань у різних галузях економіки, зокрема у сфері транспорту. Саме до категорії таких угод можна віднести Програму співпраці між Міністерством транспорту України і Міністерством транспорту і комунікацій Литовської Республіки на 2004-2010 рр. (далі – Програма співпраці).

Слід зазначити, що Програма співпраці розроблена відповідно до Протоколу V засідання Українсько-литовської Міжурядової

комісії з питань торговельно-економічної і науково-технічної співпраці від 28 травня 2003 року.

Метою Програми співпраці є задоволення потреб економік обох країн в міжнародних перевезеннях, вдосконалення транспортних послуг, створення умов для українських і литовських перевізників для переміщення через державні кордони України і Литовської Республіки вантажів і пасажирів, зняття зайвих бар'єрів, узгоджений розвиток транспортної інфраструктури обох країн і інтеграції транспортних систем України і Литовської Республіки в світову транспортну систему, зокрема – в транспортну систему Європейського Союзу.

Досягненню поставленої мети сприятиме реалізація наступних основних напрямів державної транспортної політики:

вдосконалення нормативно-правової бази в області транспорту і її поетапне приведення у відповідність з міжнародними правовими нормами в області транспорту;

розвиток міжнародних транспортних коридорів, що проходять по територіях України і Литовської Республіки, і перевезень по даних коридорах;

забезпечення безпеки міжнародних перевезень пасажирів і вантажів та зниження негативної дії транспорту на навколишнє середовище;

наукове забезпечення реалізації основних напрямів державної транспортної політики.

Вдосконалення нормативно-правової бази України і Литовської Республіки у сфері транспорту здійснюється на основі пріоритетів їх національних політик з урахуванням процесів інтеграції в світову економіку, в ЄС і гармонізації національних правових систем двох країн з міжнародними правовими нормами і нормами ЄС в області транспорту, що припускає співпрацю по наступних напрямах:

проведення аналізу нормативно-правової бази і двосторонніх угод в області транспорту України і Литовської Республіки;

приєднання до міжнародних Угод і Конвенцій в області транспорту;

приведення існуючих національних нормативно-правових актів, що розробляються, у відповідність з міжнародними нормами і нормами ЄС в області транспорту.

Розвиток міжнародних транспортних коридорів, що проходять по територіях України і Литовської Республіки, міжнародних комбінованих перевезень, мультимодальних і логістичних систем припускають координацію в розвитку транспортних комунікацій на території України і Литовської Республіки в цілях сприяння переміщення пасажирів і вантажів, раціоналізації взаємодії між різними видами транспорту в інтермодальному транспортному ланцюзі, підвищенню безпеки руху, підвищенню якості перевезень і зниженню транспортної складової кінцевої вартості товарів, залученню на транспортні комунікації України і Литовської Республіки додаткових потоків вантажів міжнародного транзиту:

Наукове забезпечення державної транспортної політики припускає проведення комплексу наукових досліджень, здійснюваних з урахуванням національних програм, і припускає наступні напрями співпраці:

визначення найбільш перспективних напрямів науково-технічного прогресу на транспорті, прагнення формувати і реалізовувати спільні узгоджені плани науково-дослідних і дослідно-конструкторських робіт;

обмін результатами досліджень і розробок по пріоритетних напрямах, що представляють взаємний інтерес України і Литовської Республіки відповідно до узгоджених планів;

проведення спільних науково-практичних конференцій, семінарів і виставок;

обмін науково-технічною документацією і інформацією з проблем розвитку транспорту.

Виконання вказаних заходів сприятиме оптимізації структури транспортної системи обох країн та організації регулярних міжнародних вантажних та пасажирських перевезень.

Вищеприведені положення чинного законодавства формують комплексне уявлення про механізм планування та прогнозування економічного та соціального розвитку держави в цілому та окремих галузей національного господарського комплексу, зокрема транспортної системи.

## 3. Засоби державного регулювання господарської діяльності у сфері надання транспортних послуг

Державний вплив на функціонування транспортної системи існує практично у всіх країнах, назалежно від обраного ними шляху соціально-економічного розвитку. Функцію найважливішого регулятора виконує право. Правова регламентація господарської діяльності в галузі транспорту спрямована на забезпечення здорових суспільних відносин і довгострокової економічної стабільності. Основними засобами, за допомогою яких держава впливає на господарську діяльність у галузі є ліцензування, технічне регулювання, цінова політика та інші.

### 3.1. Ліцензування транспортної діяльності

Основним засобом регулюючого впливу держави на діяльність суб'єктів господарювання, що здійснюють перевезення вантажів є ліцензування.

Правові основи ліцензування визначені ст.ст.12, 14 Господарського кодексу України та Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» (далі – закон про ліцензування). Детальна регламентація порядку ліцензування у транспортної галузі здійснюється Міністерством транспорту України, до компетенції якого належить розробка та затвердження ліцензійних умов стосовно окремих видів перевезень вантажів.

Термін «ліцензування» охоплює діяльність органів ліцензування, пов'язану з видачей, переоформленням та анулюванням ліцензій, видачей дублікатів ліцензій, веденням ліцензійних справ та ліцензійних реєстрів, контролем за додержанням ліцензіатами ліцензійних умов, видачею розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов, а також розпоряджень про усунення порушень законодавства у сфері ліцензування.

Наведене законодавче визначення ліцезування містить повний перелік дій, які можуть бути виконані компетентним державним органом під час ліцензування. Але не зовсім вдалим, на нашу думку, є розмежування порушень ліцензійних умов та порушень законодавства у сфері ліцензування. Такий підхід породжує плутанину у визначення місця ліцензійних умов у законодавстві про ліцензування. З одного боку, законодавець говорить про ліцензійні умови та законодавство про ліцензування окремо, навіть пе-

редбачаючи різні види розпоряджень про усунення порушень. Тобто можна дійти до висновку про те, що ліцензійні умови не належать до актів законодавства.

З іншого боку, у ст.5 базового закону про ліцензування прямо передбачено право органа ліцензування спільно з спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування затверджувати ліцензійні умови провадження певного виду господарської діяльності та порядок контролю за їх додержанням, тобто законодавець делегує певні нормотворчі повноваження – затвердження ліцензійних умов - органу ліцензування.

Згідно з рішенням Конституційного суду України №17/81-97 від 9.07.98 р. щодо офіційне тлумачення терміна «законодавство» визначено, що цим поняттям охоплюються закони, міжнародні договори, ратифіковані Верховною Радою України, постанови Верховної Ради, укази Президента України, декрети і постанови Кабінета Міністрів України, прийняті у межах їх повноважень та у відповідності з Конституцією України.

Тобто враховуючи, що повноваження щодо затвердження ліцензійних умов органу ліцензування делеговані законом, вважаємо коректним висновок щодо їх належності до законодавства про ліцензування.

Основними принципами державної політики у сфері ліцензування є: забезпечення рівності прав, законних інтересів усіх суб'єктів господарювання; захист прав, законних інтересів, життя та здоров'я громадян, захист навколишнього природного середовища та забезпечення безпеки держави; встановлення єдиного порядку ліцензування видів господарської діяльності на території України; встановлення єдиного переліку видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню.

Таким чином, ліцензування транспортної діяльності не може розглядатися як чинник, що стримує розвиток конкуренції у транспортної галузі.

Державне управління в сфері ліцензування транспортної діяльності здійснює Верховна Рада України, яка визначає основні напрями державної політики у сфері ліцензування, законодавчі основи її реалізації; Кабінет Міністрів України; спеціально уповноважений орган з питань ліцензування, у складі якого створена Експертно-апеляційна рада, а також Міністерство транспорту України – для залізничних перевезень; Державний департамент

морського та річкового транспорту (Укрморрічфлот), Державний департамент авіаційного транспорту України – для перевезень повітряним транспортом; Головна державна інспекція на автомобільному транспорті – для перевезень автомобільним транспортом та їх територіальні органи. Повноваження цих органів визначені законом про ліцензування.

Суб'єкт господарювання, який має намір надавати послуги з перевезення вантажів залізничним, автомобільним, повітряним або водним транспортом повинен отримати ліцензію - єдиний документ дозвільного характеру, який дає право на зайняття такою діяльностью, до початку здійснення перевезень.

Для цього йому необхідно звернутися до органу ліцензування) із заявою встановленого зразка про видачу ліцензії. У заяві про видачу ліцензії повинні міститися такі дані: 1) відомості про суб'єкта господарювання-заявника:

найменування, (прізвище, ім'я, по батькові, паспортні дані (серія, номер паспорта, ким і коли виданий), - для фізичної особи-підприємця); місцезнаходження (місце проживання), банківські реквізити, ідентифікаційний код;

2) вид транспортного перевезення (залізничним, автомобільним, повітряним або водним транспортом), на провадження якого заявник має намір одержати ліцензію.

У разі наявності у заявника філій, інших відокремленихпідрозділів, які провадитимуть господарську діяльність на підставі отриманої ліцензії, у заяві зазначається також їх місцезнаходження.

До заяви про видачу ліцензії додається копія свідоцтва про державну реєстрацію суб'єкта підприємницької діяльності або копія довідки про внесення до Єдиного державного реєстру підприємств та організацій України, засвідчена нотаріально або органом, який видав оригінал документа та документи, що підтверджують технічні та інші можливості ліцензіата виконувати перевезення відповідним видом транспорту за переліком, встановленим Кабінетом Міністрів України.

Повний перелік документів, необхідних для отримання ліцензії на перевезення приведено у таблиці 1.

Заява про видачу ліцензії та документи, що додаються до неї, приймаються за описом, копія якого видається заявнику з відміт-

кою про дату прийняття документів органом ліцензування та підписом відповідальної особи.

Орган ліцензування у строк не пізніше ніж десять робочих днів з дати надходження заяви про видачу ліцензії та документів, що додаються до заяви, приймає рішення: 1) про видачу ліцензії; 2) про відмову у її видачі; 3) про залишення заяви про видачу ліцензії без розгляду.

Повідомлення про прийняття рішення надсилається (видається) заявникові у письмовій формі протягом трьох робочих днів з дати його прийняття.

***Таблиця 1. Перелік документів, які додаються до заяви про видачу ліцензії на здійснення господарської діяльності в галузі перевезень вантажу***

| Вид перевезення вантажу | **Документи** |
|---|---|
| Залізничний транспорт | - засвідчена в установленому порядку копія сертифіката відповідності надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом технічним умовам (технічному регламенту);<br>- технічні умови (технічний регламент), які визначають умови і порядок надання послуги, за підписом заявника - суб'єкта господарської діяльності. |
| Повітряний транспорт | - засвідчена в установленому порядку копія сертифіката експлуатанта |
| Автомобільний транспорт | - засвідчена в установленому порядку копія документа, що підтверджує відповідний рівень освіти посадової особи, яка відповідає за експлуатацію та технічний стан транспортних засобів (для юридичних осіб з кількістю автомобілів 10 і більше);<br>- список власних або орендованих транспортних засобів із зазначенням типу, марки, моделі, державного номера, повної маси, року випуску, номера свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу або тимчасового реєстраційного талона, оформленого ДАІ, які можуть бути допущені до надання послуг з перевезення вантажів у межах України та відповідних міжнародних перевезень<br>- засвідчені заявником - суб'єктом господарської діяльності копії документів водіїв, які працюють за наймом з юридичними (з кількістю автомобілів до 10 одиниць) та фізичними особами, про наявність необхідної кваліфікації, своєчасність проходження медичного обстеження;<br>- засвідчені заявником - суб'єктом господарської діяльності копії свідоцтв про реєстрацію власних |

| | |
|---|---|
| | транспортних засобів і тимчасових реєстраційних талонів на право керування орендованими автомобілями для юридичних осіб (з кількістю автомобілів до 10 одиниць) та фізичних осіб, оформлені відповідним органом МВС засвідчені в установленому порядку копії страхових документів, що підтверджують наявність у перевізників обов'язкових видів страхування;<br>- засвідчена в установленому порядку копія документа, що підтверджує закінчення водіями спеціальних курсів міжнародних перевізників у закладах, перелік яких встановлено Мінтрансом (для надання послуг з міжнародних перевезень вантажів), та курсів водіїв, допущених до перевезення небезпечних вантажів, у разі використання спеціалізованого рухомого складу. |
| Водний транспорт | - довідка, що підтверджує відповідність матеріально-технічної бази, необхідної для провадження відповідного виду господарської діяльності, засвідчена Державною інспекцією з безпеки судноплавства;<br>- засвідчені в установленому порядку копії документів, що підтверджують рівень освіти і кваліфікації фахівців провідних професій, необхідний для провадження відповідного виду господарської діяльності. |

Заява про видачу ліцензії залишається без розгляду, якщо вона подана (підписана) особою, яка не має на це повноважень; або документи оформлені з порушенням вимог законодавства

Після усунення причин, що були підставою для винесення рішення про залишення заяви без розгляду, заявник може повторно подати заяву про видачу ліцензії.

Підставами для відмови у видачі ліцензії є: недостовірність даних у документах, поданих заявником, для отримання ліцензії; або невідповідність заявника згідно з поданими документами ліцензійним умовам, встановленим для певного виду перевезень, зазначеного в заяві про видачу ліцензії.

У разі відмови у видачі ліцензії на підставі виявлення недостовірних даних у документах, суб'єкт господарювання може подати до органу ліцензування нову заяву про видачу ліцензії не раніше ніж через три місяці з дати прийняття рішення про відмову у видачі ліцензії. У разі відмови у видачі ліцензії на підставі невідповідності заявника ліцензійним умовам, встановленим для виду перевезення, вказаного в заяві про видачу ліцензії, суб'єкт господарювання може подати до органу ліцензування нову заяву після усунення причин, що стали підставою для відмо-

ви у видачі ліцензії. Тобто для відмови у видачі ліцензії з цієї підстави строк на подачу нової заяви не всановлено.

Під ліцензійними умовами в законі розуміють встановлений вичерпний перелік спеціальних вимог, обов'язкових для виконання при провадженні господарської діяльності з надання послуг з перевезення вантажів.

Ліцензійні умови є обов'язковими для виконання суб'єктами господарювання, незалежно від їх організаційно-правової форми та форми власності, які надають послуги з перевезення вантажів.

Аналіз Ліцензійних умов, які діють у галузі вантажоперевезень дозволив виявити наступні групи:

квалифікаційні;

організаційні;

технічні;

інші.

***Квалифікаційні вимоги***, перш за все, спрямовані на забезпечення належного рівня професійної підготовки персоналу перевезника та містять застереження щодо наявності відповідної освіти (спеціальних знань – для автоперевезників), мінімального досвіду роботи, придатності за станом здоров'я до здійснення дорученої роботи.

Перевезник залізничним транспортом згідно Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом (далі – Ліцензійні умови залізничного транспорту) також повинен забезпечити для персоналу періодичне підвищення кваліфікації. Період такого підвищення повинен бути менше п'яти років (для персоналу, який надає послуги з перевезення небезпечних вантажів, - не більше трьох років).

***Організаційні вимоги,*** головним чином, стосуються забезпечення належного виконання зобов'язань з перевезення та підвищення їх безпеки та надійності. Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом (далі – Ліцензійні умови повітряного транспорту) містять застереження щодо наявності спеціальних служб, необхідних для здійснення технологічних процесів виробничої діяльності в галузі льотної, технічної експлуатації, та спеціалізованих видів забезпечення: матеріально-технічне, льотної експлуатації, інженерно-авіаційне, управління повітряним рухом, штурманське, аеронавігаційне, метеорологічне, аеродромне, авіаційної безпеки, режимне, аварійно-рятувальне, прикордонного, митного та санітарно-епідеміологічного контролю (при виконанні міжнародних польотів) та інші.

Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів автомобільним транспортом (далі - Ліцензійні умови автомобільного транспорту) вимагають сумлін-

ного виконання правил оформлення перевезень вантажів, наявності у водія усіх необхідних документів на перевезення, належного технічного стану автомобільних транспортних засобів, обов'язкового страхування на автомобільному транспорті, ведення обліку дорожньо-транспортних пригод та створення служби з безпеки дорожнього руху для розроблення та проведення заходів щодо запобігання дорожньо-транспортним пригодам.

Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів морським, річковим транспортом (далі - Ліцензійні умови водного транспорту) передбачають обов'язкову наявність договорів страхування відповідальності морського перевізника щодо відшкодування завданих збитків; страхування засобів водного транспорту; страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів; страхування відповідальності морського судновласника.

Ліцензійні умови залізничного транспорту передбачають необхідність існування підрозділу або персоналу, відповідального за забезпечення якості та безпеку надання послуг; а також належну організацію захисту та охорони, небезпечного вантажу, страхування відповідальності на випадок настання негативних наслідків перевезення небезпечних вантажів; забезпечення нормального просування поїздів згідно з установленим напрямком вагонопотоків, планом формування поїздів та порядком, який діє на Укрзалізниці.

***Технологічні вимоги*** пред'являються до технічного стану транспортних засобів перевізника і передбачають виконання правил експлуатації транспортного засобу та наявність необхідної нормативно-технічної документації. На автоперевезника покладається додаткове зобов'язання щодо візуального розміщення інформації про технічний стан транспортного засобу.

***Інші вимоги*** не є типовими і залежать від специфічності виду перевезення.

Так, на залізничному транспорті розрізняють інші та особливі вимоги. Інші вимоги стосуються наявності ремонтни потужностей (власних або орендованих) для виконання ремонту і (або) технічного обслуговування транспортних засобів; сертифікованих транспортні засоби (власних або орендованих), за допомогою яких суб'єкт господарювання надає послуги; комп'ютерної системи з сертифікованою комп'ютерною технікою та програмним забезпеченням, зв'язаної з відповідною комп'ютерною системою обчислювальних центрів залізниць. Особливі вимоги висуваються щодо порядку обслуговування вантажовідправників та спрямовані на забезпечення безперебійної та надійної роботи у галузі перевезень. Серед них слід виділити обов'язок перевезника:

забезпечувати виконання договірних зобов'язань перед клієнтом, за укладеним договором навіть у разі анулювання ліцензії;

забезпечувати конфіденційність інформації, яка пов'язана з обслуговуванням клієнтів, та супутньої інформації про клієнтів і не використовувати інформацію без дозволу клієнтів.

На повітряному транспорті до таких вимог належать обов'язок перевезника використовувати лише сертифіковані транспортні засоби та комплекс застережень щодо рівня безпеки перевезень та участі у виконанні міжнародних зобов'язань України. Так, згідно з п. 2.4. Ліцензійних умов повітряного транспорту суб'єкти господарської діяльності, які надають послуги з перевезення вантажів повітряним транспортом, повинні відповідати таким вимогам:

не виконувати польоти: до аеропортів у регіонах, де введені санкції ООН; у країни та аеропорти, заборонені для польотів рішеннями Кабінету Міністрів України;

не використовувати повітряні судна з метою перевезення контрабандних вантажів та нелегальних мігрантів;

не перевозити до/з України військового спорядження або матеріалів, призначених для військових потреб, небезпечних вантажів без спеціального дозволу;

не виконувати польоти на повітряних суднах із злітною масою, яка перевищує ту, що вказана у спеціальних експлуатаційних положеннях до сертифіката експлуатанта;

не виконувати польоти на повітряних суднах із зміненою конфігурацією, компоновкою без внесення відповідних змін до сертифікаційних документів суб'єкта господарської діяльності і погодження з Укравіатрансом.

Строк дії ліцензії, встановлений Кабінетом Міністрів України, становить пять років. Вартість ліцензії згідно з Постановою Кабінета Міністрів від 29.11.2000 р. №1755 «Про термін дії ліцензії на провадження певних видів господарської діяльності, розміри і порядок зарахування плати за її видачу» становить 20 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Згідно ст.3 закона про ліцензування ліцензія є єдиним документом дозвільного характеру, який дає право на зайняття певним видом господарської діяльності, що відповідно до законодавства підлягає обмеженню. В той же час ст.8 Закону України «Про транспорт» передбачає обовязок автоперевезника мати на кожен автомобільний транспортний засіб, окрім ліцензій, які підтверджують право на здійснення перевезення вантажів, ***ліцензійні картки*** на термін дії ліцензії, до яких заносяться реєстраційні дані ліцензії та автомобільного транспортного засобу.

Орган ліцензування та його територіальні підрозділи здійснюють контроль за додержанням законодавства про ліцензування шляхом про-

ведення планових та позапланових перевірок. Особлива увага приділяється виконанню Ліцензійних умов. Правові основи проведення перевірок закладено нормативно-правовим актами Держкомпідприємництва та Мінтранс України.

Планові перевірки проводяться органом контролю згідно з річним планом перевірок, узгодженим з Держпідприємництвом України, не частіше ніж один раз на рік за умови обов'язкового повідомлення перевезника про її проведення не пізніше ніж за п'ять робочих днів до запланованої у річному плані дати.

Позапланові перевірки здійснюються органом контроля лише на підставі надходження до нього у письмовій формі заяви (повідомлення) про порушення ліцензіатом ліцензійних умов або з метою перевірки виконання розпоряджень про усунення порушень ліцензійних умов. Перелік осіб, які можуть звертатися з заявами до органу контроля, законодавством не встановлено, тому заявником фактично може виступати будь-яка особа, незалежно від того, чи э в неї договірні відносини з перевезником, чи завдало порушення Ліцензійних умов перевезником їй збитків. Про проведення позапланової перевірки перевезника не попереджають.

Перевірка триває, як правило, не більш п'яти (для перевезників залізничним транспортом десяти) днів, але може бути продовжена на такий же термін за умов великого обсягу роботи.

Перевізник під час перевірки дотримання ним Ліцензійних умов надає всі необхідні для проведення перевірки документи та забезпечує умови для її проведення. За результатами перевірки складає акт, до якого заносяться виявлені порушення, які мають бути підтверджені посиланнями на конкретні пункти, розділи, статті чинних нормативно-правових актів. Довільне викладення або трактування вимог законодавства не допускається.

При цьому за правовим наслідком ці порушення умовно можна поділити на дві групи:

- порушення, внаслідок яких ліцензія анулюється;

- порушення, які можуть бути підставою для анульовання ліцензії, якщо не будуть усунені протягом строку, визначеного у розпорядженні про їх усунення;

Ліцензія анулюється у разі:

- повторного порушення перевізником Ліцензійних умов протягом терміну дії ліцензії;

- скасування державної реєстрації суб'єкта господарювання;

- смерті фізичної особи - суб'єкта підприємницької діяльності;

- виявлення недостовірних відомостей у документах, поданих суб'єктом господарювання для одержання ліцензії;

- встановлення факту передачі ліцензії або її копії іншій юридичній або фізичній особі для провадження господарської діяльності;

- встановлення факту неподання в установлений строк повідомлення про зміну даних, зазначених в документах, що додавалися до заяви про видачу ліцензії;

- невиконання розпорядження про усунення порушень Ліцензійних умов;

- неможливість перевезника забезпечити виконання Ліцензійних умов;

- відмова перевезника в проведенні перевірки органом ліцензування або спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування.

- акт про виявлення недостовірних відомостей у документах, поданих суб'єктом господарювання для одержання ліцензії.

Ліцензія анулюється також за заявою перевезника.

Порушення законодавства про ліцензування є підставою для застосування до перевезника як суб'єкта господарювання господарсько-правових санкцій: адміністративно-господарської – анулювання ліцензії в випадках, передбачених законом, та штрафної – у разі здійснення господарської діяльності з перевезень вантажів без ліцензії.

Щодо посадових осіб перевезника, винних в порушенні законодавства про ліцензування, в випадках, передбачених Кримінальним кодексом України або Кодексом про адміністративні правопорушення України, можуть застосовуватися відповідні санкції.

Так, згідно з ч.1 ст.202 Кримінального кодексу України здійснення без без одержання ліцензії видів господарської діяльності, що підлягають ліцензуванню відповідно до законодавства, чи здійснення таких видів господарської діяльності з порушенням умов ліцензування, якщо це було пов'язано з отриманням доходу у великих розмірах, - карається штрафом від ста до двохсот п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян або виправними роботами на строк до двох років, або обмеженням волі на той самий строк.

Згідно ст. 164 Кодекса про адміністративні правопорушення України провадження господарської діяльності без одержання ліцензії на провадження певного виду господарської діяльності, що підлягає ліцензуванню відповідно до закону, чи без одержання дозволу, іншого документа дозвільного характеру, якщо його одержання передбачене законом, - тягне за собою накладення штрафу від двадцяти до сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян з конфіскацією виготовленої продукції, знарядь виробництва і сировини чи без такої.

Щодо автоперевезень містяться інші норми: ст.133-2 Кодекса про адміністративні правопорушення України передбачаэ, що здійснення внутрішніх автомобільних перевезень пасажирів і вантажів на території України транспортними засобами, зареєстрованими в інших державах,

або міжнародних двосторонніх чи транзитних перевезень пасажирів і вантажів без відповідного дозволу, а також порушення особливих умов і правил, зазначених у ліцензії на здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, - тягне за собою накладення штрафу на посадових осіб, громадян - суб'єктів підприємницької діяльності, водіїв транспортних засобів від двадцяти до ста неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

## 3.2. Технічне регулювання транспортної діяльності

Взаємодія людини з предметами природи і техніки обумовлюється суто природними причинами. На розвиток техніки впливає науково-технічний прогрес, поява нових матеріалів неминуче веде до стандартизації у виготовленні продукції, наданні послуг. Правила, яких мусять додержуватися люди при взаємодії з різними технічними засобами, називають технічними нормами. Якщо за їх порушення встановлена юридична відповідальність, вони стають техніко-юридичними.

Після розпаду Радянського Союзу Україна отримала систему стандартизації, яка була створена на принципах планової економіки і передбачала дотримання всіх положень стандартів, що надзвичайно жорстко регламентували дрібні вимоги щодо послуг. Відхилення від встановлених норм каралося за законом. Ця система не відповідала інтересам суб'єктів господарювання, тому виникла необхідність запровадження відповідних змін в цієї сфері. Значного поштовху процес реформування системи технічного регулювання господарської діяльності отримав з взяттям Україною курсу на інтеграції до міжнародних організацій, насамперед Світову організацію торгівлі (СОТ). Однією з визначальних умов вступу в СОТ є гармонізація правових та організаційних засад підтвердження відповідності за національним законодавством з вимогами Угоди з технічних бар'єрів у торгівлі.

В питаннях реформування системи технічного регулювання Україна веде досить виважену політику. З одного боку, система контролю якості, закладена ще в період СРСР, яка характеризувалася стрункою структурою органів контролю, чітким розподілом компетенції та відповідальності між ними, що дозволило забезпечити надійну роботу в галузі якості, цілком не відкидається.На цьому досить добротному підґрунті з врахуванням сучасних умов господарювання, рівня технологічного розвитку, за-

вдань держави щодо забезпечення вітчизняного ринку якісними послугами, потреб послугодавців в упорядкуванні на ринку транспортних перевезень відбувається заміна застарілих норм новими, що в більшій мірі відображують сучасні економічні реалії. Такий еволюційний підхід забезпечує комплексность реформування, не зводячи його до фрагментарного, крапочного.

З другого боку, перехід до європейських стандартів якості послуг, які за деякими параметрами суттєво вище вітчизняних, відбувається не одно миттєво, а поетапно з врахуванням готовності українських перевезників до плануємих змін. Однак слід зауважити, що така поетапність не означає повільність в зміні якісних показників, а насамперед обумовлена економічними причинами – недостатність фінансування заходів з провадження новітніх технологій, низька амортизація рухомого складу, відсутність податкового стимулювання підвищення якості послуг з перевезень та інші.

Сучасне реформування технічного регулювання в Україні виходить з того, що держава залишає за собою лише функцію контролю за безпекою товарів (робіт, послуг) і охороною навколишнього середовища. Власне організація включення цих обов'язкових вимог до технічних норм та систематичний нагляд за їх дотриманням і є технічним регулюванням.

Правові основи технічного регулювання закладено Господарським кодексом України, Законом України «Про підтвердження відповідності» та Декретом Кабінета Міністрів України «Про стандартизацію і сертифікацію», Наказ Державного комітета України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 01.02.2005 р. № 28 «Про затвердження Переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні» .

Головним методом, удаючись до якого держава забезпечує необхідний контроль за діяльністю вантажоперевезників, є ***сертифікація*** та постійний нагляд за діяльністю перевезника у сфері забезпечення безпеки перевезень.

Под сертифікацією послуг з перевезень вантажів (від лат. certus – вірний, facio – роблю) розуміють дії органів із сертифікації, спрямовані на підтвердження того, що продукція, послуги та процеси на транспорті відповідають належному рівню безпеки та якості.

У техничному регулюванні транспортної діяльності виділяють ***законодавчо регульовану*** та ***законодавчо нерегульовану сфери.***

Законодавчо регульована сфера – це сфера, в якій вимоги до продукції та умови введення її в обіг регламентуються законодавством.

До цієї сфери належать відносини з перевезень вантажів залізничним та повітряним транспортом.

Законодавчо нерегульована сфера – це сфера, в якій вимоги до продукції та умови введення її в обіг не регламентуються законодавством.

До неї відносяться перевезення вантажів водним та автомобільним транспортом.

Згідно з діючим законодавством обов'язковій сертифікації підлягає діяльність з  залізничних та повітряних вантажних перевезень. Умови та порядок її проходження регламентуються Положенням про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 01.06.98 р. №207 (далі – Положення) та Правилами сертифікації експлуатантів, затвердженими наказам Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 20.09.05 р. №684 (далі – Правила).

Сертифікація послуг на залізничному та повітряному транспорті України є обов'язковою частиною процедури обгрунтування можливості здійснення суб'єктами підприємницької діяльності перевезення вантажів та обслуговування і ремонт транспортних засобів.

Органом із сертифікації перевезень повітряним транспортом є Державіаслужба України.

Сертифікація продукції, послуг та процесів на залізничному транспорті проводиться виключно органами із сертифікації продукції, які створені спільним наказом Міністерства транспорту та Держстандарту України та акредитовані в Системі УкрСЕПРО, а саме:

- Дніпропетровським органом із сертифікації залізничного транспорту (ДОСЗТ);

- Харківським органом із сертифікації залізничного транспорту (ХарОСЗТ);

- Харківським органом із сертифікації автоматизованих та автоматичних систем управління та умов процесу перевезень на залізничному транспорті (АСУ УПП ЗТ).

Розподіл повноважень між цими органами представлено на таблиці 2.

Під час проведення сертифікації на транспорті встановлений такий розподіл відповідальності:

- виробники продукції, виконавці послуг або процесів на залізничному транспорті несуть відповідальність за їх невідповідність вимогам нормативних документів та за невідповідність застосування сертифікатів і знаків відповідності чинному законодавству;

- продавці продукції і організації, які надають послуги та здійснюють процеси на залізничному транспорті, несуть відповідальність за відсутність

**Таблиця 2. Розподіл повноважень між органами з сертифікації перевезень залізничним транспортом**

| ДОСЗТ | ХарОСЗТ | АСУ УПП ЗТ |
|---|---|---|
| Здійснює сертифікація:<br>- електровозів та їх обладнання, комплектуючих, запчастин;<br>- немоторного рухомого складу електропоїздів та їх обладнання, комплектуючих, запчастин;<br>- вагонів пасажирських та вантажних, їх обладнання, комплектуючих, запчастин;<br>- спеціалізованого рухомого складу та його | Здійснює сертифікацію:<br>- тепловозів магістральних, маневрових, промислових (вивізних), тепловозів вузької колії;<br>- дизель-поїздів, електропоїздів;<br>- автодрезин, автомотрис, мотодрезин та причепів до них;<br>- автомотрис та мотодрезин вузької колії;<br>- обладнання гальмового рухомого складу залізниць, пристроїв керуван- | Здійснює сертифікацію:<br>- автоматизованих систем управління для залізничного транспорту, їх складових частин, комплектуючих та запчастин;<br>- автоматичних систем управління для залізничного транспорту, їх складових частин, комплектуючих та запчастин;<br>- умов процесу пере- |

| | | |
|---|---|---|
| обладнання, комплектуючих, запчастин;<br>- контейнерів залізниць та їх обладнання, комплектуючих, запчастин;<br>- елементів залізничної колії та енергопостачання залізниць | ня, виконавчих, повітрозабезпечення, арматури;<br>- вузлів, елементів та матеріалів рухомого складу та колії, споруд залізниць: секцій рухомого складу, кузовів, возиків, охолоджувальних пристроїв, редукторів, муфт, валопроводів, колісних осей та центрів, вентиляторів, пружин, теплообмінників, повітряних фільтрів, електрообладнання, протипожежних систем, змащувань; - обладнання, пристроїв та інструментів для ремонту рухомого складу, колії і споруд залізниць. | везень на залізничному транспорті;<br>- послуг для потреб залізничного транспорту. |

сертифіката або знака відповідності, що є порушенням правил Системи УкрСЕПРО, на реалізовану продукцію, послуги або процеси, якщо вони підлягають обов'язковій сертифікації відповідно до чинного законодавства;

- випробувальні лабораторії (центри) несуть відповідальність за недостовірність та необ'єктивність результатів сертифікаційних випробувань продукції, послуг та процесів відповідно до чинного законодавства;

- органи із сертифікації несуть відповідальність за необгрунтовану чи неправомірну видачу сертифікатів відповідності, атестатів виробництв та підтвердження їх дії, а також за порушення правил Системи УкрСЕПРО.

Проведення сертифікації та нагляд за діяльністю повітряних перевезників (експлуатантів) здійснюється через запровадження таких систем:

а) процедури сертифікації і видачі сертифіката;

б) постійного нагляду за діяльністю сертифікованих експлуатантів з ужиттям відповідних заходів у разі недотримання ними встановлених вимог;

в) регулярних експлуатаційних перевірок дотримання експлуатантами сертифікаційних вимог та наданих експлуатантом

відомостей, що містяться в заявці на одержання сертифіката, фактичному стану

Загальна процедура сертифікації повітряного перевезника, досить детально регламентована Правилами, включає такі етапи:

- прийняття та реєстрація заявки на отримання сертифіката;
- попереднє оцінювання заявки та долучених до неї документів;
- проведення сертифікаційної перевірки;
- .видача сертифіката експлуатанта.

**Прийняття та реєстрація заявки на отримання сертифіката**. Заявка на сертифікацію з повним комплектом документів, передбачених Правилами, подається для розгляду в Державіаслужбу. Всі документи повинні бути виконані державною мовою та подаватися в оригінал або нотаріально завірених копіях на паперових та магнітних носіях.

Відсутність повного комплекту документів або несплата держзборів за сертифікацію є підставою для ***залишення заявки без розгляду***.

Порушення правил щодо оформлення заявки та документів, що до неї додаються, має наслідком ***відхилення (відмови) заявки***.

Після одержання заявки від майбутнього експлуатанта Державіаслужба в десятиденний термін повідомляє заявника про прийняття або відхилення заявки. В разі прийняття в повідомленні міститься інформація щодо порядку та процедури розгляду заявки, конкретну посадову особу, яка відповідатиме за координацію всіх питань сертифікації. Експлуатант та орган сертифікації узгоджують план-графік проведення сертифікаційних робіт.

В разі відхилення заявки орган сертифікації в повідомленні пояснює причини цього відхилення. Після усунення вказаних недоліків заявка може бути подана в Державіаслужбу без сплати держзбору. Заявка, недоліки за якою не усунені протягом трьох місяців з дня надання зауважень, анулюється, кошти зі сплати державних зборів експлуатанту не повертаються В такому разі заявник може повторно подати заявку на загальних підставах.

**Попереднє оцінювання заявки та долучених до неї документів**. Державіаслужба під час попереднього оцінювання заявки експлуатанта з'ясовує, чи має заявник:

а) ***фінансово-економічні ресурси***, які забезпечують його спроможність підтримувати належний рівень безпеки авіації. Для

перевірки наявності таких ресурсів їй надається бізнес-план заявника на найближчі 2 роки (копії договорів про фінансово-комерційне співробітництво тощо);

б) ***відповідні матеріально-технічні та кадрові ресурси*** (підрозділи, персонал, обладнання, споруди, документацію, засоби зв'язку). Для цього здійснюється попереднє оцінювання Програми з підготовки персоналу (підвищення кваліфікації і тренування льотного, інженерно-технічного та іншого складу і.т.д.), Керівництва з виконання польотів, Програми із забезпечення безпеки польотів та запобігання авіаційним подіям, а також Керівництва з регулювання технічного обслуговування. Разом з цими документами майбутній експлуатант повинен пройти попереднє обговорення запропонованої експлуатантом системи інспектування (контролю) льотної експлуатації, технічного стану перевізного засобу, а також стану ефективності служб, що забезпечують польоти;

в) ***сертифіковані перевізні засоби***.

Термін, встановлений для цього етапу, складає два місяці. Завершальним документом, який містить результати попереднього оцінювання є акт попередньої оцінки, де визначається можливість проведення сертифікаційної перевірки експлуатанта.

**Проведення сертифікаційної перевірки** здійснюється комісію, склад якої затверджується Головою Державіаслужби. Для оцінки готовності експлуатанта до виконання заявлених авіаційних перевезень та робіт, а також підготовки сертифікаційних матеріалів до видачі сертифіката експлуатанта Державіаслужба може залучати фахівців відповідних відділів за напрямами діяльності, а також акредитованих нею осіб. Порядок здійснення сертифікаційної перевірці визначається Програмою сертифікаційної, що затверджується для кожного експлуатанта.

Перевірці підлягають усі служби, підрозділи та представництва експлуатанта в аеропортах та за кордоном. Особлива увага при цьому приділяється питанням забезпечення безпеки перевезень.

Інспектуванню льотної і наземної служб та засобів здійснюється з метою визначення відповідності професійної підготовки особового складу, наземних засобів та обладнання вимогам щодо вирішення поставлених завдань.

Під час інспектування організації з технічного обслуговування заявника необхідно упевнитися, що його виконання відповідає

вимогам, які встановлені Державіаслужбою; виробничі приміщення за функціональним призначенням, технічними характеристиками і площами відповідають технології, пожежної безпеки та чинним нормативам; обладнання за складом та технічним станом відповідає вимогам технологічних інструкцій, організована перевірка і метрологічна експертиза, а також атестація засобів вимірювання та контрольно-перевірної апаратури.

Метою інспектування представництв експлуатанта в аеропортах та за кордоном є оцінка служби експлуатанта,що пов'язана з організацією і виконанням польотів, а також оцінка наземних служб та компетентності відповідного персоналу. Для одержання повного уявлення про роботу представництв і підрозділів, а також ефективність обладнання, яке використовується, та порядок дій персоналу ці інспекційні перевірки повинні проводитися в реальних умовах - під час відправлення або прибуття перевізного засобу.

Аеродром базування повинен бути в установленому порядку допущений Державіаслужбою для заявлених експлуатантом типів повітряних суден та видів перевезень.

За результатами сертифікаційної перевірки складається відповідний акт, у якому визначаються виявлені недоліки та можливість виконання експлуатантом заявлених видів перевезень.

Експлуатант повинен усунути недоліки в установлені комісією строки або надати до Державіаслужби план-графік заходів щодо їх усунення. Якщо недоліки не усунені в строк більше місяця та не узгоджено план-графік заходів щодо усунення недоліків, то сертифікаційна перевірка провадиться повторно. Після усунення недоліків, які виявлені комісією, провадиться перевірка вжитих експлуатантом заходів, про що складається відповідний звіт.

**Видача сертифіката експлуатанта**. Після закінчення перевірок і оформлення всіх належних документів Голова Державіаслужби за поданням комісії, що проводила перевірку, приймає рішення щодо видачі сертифіката експлуатанта або відмові у видачі сертифіката.

Сертифікат видається вперше на один рік з правом виконання польотів у межах України та міжнародних польотів (тільки в межах СНД). Голова Державіаслужби може прийняти рішення про дострокове надання права на виконання міжнародних польотів

(за межі СНД) у разі наявності в експлуатанта відповідно підготовлених повітряних суден, екіпажів, організаційної структури та досвідченого персоналу для організації зазначених польотів та забезпечення безпеки перевезень у попередній період роботи.

Після одержання сертифіката експлуатант повинен отримати трилітерний умовний позивний ІКАО з правом тільки власного його використання для виконання міжнародних польотів згідно з процедурою, яку визначає Державіаслужба, а також оформити адресу мережі авіаційного наземного зв'язку. Отримання сертифікату дає право розпочати виконання перевезень згідно з вимогами законодавства України, правилами та обмеженнями, що є в доданих до нього спеціальних експлуатаційних положень.

Після закінчення терміну сам сертифікат експлуатант повинен повернути протягом тижня в Державіаслужбу, не чекаючи повідомлень.

Продовження терміну дії сертифіката здійснюється за заявкою експлуатанта, яку він повинен подати не менш ніж за три місяці до закінчення терміну чинності. У разі прострочення (але не більш як на один рік) подання заявки Державіаслужба не гарантує продовження строку дії сертифіката експлуатанта до строку закінчення його чинності.

Разом с заявкою експлуатант повинен подати докладний звіт про аналіз стану безпеки польотів з детальним дослідженням чинників і причин, які спричинили відхилення від норм, та інформацією щодо вжиття профілактичних заходів із запобігання аварійності, а також з використання засобів об'єктивного контролю, та про наліт годин за кожним типом повітряного судна.

Дія сертифіката експлуатанта продовжується на строк до двох років залежно від рішення, яке прийняте комісією.

Порушення сертифікаційних вимог є підставою для ***припинення*** або ***анулювання*** сертифіката.

Голова Державіаслужби має право ***припинити*** дію сертифіката експлуатанта повністю чи в межах окремих частин у разі:

а) невиконання вимог чинного законодавства України, що регулює діяльність цивільної авіації;

б) невиконання польотів більше трьох місяців (крім експлуатантів, що виконують авіаційні роботи сезонного характеру);

в) виявлення порушень, які впливають на безпеку польотів;

г) виявлення порушень умов, на підставі яких видано сертифікат чи інші документи Державіаслужби;

ґ) несплати держзборів (Експлуатант відповідно до Положення про Державний спеціалізований фонд фінансування загальнодержавних витрат на авіаційну діяльність та участь України у міжнародних авіаційних організаціях, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 28.09.93 № 819, сплачує державні збори за другий рік дії сертифіката не пізніше місяця після його початку;

д) недодержання вимог, які висунуті до експлуатанта;

е) порушення норм та обмежень, які викладені в експлуатаційно-технічній документації;

є) порушення вимог з нагляду за експлуатантом та періодичності проведення інспекцій, що сталися з вини експлуатанта;

ж) надання недостовірної інформації в Державіаслужбу щодо забезпечення безпеки польотів;

з) розірвання договорів, на підставі яких видано сертифікат експлуатанта (за винятком договору про оренду).

Для відновлення дії сертифікату необхідно проведення додаткової інспекції.

Голова Державіаслужби має право ***анулювати*** сертифікат експлуатанта в разі, якщо:

а) юридична особа - перевезник припинила своє існування (незалежно від причин такого припинення);

б) юридична особа відмовилась від сертифіката експлуатанта;

в) ухвалено рішення суду про визнання недійсним установчих документів і рішення про створення підприємства або є ухвала суду про забезпечення позову шляхом накладання арешту на майно перевезника;

г) у разі подання заявки на продовження терміну дії сертифіката пізніше річного строку після спливу терміну дії сертифіката;

ґ) дія сртифіката експлуатанта неодноразово призупинялася продовж двох попередніх міжсертифікаційних строків.

Відновлення чинності сертифіката експлуатанта після його анулювання провадиться на загальних засадах, встановлених для отримання сертифіката., Тобто фактично мова йде про получення нового сертифікату.

.Визнання сертифікатів інших держав, які постачають продукцію, надають послуги, провадиться на підставі багатосторонніх

та двосторонніх угод про взаємне визнання результатів робіт з сертифікації.

## 3.3. Регулювання цін і тарифів в галузі транспортної діяльності

Під правовим регулюванням цін та ціноутворення в спеціальній літературі розуміють встановлення цін державою шляхом прийняття правових норм або визначення певних способів формування ціни на товари (роботи, послуги).

Ціна є одним з основних інструментів здійснення державної економічної політики. За допомогою цін держава впливає на відносини обміну між суб'єктами ринку з метою забезпечення еквівалентності в процесі реалізації національного продукту, дотримання необхідної паритетності цін між галузями та видами господарської діяльності.

Важливою функцією ціни является є те, що вона - необхідна умова господарювання. Її юридичне значення полягає в віднесенні до суттєвих умов господарського договору. Зміна ціни в договооі можлива лише за згодою сторін. У разі недосяжності згоди між сторонами щодо ціни договір вважається неукладеним, тобто ніяких прав та обов'язків у сторін не виникає.

Законодавче визначення ціни наводиться у ст.189 Господарського кодексу України: «Ціна є формою грошового визначення вартості продукції (робіт, послуг), яку реалізують суб'єкти господарювання».

Тариф є різновидом ціни. Під тарифом в літературі розуміють систему ставок, за якими стягується плата за послуги.

Ціна в самом загальном вигляді представляє собівартість, збільшену на необхідний для відтворення коефіцієнт рентабельності та скоректировану в передбачених законом випадках на величину ПДВ або акцизного збору. Порядок тарифоутворення в цілому базується на тих же принципах, що і формування ціни, але має певну специфіку.

Розглянемо порядок визначення тарифа на транспортні перевезеня вантажів, що встановлений згідно з діючим законодавством.

Згідно з ст. 6.1.1 Закону України «Про податок на додану вартість» ставка цього податку для послуг з перевезеннгя вантажів встановлено на загальному рівні – 20% від договірної вартості

перевезення. В той же час операції з перевезенню вантажів транзитом через територію і порти України ***звільняються від оподаткування*** (ст. 5.15). ***За нульовою ставкою*** оподатковуються операції з транспортних послуг залізничним, автомобільним, морським та річковим транспортом по перевезенню вантажу за межами державного кордону України, а саме: від пункту за межами державного кордону України до пункту знаходження зовнішнього митного контролю України; від пункту знаходження зовнішнього митного контролю України до пункту за межами державного кордону України; між пунктами за межами державного кордону України, а також авіаційним транспортом: від пункту за межами державного кордону України до пункту проведення митних процедур з пропуску вантажу через митний кордон на митну територію України (включаючи внутрішні митниці); від пункту проведення митних процедур з пропуску вантажу через митний кордон за межі митного кордону України (включаючи внутрішні митниці) до пункту за межами державного кордону України; між пунктами за межами митного кордону України (ст.6.2.4).

Згідно з Постановою Кабінета Міністрів від 25.12.96 р. №1548 «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» Мінтранс за погодженням з Мінекономіки і Мінфіном встановлює тарифи на перевезення вантажів залізничним транспортом у межах України та пов'язані з ними послуги.

Тарифи на інші перевезення – повітряні, водні, автомобільні – формуються вільно з врахуванням тих обмежень, які встановлено діючим законодавством.

Базовим елементом тарифа є собівартість. Її значення для тарифоутворення складно переоцінити. При формуванні тарифа одні витрати на здійснення перевезень цілком покриваються за рахунок тарифа, оскільки їх квлючено до складу собівартості, покриття інших можливо лише за рахунок прибутку від господарської діяльності з перевезень. Собівартість перевезень знаходить відображення у бухгалтерському обліку перевезника, в якому містяться усі господарські процеси та їх результати в вартісному виразі. На підставі бухгалтерської звітності керівник перевезника приймає ті чи інші рішення. Підприємства, що окрім фінансового обліку, ведуть і управлінський, на підставі аналізу здійснених ви-

трат складають план з собівартості на майбутній період. Цей план використовується при плануванні як внутрішній засіб організації діяльності: в його рамках здійснюється внутрішній госпрозрахунок між структурними підрозділами, визначається рентабельність перевезень, проводиться контроль за зменьшенням рівня витрат.

Оцінка результатів господарської діяльності, яка здійснюється самим підприємством, також безпосередньо пов'язана з собівартістю. Собівартість є відправним пунктом для визначення маси прибутку перевезника, в тому числі й прибутку, який оподатковується.

Впродовж тривалого часу в Україні (Українській РСР) визначення рівня тарифів на пеперевезення здійснювалось переважно з використанням методу «витрати плюс». Витратний метод визначення тарифів в умовах централізовано керованого господаврства був близьким до ідеалу, оскільки у центр уваги ставилось завдання виконання планів п'ятирічок, для чого необхідно було постійно нарощувати обсяги перевезень, а формування тарифа за методом «витрати плюс» забезпечивало і покриття усіх витрат, і можливість за рахунок розміра рентабельності збільшувати кількісні показники виконуваних перевезень.

Кінцева ефективність діяльності з перевезень визначалась планово-економічним відділом підприємства, який виходючи з встановлених тарифів, розраховував обсяг виручки від господарської діяльності та формував бюджет підприємства.

В умовах централізовано-планованого розвитку господарства при формуванні тарифу виходили з повної собівартості, показники якої визначалися планом по собівартості, розробленим Держпланом СРСР. Ця собівартість давалда інформацію щодо всіх понесених перевезником витрат: матеріальних, трудових та інших. План по собівартості мав директивний характер. В ньому, як правило, відображувались усереднені показники витрат в цілому по галузям. Перехід до ринку, який супроводжувався появою різних форм власності на засоби виробництва, сприяв пожвавленню економічного життя, що стало слідством розвитку конкуренції, в тому числі і цінової між перевезниками. В цих умовах яскравовиявилися недоліки використання витратного підходу до тарифоутворення, який засновано на виведенні тарифа з повної собівартості.

В таких умовах перевезник не завжди мав можливість виконати запланований обсяг перевезень та отримати запланований рівень прибутку. В цілях збереження клієнтури, забезпечення обсягів перевезень перевезнику необхідно надавати знижки з тарифу, що неминуче призводило до зменьшення прибутку. Таким чином, виникла необхідність в перегляді складу витрат, які відносяться на собівартість.

Реформування законодавства про бухгалтерський облік, в тому числі і в частині правового регулювання собівартості, здійснено згідно з Програмою реформування системи бухгвалтерського обліку с застосуванням міжнародних стандартів, затвердженої постановою Кабінета Міністрів України № 1706 від 28.10.98 р.

Основнимі напрямками реформування є: формування нормативної бази (Положень (стандартів), розробка яких покладена на Міністерство фінансів України; методичне забезпечення (інструкції, методичні рекомендації, типові положення з формування собівартості, коментарі), яке здійснює профільне міністерство – Мінтранс. Причому Програмою встановлено, що державою регулюються лише ті аспекти бухгалтерського обліку, які пов'язані з узагальнгенням інформації, необхідної зовнішньому користувачеві (контрагентам, податковим органам, інвесторам і т.д.). Порядок, форма, строки та структура інформації та звітності для внутрішніх користувачів визначається самим суб'єктом господарювання.

Об'єктивно собівартість перевезень представлює виражені в грошовій формі поточні витрати транспортного підприємства, безпосередньо пов'язані з підготовкою та здійсненням процеса перевезення вантажів, а також послуг, які забезпечують перевезення.

В практичній діяльності розрізняють три вида собівартості: цехову, виробничу та собівартість реалізації (повну сорбівартість).

В Україні правове регулювання калькуляції собівартості здійснюється лише відносно виробничої собівартості. На її підставі формуться тариф. Порядок відображення витрат у регістрах бухгалтерського обліку провадиться згідно з Положенням (стандартом) бухгалтерського обліку 16 “Витрати” (далі – П(С)БО 16 “Витрати”), затвердженим наказам Міністерства фінансів України №318 від 31.12.99 р.

Крім того, в галузі транспорту діють розроблені Мінтрансом Методичні рекомендації з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті, затверджені наказом від 5.02.01 №65 (далі - Методичні рекомендації). Вони не мають обов'язкового характеру і можуть використовуватись в цілях планування, обліку та калькулювання всіма підприємствами транспорту незалежно від форми власності. Їх призначення - в розвитку П(С)БО 16 “Витрати”.

Тариф на послуги перевезень згідно ст.7 Закону України «Про транспорт» встановлюється визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. Нормативні витрати, які складають нормативну собівартість, розраховуються згідно з Методичними рекомендаціями. Не торкаючись оцінки вдалості вибору форми правового регулювання – рекомендації – яка без сумнівів, знижує відповідальність автора цього нормативно-правового акту и робить саме регулювання досить невизначенним, слід відмітити, що вони містять прозорий порядок формування собівартості з докладним переліком тих витрат, які можуть бути повністю або в частині покриті за рахунок тарифа.

До виробничої собівартості продукції (робіт, послуг) включаються:

- прямі матеріальні витрати;
- прямі витрати на оплату праці;
- інші прямі витрати;
- загальновиробничі витрати.

До складу ***прямих матеріальних витрат*** включається вартість сировини та основних матеріалів, купівельних напівфабрикатів та комплектуючих виробів, допоміжних та інших матеріалів, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат, тобто отримані при безпосередньому здійсненні перевезення. До них належать витрати на придбання у сторонніх організацій або виготовлення власними силами запасних частин, змазок, шин, вартість всіх видів пального (включаючи транспортно-заготовельні витрати), яке використовується як на безпосереднє виконання перевезень вантажа, так і на технологічні операції в процесі підготовки рухомого складу до експлуатації, витрати пально-мастильних матеріалів на допоміжно-службовий, учбово-

тренирувальний та невиробничий нальот годин (на повітряному транспорті).

До складу ***прямих витрат на оплату праці*** включаються заробітна плата та інші виплати робітникам, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат. До них належать всі витрати на виплату основної та додаткової заробітної плати, робітникам безпосередньо зайнятим здійсненням перевезень, нарахованої за посадовими окладами, здільним розцінкам, тарифним ставкам, які діють на підприємстві, включаючи також передбачені законодавством грошові доплати: оплата відпустки, вихідної допомоги, виплати, пов'язані з підготовкою (навчанням) і перепідготовкою кадрів, оплата праці робітників, які не входять до штату підприємства, за виконання робіт цивільно-правового характеру, за умови, що розрахунки з робітником здійснюються безпосередньо підприємством-перевезником, доплати за роботу в багатозмінном режимі, за шкідливі умови праці, сумісництво посад, премії. Водним перевезникам дозволяється до цієїгрупи витрат відносити витрати на оплату утримання плавсклада, який знаходиться в резерві, та оплату праці членів екіпажа, які назначені на конкретне судно, за час очікування підхода цього судна в порт, де можлива їх посадка.

До складу ***інших прямих витрат*** включаються всі інші виробничі витрати, які можуть бути безпосередньо віднесені до конкретного об'єкта витрат, зокрема відрахування на соціальні заходи, амортизація. До цієї групи витрат віднесено 1) відрахування на державне (обов'язкове) страхування, включаючи збір на обов'язкове соціальне страхування на випадок безробіття; ) відрахування на державне (обов'язкове) пенсійне страхування, а також на додаткове пенсійне страхування; інші обов'язкові збори та відрахування; 2) суми амортизаційних відрахувань від вартості рухомого складу флота, автомобільного транспорта і самольотновертольотного парка; 3) витрати на ремонт, технічний огляд та технічне обслуговування рухомого складу.

До складу ***загальновиробничих витрат*** включаються: 1) витрати на управління перевезеннями (оплата праці апарату управління виробничих структурних підрозділів, технічного та інформаційного забезпечення; відрахування на соціальні заходи й медичне страхування цього апарату; витрати на оплату службових відряджень апарату. 2) амортизація основних засобів. 3) витрати

на утримання, експлуатацію та ремонт, страхування, операційну оренду основних засобів, інших необоротних активів загальновиробничого призначення, в тому числі утримання резервного рухомого складу. 4) витрати на вдосконалення технології й організації перевезень. 5) витрати на опалення, освітлення, водопостачання, водовідведення та інше утримання виробничих приміщень. 6) витрати на охорону праці, техніку безпеки і охорону навколишнього природного середовища. 7) інші витрати (оплата простоїв, витрати, обумовлені аваріями, порушенням правил технічної експлуатації транспорта).

Цей порядок визначення собівартості по не зовсім зрозумілим причинам не поширюється на перевезення вантажів залізницею. Собівартість перевезень залізничним транспортом розраховується управлінням залізниці по усей залізниці в цілому за правилами, передбаченими Статутом залізниць України (далі – Статут). Таке уособлення залізниці від інших видів транспорту вряд чи є виправданим, оскільки із смислу ст.6 Закона України «Про транспорт» залізничний транспорт, поряд з іншими видами транспорту, складає єдину транспортну систему України.

Згідно з Статутом до собівартості перевезення залізничним транспортом, окрім типових по транспорту витрат, які були описані вище, включаються й витрати, яке несе перевезник під час повернення рухомого складу із станції відвантаження у депо, тобто за зворотний шлях. Причому розрахунок цих витрат здійснюється за той же методикою, що використовується для визначення витрат на перевезення. Згідно наказу Міністерства транспорту України №68 від 05.02.2001 р. порівняно з основним тарифом не перевезення вантажу тариф на перегін порожніх вагонів зменьшено лише на 25%.

Таке положення вступає в супереч з нормами діючого господарського законодавства. Ст.306 Господарського кодексу України під перевезенням розуміє господарську діяльність, пов'язану з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення та виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, водними та повітряними шляхами, а також транспортування продукції трубопроводами. Таким чином, предметом договора перевозення вантажу залізничним транспортом законодавець вважає перевезення ***вантажу***, тобто його переміщення у просторі силами залізниці. Саме це переміщення – від станції ві-

дправлення до станції призначення і має бути оплачено вантажовідправником [78]. Порядок розрахунку тарифа, що використовується на залізничного транспорті зараз, на жаль виходить з того, що предметом договору перевезення є переміщення вагонів в просторі, що не є виправданим ані з позицій законодавства, ані з позицій елементарної логіки.

Розрахунок тарифа на залізничні вантажоперевезення в загальному вигляді розраховується за формулою:

Т= П.п. х S, где

П.п. – провізна плата;

S. – відстань, яку проходить навантажений вагон.

Ст.57 Статута надає право перевезнику доставлять вантаж згідно плану формування потягу, а не за найкоротшою відстанью (як це відбувається, наприклад, у Росії), тобто кружним шляхом. Таким чином показник S в наведеній формулі стає вище необхідного.

Науковими установами, насамперед Інститутом економіко-правових досліджень НАН України проводились фундаментальні дослідження, присвячені вопросам правомірності встановлення розміру провізної плати за послуги перевезення вантажів залізничним транспортом, які свідчать про порушення загальних норм діючого закконодавства. Так, наприклад, відстань між станцією Чоп і станцією Сартана в найкоротшому напрямку становить 1672 км, провізна плата 67 т. груза у 2000 р. дорівнювала 4219 грн\вагон; згідно плану формування потягів відстань між цими пунктами збільшується до 1711 км, відповідно, провізна плата також возростає до 4438 грн\вагон. Збитки у сумі 219 грн за вагон суттєво збільшують собівартість провозимої продукції. Як показали дослідження, тільки по п'яти станціям відправлення і десяти – призначення провізна плата для підприємств металургійного комплексу – одного з найкрупніших клієнтів залізниці – лише за цієї підстави штучно вздулася на 128 млн.грн. за рік.

Провізна плата згідно п.4 Правил користування вагонами і контейнерами стягується за весь час користування вагонами з моменту їх фактичної передачі вантажовідправнику до момента фактичного прийому від вантажоотримувача. Тобто час, витрачений на маршрутизацію та групування вагонів оплачує клієнт, незважаючи на те, що ці витрати понесено виключно в інтересах перевезника (матеріали наукової експертизи, проведенної Інсти-

тутом економіко-правових досліджень по справі Вищего арбітражного суду України №04-1/1-8/148 від 25.02.2000 р. за позовом Криворізького державного гірно-металургійного комбінату «Криворіжсталь» до Міністерства транспорту України про визнання недійсним наказів).

В тариф на перевезення вантажу залізничним транспортом заложено нормативний час на завантаження та вивантаження вагонів (8 годин), який оплачує клієнт. Однак, згідно наказу Міністерства транспорту України №53 від 02.02.99 г. плата за час користування вагонами при здійсненні начально-кінцевих операцій сплачується окремо, тобто повторно. Таким чином, структура второго показника формули також визиває серйозні зауваження.

Слід відмітити, що згідно Закону України "Про залізничний транспорт" відносини між перевезником та клієнтурою регламентуються цим Законом. Статут, затверджений Кабінетом Міністрів України, не повинен вступати в протиріч з Законом, а може лише детально регулювати правовий статус залізниці как суб'єкта господарювання (як це робиться в Статуті автомобільного транспорту, Статуті внутрішнього водного транспорту), а не встановлювати нові правила гри.

## 3.4. Інші засоби державного регулювання транспортної діяльності

Транспорт є однією з найважливіших галузей в системі суспільного виробництва, головне призначення якого полягає в задоволенні потреб суспільства у перевезеннях. Головними завданнями державного управління в галузі транспорту є:

- своєчасне, повне та якісне задоволення потреб суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;
- безпечне функціонування транспорту;
- додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;
- захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій транспорту та споживачів транспортних послуг;
- створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;
- обмеження монополізму та розвиток конкуренції;
- координація роботи різних видів транспорту;
- охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

З приведеного переліку слідує, що держава не пускає на самоплив функціонування транспорту загального користування і не покладається цілком на стихійний розвиток транспортних операцій в державі, який диктується ринковими відносинами.

Основними правового регулювання господарської діяльності в транспортної галузі є описані вище ліцензування, технічне регулювання, регулювання цін та тарифів.

В той же час, враховуючи особливе місце, що займає транспорт в забезпеченні сталого розвитку економічних відносин між іншими суб'єктами господарювання, в центрі уваги законодавця знаходиться забезпечення запровадження спеціального регулювання безперебійної та безпечної роботи перевезників.

З цією метою, окрім встановлення загальних вимог щодо здійснення господарської діяльності, стосовно транспортних перевезень вантажів діють спеціальні положення, що стосуються запровадженням нормування, поводження з небезпечним вантажем та деякими специфічними видами вантажів, введенням специфічних умов та правил страхування, особливих вимог щодо стану готовності членів екіпажу до перевезень (інструктажі, система тест-контроля психо-фізичного стану безпосередніх виконавців перевезень), заборон на проведення страйків на підприєм-

ствах транспорту як стратегічних об'єктах, що мають суттєве значення для функціонування всієї економічної системи держави.

***Нормування*** в транспорті має на меті встановлення граничних техніко-економічних показників експлуатації транспортного засобу, що використовується для вантажних перевезень, а також його окремих частин, які забезпечують надійність та безпеку експлуатації. Загальні норми експлуатації встановлюються згідно з відповідними галузевими стандартами, що застосовуються в транспортній діяльності. В той же час на виконання вимог Міжнародних конвенцій, насамперед Женевської Конвеції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) від 19.05.56 р. окремими наказами Міністерства транспорту України передбачаються Експлуатаційні норми для перевезників автомобільним транспортом, які можуть відрізнятися від встановлених стандартами. В токаму разі приоритетну дію мають накази. Прикладам таких норм можуть бути Експлуатаційні норми середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі, затверджені наказом Міністерства транспорту від 20.05.06 №488.

Ці норми використовують у випадках, коли: планують і прогнозують економічну діяльність підприємств та організацій перевезника; розробляють тарифи на перевезення; розробляють бізнес-плани; оцінюють транспортні засоби як майно; визначають підстави для списання зношених пневматичних шин; прогнозують експлуатаційну безпечність транспортного засобу; прогнозують або оцінюють забруднення довкілля дрібнодисперсними продуктами зношення пневматичних шин на дорогах; контролюють раціональність використання експлуатаційних ресурсів; прогнозують обсяги утилізації зношених пневматичних шин стартерних батарей, застосуванням яких забезпечують можливість виконання основних вимог до технічного стану колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі. Окремо регулюються Експлуатаційні норми середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі.

Окрім цього на виконання положень Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) від 01.07.1970 р. нещодавно до українського законодавства, регулюючого порядок здійс-

нення перевезень вантажу цим видом транспорту було внесено відповідні зміни, що передбачають обов'язкове нормування періоду відпочинку водіїв під час виконання перевезень вантажів. Для чого автотранспортні засоби повинні бути обладнані контрольнимии пристроями обліку робочого часу та часу відпочинку. Так, згідно із ст.8 цієї Угоди протягом кожної доби водій повинен мати період щоденного відпочинку тривалістю принаймні одинадцять послідовних годин, який може бути скорочений мінімум до дев'яти послідовних годин не більше трьох разів протягом будь-якого одного тижня за умови, що до кінця наступного тижня, як компенсація, водію буде надано відпочинок еквівалентної тривалості. У ті дні, коли тривалість відпочинку не скорочується відповідно до першого підпункту, він може бути розбитий на два або три окремих періоди протягом двадцяти чотирьох годин, один з яких повинен бути принаймні вісім послідовних годин. У цьому випадку мінімальна тривалість відпочинку збільшується до дванадцяти годин.

Якщо протягом кожних тридцяти годин транспортним засобом керують принаймні два водія, кожний водій повинен мати період відпочинку тривалістю не менше восьми послідовних годин. Щоденний період відпочинку може використовуватися на транспортному засобі, якщо в ньому є спальне місце і цей транспортний засіб знаходиться на стоянці.

Пересування траспортного засобу без приладів обліку часу відпочинку водія на міжнародних маршрутах з квітня 2006 р. згідно з внесеними змінами до законодавства не припускається.

***Перевезення небезпечних вантажів*** посідає чільне місце в спеціальном регулювання діяльності з транспортних перевезень вантажів, що обумовлено необхідністю підвищеного захисту навколишнього середовища (від забруднення), інтересів перевізника (як майнових, так і особових інтересів робітників щодо безпеки життя та охорони здоров'я), вантажовідправника та вантажоодержувача та третіх осіб.

В Україні порядок переміщення цих вантажів здійснюється згідно до Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», статутних положень для кожного вида транспорту, а міжнародні транспортні перевезення – ще й положень Європейської угоди про міжнародного дорожного перевезення небезпечних ва-

нтажів (ДОПНВ) від 3.09.57 р., до якої Україна приєдналася у 2000 р.

Згідно ст. 1 Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів» під таким вантажем розуміють речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин. Останніми вважаються речовини, віднесені до таких класів: клас 1 - вибухові речовини та вироби; клас 2 - гази; клас 3 - легкозаймисті розчини; клас 4.1 - легкозаймисті тверді речовини; клас 4.2 - речовини, схильні до самозаймання; клас 4.3 - речовини, що виділяють легкозаймисті гази при стиканні з водою; клас 5.1 - речовини, що окислюють; клас 5.2 - органічні пероксиди; клас 6.1 - токсичні речовини; клас 6.2 - інфекційні речовини; клас 7 - радіоактивні матеріали; клас 8 - корозійні речовини; клас 9 - інші небезпечні речовини та вироби.

Транспортні засоби, а також загальнотехнічні та організаційно-методичні вимоги, зокрема щодо термінології, класифікації небезпечних вантажів і методів класифікаційних випробувань, упаковок (тари), контейнерів, цистерн, засобів пакування для перевезення небезпечних вантажів і методів їх випробувань та маркування підлягають спеціальному технічному регшулюванню – мають власні стандарти та сертифікаційні вимоги. В разі дорожнього перевезення відповідність транспортних засобів, обладнання, підготовки водіїв перевіряється Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України з видачею відповідних свідоцтв про допуск до перевезення. Розробка стандартів на всі види продукції та відходи, що належать до небезпечних вантажів, внесення змін до них здійснюються підприємством - виробником небезпечного вантажу. Упаковка (тара), контейнери, цистерни та засоби пакування, що можуть за результатами випробувань використовуватися для перевезення зазначеної продукції та відходів,

повинні мати сертифікати відповідності. Стандарти, що стосуються дорожнього перевезення небезпечних вантажів, розробляються Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України за погодженням з спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади у галузі транспорту.

Особливий порядок поводження з небезпечним вантажем встановлено й транспортними статутами. Так, згідно із Статутом залізниць України статутами відповідальність за виконання всіх належних заходів, що гарантують безпеку перевезень, наявність мобільних підрозділів для ліквідації аварій та їх наслідків під час перевезення цих вантажів покладається на відправники і одержувача небезпечного вантажу. Обов'язок забезпечення охоронного супроводу небезпечного вантажу та належного виконання операцій з промивання, дегазації, дезактивації вагонів після вивантаження у спеціально обладнаних місцях також несе одержувач. Також відправник несе відповідальність за пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення. Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

Тобто положення Статуту залізниць України спрямовані лише на недопущення заподыяння майновоъ шкорди перевезнику. В той же час норми ДОПНВ мають на меті, в першу чергу, захист життя та здоров'я членів екіпажу перевезника, а лише потім – його майнових інтересів. Так, згідно з п.2 ст.22 цього акту Небезпечні вантажі, щодо характеру яких перевезника не було ретельно повідомлено з дотриманням вимог умов про особливостей хімікофізичних та інших властивостей вантажу та особливих умов його перевезення, можуть бути в будь-який момент та в будь-якому місці вивантажено, знищено обо обезвержено перевезником без жодного відшкодування збитків за нього; вантажовідправник є, крім того, відповідальним за усі витрати та збитки, спричинені передачею цвантажу для перевезення або перевезенням.

Тобто такі заходи щодо безпеки перевезення вимагають від вантажовідправника максимальної точності при вказанні відомостей щодо вантажа у накладних документах.

Сумні наслідки неуважності українського законодавства до стану безпеки членів екіпажу перевезника призвелі до загібелі двох моряків та отруєнні восьмерих під час перевезення небезпечних хімичних речовин на торговельному судні «Одіск» у січні 2007 року.

Наступним спеціальним засобом правового регулювання транспортної діяльності є ***страхування***.

Згідно ст.7 Закону України «Про страхування» до видів обов'язкового страхування належать: особисте страхування від нещасних випадків на транспорті; авіаційне страхування цивільної авіації; страхування відповідальності морського перевізника та виконавця робіт, пов'язаних із обслуговуванням морського транспорту, щодо відшкодування збитків, завданих пасажирам, багажу, пошті, вантажу, іншим користувачам морського транспорту та третім особам; страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів; страхування засобів водного транспорту; страхування відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів; страхування відповідальності морського судновласника.

Серед видів добровільного страхування на транспорті передбачено страхування залізничного транспорту; наземного транспорту (крім залізничного); повітряного транспорту; водного транспорту (морського внутрішнього та інших видів водного транспорту); вантажів та багажу (вантажобагажу); цивільної відповідальності власників наземного транспорту (включаючи відповідальність перевізника); відповідальності власників повітряного транспорту (включаючи відповідальність перевізника); відповідальності власників водного транспорту (включаючи відповідальність перевізника); відповідальності перед третіми особами.

В галузі ***автотранспортних*** перевезень найпоширенішими видами страхування є страхування автотранспортного засобу, страхування вантажу, страхування відповідльності перевезника.

Згідно ст. 9 Закону України “Про страхування” ***при страхуванні*** майна (в тому числі ***автотранспортного засобу***) страхова сума встановлюється в межах вартості майна за цінами і тарифами, що діють на момент укладання договору, якщо інше не передбачено договором страхування.

Для визначення страхової суми користуватися відосмостями бухгалтерського обліку можна тільки в тому випадку, якщо транспортний засіб новий, решті випадках його вартість встановлює фахівець-оцінщик.

Страхове відшкодування не перевищує дійсну вартість застрахованорго майна та не може перевищувати розміру прямого збитку, якого зазнав перевезник. Непрямі збитки вважаються застрахованими, якщо це передбачено договором страхування. У разі коли страхова сума становить певну частку вартості застрахованого об'єкта, страхове відшкодування виплачується у такій же частці від визначених по страховій події збитків, якщо інше не передбачено умовами страхування.

Слід зауважити, що вартістний вираз залежить від ступеня пошкодження застрахованого автомобілю. Якщо він не підлягає відновленню, сума шкоди визначається з урахуванням запчастин, що залишилися. Згідно з ухвалою Київського апеляційного суду від 17.06.04 р по справі №8/404 в основу визначення матеріальної шкоди не можуть бути покладені наряди замовлень та рахунки-фактури на виконання ремонтних робіт при відсутності доказів того, що необхідність виконання таких робіт викликана пошкодженнями, які були причинені саме при настанні конкретного страхового випадку.

Правила страхування автотранспортного засобу мають назву КАСКО. Страховими випадкамит в цієї системі є:

- пошкодження або знищення транспортного засобу або його запчасти внаслідок дорожно-транспортної пригоди;
- крадіжка транспортного засобу або його частин внаслідок навмисних дій третіх осіб в будь-якому місцезнаходженні транспортного засобу;
- пошкодження або знищення транспортного засобу внасдідок стихійного лиха, падіння дерев або інших предметів, нападу тварин, а також пожеж або само возгорання транспортного засобу.

КАСКО передбачає можливість повного страхування (на всі перелічені випадки) або часткове (за винятком випадку крадіжки транспортного засобу) строком на один рік.

На відміну від стархування транспортного засобу, ***страхування вантажу*** може з здійснюватися на строк:

тривалості разового перевезення;

тривалості перевезення обсягу вантажу згідно договору поставки;

перевезення вантажу впродовж певного часу.

Перелік страхових випадків при цьому страхуванні теж має свою специфіку. Найпоширенішими випадками, які містяться у договорах страхування вантажів (страхових сертифікатах), є такі:

- стихійне лихо;
- пожежа техногенногот походження та вибухи;
- пошкодження (знищення) вантажів під час навантажувально-розвантажувальних робіт;
- крадіжка вантажу разом з транспортним засобом;
- протиправні дії третіх осіб.

До страхової суми вантажу можуть бути зараховані суми митних зборів, фрахт, комісійні виплати та інші можливі витрати, які можуть бути понесені при настанні страхового випадку. Чк правило, цей вид страхування є привабливим для отправників.

Перевезники таклж зацікавлкені, в тому, щоб з довіреним їм вантажем нічого не трапилося. Тому зараз все більшого поширення дістають договори страхування відповідальності автоперевезника, при якому забезпечуються такі ризику:

- відповідальність за майно – тобто відповідальність перевезника, яка настає за втрату, пошкодження, нестачу вантажу;
- відповідальність за прострочення доставки – тобто відповідальність за затримку доставки вантажу;
- відповідальність у вигляді відшодовування збитків – в разі часткової втрати вантажу;
- відповідальність перед третіми особами – за спричинення шкоди вантажем власності третіх осіб.

Належну увагу при цьому страхуванні слід приділяти переліку документів, які можуть вимагати страхові компанії в рапзі настання страхового випадку в дорозі. До них відносють:

товаросупроводжувальні документи (накладні та ін);

пакувальні відомості;

аварійні сертифікати;

акти експертизи вантажу, складені незалежними експертами (частіше це торгівельно-промислова палата);

письмове пояснення водія з ретельним викладенням події, що сталася;

протокол органів ДАІ;

справка ДАІ або слідчих органів про порушення кримінальної справи;

деталізовані виправдальні документи на витрати, які понесено перевізником з метою зменьшення збитків;

інші документи, встановлені договором страхування.

На ***залізничному транспорті*** згідно з Положенням про здійснення контролю за дотриманням вимог законодавства в галузі страхування при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом, затвердженим наказом Міністерства транспорту України від 19.11.03 р №898 обов'язковому страхуванню підлягає відповідальность на випадок настання негативних наслідків під час перевезення небезпечних вантажів та порожніх вагонів і спеціальних контейнерів, які перевозяться під тиском після вивантаження скраплених газів Таке страхування здійснюють суб'єкти перевезення: відправники, одержувачі і перевізники (залізниці).

При переадресуванні небезпечного вантажу обов'язкове страхування відповідальності здійснюють нові відправник та одержувач. В той же час не є обов'язковим страхування відповідальності іноземних відправників, одержувачів, експедиторів, які за договорами з іноземними вантажовласниками виконують на території України експедиторські функції, портів як пунктів перевалки та пропуску експортно-імпортних і транзитних небезпечних вантажів. Не повинні затримуватися в процесі перевезення залізничним транспортом небезпечні вантажі, що перевозяться у міжнародному сполученні без відмітки в перевізних документах про обов'язкове страхування відповідальності суб'єктів перевезення.

Операції з перевезень вантажів на ***повітряному транспорті*** підлягають обов'язковому страхуванню на умовах, передбачених Порядком та правилами здійснення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 12.10.02 р №1535

Згідно з п. 1 цього Порядку обов'язкове авіаційне страхування цивільної авіації проводиться з метою забезпечення захисту інтересів експлуатантів, пасажирів, третіх осіб і включає: страхування відповідальності повітряного перевізника за шкоду, заподіяну пасажирам, багажу, пошті, вантажу; страхування відповідальності експлуатанта повітряного судна за шкоду, заподіяну третім

особам; страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу; страхування повітряних суден; страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт.

Страхова сума, встановлена договором обов'язкового страхування за втрату або шкоду вантажу, не повинна бути меншою суми, еквівалентної 20 доларам США за офіційним обмінним курсом Національного банку, за кожен кілограм ваги.

Розмір страхової суми за шкоду, заподіяну третім особам, залежить від взльотної маси повітряного судна та може варіюватися від 100 тис. грн до 100 млн. грн.

У разі страхування членів екіпажу повітряного судна та іншого авіаційного персоналу страхова сума дорівнює 100 тис.грн та виплачується пропорційно розміру шкоди, завподіяної життю та здоров'ю застрахованої особи: в разі загибелі (смерті) застрахованої особи внаслідок страхового випадку - спадкоємцю загиблого (померлого) згідно з законодавством - 100 відсотків страхової суми; у разі встановлення застрахованій особі інвалідності I групи - 100 відсотків, II групи - 80 відсотків, III групи - 60 відсотків страхової суми; у разі тимчасової втрати працездатності застрахованою особою за кожну добу - 0,2 відсотка, але не більш як 50 відсотків страхової суми. Такий же порядок встановлено і для страхування працівників замовника авіаційних робіт, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу під час виконання авіаційних робіт.

Страхова сума при страхуванні повітряних суден не повинна бути меншою їх балансової вартості.

Обов'язковому страхуванню ***на водному транспорті*** підлягають лише морські судна, що перебувають у державній власності, у разі їх передачі у фрахт, оренду або лізинг.

## Контрольні питання до глави 3.

1. Які органи здійснюють державне управління у галузі транспорту?
2. Завдяки яким основним засобам правового регулювання господарської діяльності забезпечується правовий господарський порядок у сфері надання транспортних послуг?
3. Розкрийте порядок здійснення процедур державних закупівель (торгів) у сфері транспорту та дорожнього господарства.
4. Які нормативи та ліміти застосовуються у сфері організації та здійснення транспортної діяльності?
5. Визначте основні напрямки державної підтримки розвитку транспортної системи України.
6. Які встановлені загальні засади правового регулювання відносин, що виникають під час митного оформлення транспортних засобів та вантажів?
7. Охарактеризуйте особливості функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період.
8. Які використовуються правові засоби планування та прогнозування економічного та соціального розвитку транспортної системи України?
9. В чому полягає загальний порядок ліцензування транспортної діяльності?
10. Надайте характеристику основних груп ліцензійних умов, які діють у галузі вантажоперевезень.
11. Які види вантажоперевезень підлягають обов'язковій сертифікації та в чому полягає її сутність?
12. Що є підставою для анулювання та припинення дії дозвільних документів на здійснення вантажних перевезень (ліцензії, сертифіката)?
13. В чому полягає механізм правового регулювання тарифоутворення на ринку транспортних послуг з перевезення вантажів?
14. Який порядок встановлено щодо поводження з небезпечним вантажем під час перевезення внутрішніми та міжнародними шляхами?

15. Які види страхування застосовуються в транспортної діяльності та в чому їх особливості?

# ГЛАВА 4. Суб'єкти транспортного права

## 1. Поняття, правовий статус та види суб'єктів транспортного права

Юридична наука під суб'єктами права розуміє таких учасників суспільних відносин (громадян, організацій, підприємств), які на підставі чинного законодавства наділені суб'єктивними правами та обов'язками. При цьому, кожна галузь права характеризується своїм колом суб'єктів, які поряд з її предметом і методом визначають особливості цієї галузі у загальній системі права.

Суб'єктами транспортного права визнаються фізичні та юридичні особи, які беруть участь у транспортних правовідносинах за допомогою реалізації сукупності прав й обов'язків, якими вони наділені відповідно до транспортного законодавства.

В умовах ринкових відносин для транспортного права України характерні насамперед суб'єкти, що безпосередньо беруть участь у здійсненні транспортних процесів.

У коло суб'єктів транспортних правовідносин входять працездатні громадяни (працівники, споживачі), органи державної влади й місцевого самоврядування, організації й підприємства (перевізники). Всі названі суб'єкти транспортного права згідно законодавства наділяються специфічною властивістю - правовим статусом, що дає їм можливість брати участь у конкретних правовідносинах у транспортній сфері.

Правовий статус суб'єктів транспортного права з юридичних позицій визначає хто є хто в суспільних відносинах, які регулюються транспортним законодавством. Зміст статусу включає наступні основні елементи: а) транспортну право- і дієздатність суб'єкта (правосуб'єктність); б) закріплені за ним законодавством права й обов'язки; в) гарантії цих прав й обов'язків; г) відповідальність за неналежне виконання покладених на суб'єкта обов'язків.

Транспортна правосуб'єктність як особлива властивість, визнана законодавством за суб'єктами транспортного права, означає, що при наявності певних умов (досягнення конкретного віку для громадян; госпрозрахункової або майнової, оперативної відокремленості - для організацій) вони здатні бути суб'єктами в сфе-

рі транспортних правовідносин, мати права й обов'язки, а також мають можливість своїми діями здобувати суб'єктивні права й обов'язки, що становлять зміст транспортних правовідносин.

Суб'єктивні права й обов'язки, що безпосередньо випливають із закону, представляють ядро правового статусу суб'єкта транспортного права. Вони звичайно, фіксуються в основних нормативних актах транспортного законодавства України (Повітряний кодекс України, Устав залізниць України та ін.). Ці права й обов'язки називаються статутними.

Таким чином, правовий статус суб'єкта транспортного права становлять норми загальні для всіх суб'єктів, наприклад, норми про право на заняття господарською діяльністю, використання найманої праці й т.д. Поряд із загальними нормами, правовий статус суб'єкта транспортного права поєднує значне число норм права, які реалізуються тільки даним суб'єктом, наприклад, правові основи здійснення транспортно-експедиторської діяльності, правила здійснення перевезень, закріплені у законодавстві, адресовані тільки цим суб'єктам транспортного права.

Зміст правового статусу суб'єктів транспортного права, поряд із правосуб'єктністю й статутними правами й обов'язками, доповнюють гарантії здійснення прав і відповідальність за неналежне виконання обов'язків. Гарантії й відповідальність надають правовому статусу необхідну визначеність і стабільність, без чого взагалі неможливо говорити про дійсне правове положення суб'єктів транспортного права. Гарантії статутних прав і відповідальність за невиконання статутних обов'язків, будучи юридичними категоріями, завжди виражаються у формі правових норм, які або сприяють (заохочують) оптимальній свободі дій суб'єктів по реалізації своїх прав, або впливають на суб'єктів шляхом застосування до них санкцій, якщо вони не виконують або неналежним чином виконують свої обов'язки.

Категорія правового статусу суб'єкта транспортного права характеризується специфікою змісту. Ця означає, що кожна із груп суб'єктів має свій специфічний статус . Більш того, і усередині окремих груп варто розрізняти суб'єкти, що володіють специфічними рисами й мають особливе базове юридичне положення. Наприклад, громадяни як суб'єкти трудового права можуть бути підрозділені на особливі групи: посадові особи, споживачі. Посадові особи у свою чергу підрозділяються на машиністів,

провідників, диспечеров, шляхових робітників і т.п. Організації як суб'єкти транспортного права можуть підрозділятися на державні, комунальні, частки. Тому залежно від ступеня спільності й характеру прав й обов'язків розрізняють два види правових статусів: загальний і спеціальний. Загальний правовий статус передбачає для кожного виду суб'єктів права й обов'язки. Спеціальний правовий статус являє собою прояв загального правового статусу стосовно до внутрішньовидових особливостей суб'єктів.

З погляду практики правового регулювання й вивчення даного питання доцільно класифікувати суб'єкти транспортного права на групи, кожна з яких має свій правовий статус. При цьому, найважливішим компонентом (ядром), що відрізняє правовий статус суб'єктів транспортного права є характер і специфіка прав й обов'язків, закріплених законодавством за цією групою суб'єктів**.**

Суб'єкти транспортного права діляться на дві групи: фізичні особи і юридичні особи. В основу такого розподілу покладені як розходження у вираженні волі й інтересів, так й у наборі повноважень суб'єктів - багато повноважень фізичних осіб властиві тільки їм і зовсім не властиві організаціям і навпаки, наприклад, право скарги, право й обов'язок мати Устав організації.

Фізичні особи, як суб'єкти транспортного права, є родовою категорією й охоплюють три види суб'єктів: громадянин України, іноземний громадянин, особа без громадянства. В основу розподілу цих цих видів покладений ступінь зв'язку особи з даною державою й похідний від цього обсяг прав й обов'язків особи: у громадянина України один обсяг правового статусу, в особи без громадянства, хоча й проживаючого на території України, інший обсяг, в іноземного громадянина на території України - третій.

Окреме місце в цієї категорії суб'єктів належить посадовим особам та пасажирам особливий правовий статус яких прямо передбачений чинним транспортним законодавством.

Під посадовими особами в транспортному процесі розуміють осіб, які постійно чи тимчасово здійснюють функції представників влади, а також обіймають постійно або тимчасово на підприємствах, установах чи організаціях незалежно від форм власності посади, пов'язані з виконанням організаційно-розподільчих або адміністративно-господарських обов'язків, або виконують такі обов'язки за спеціальними повноваженнями (наприклад, началь-

ник порту, начальник автотранспортного підприємства, начальник станції, начальник вокзалу тощо).

Під пасажиром у транспортному праві розуміють фізичну особу, яка користується будь-яким видом транспорту на підставі особистого проїзного документа або є членом організованої групи осіб, яка має право на проїзд на підставі придбаного групового проїзного документа.

Юридичні особи як суб'єкти адміністративного права розділяють на види й групи.

Залежно від форми власності юридичні особи поділяються на державні, комунальні й приватні.

Державні транспортні організації виконують завдання, функції й повноваження, доручені їм державою, базуються на державній власності й управляються державою. До числа державних організацій відносяться органи держави (законодавчої, виконавчої влади й інші), державні транспортні підприємства й установи (ДП Міжнародний аеропорт „Запоріжжя", Державне підприємство „Київський авіаційний завод "АВІАНТ", Державне підприємство "Завод 410 ЦА" Вертодром „Ялта", ДП "Укрводшлях", ДП "Укрспецобладнання" та ін.)

Управління комунальними організаціями здійснюєте виконавчі органи районної або обласної ради. Ця група підприємств базується на майні, яке перебуває в комунальній власності відповідної територіальної громади. До числа комунальних підприємств можна віднести: КП Міжнародний аеропорт „Донецьк", КП Міжнародний аеропорт „Київ" (Жуляни), Міжнародний аеропорт „Луганськ" Луганське обласне комунальне підприємство та ін.

Транспортні організації приватної форми власності на сьогодні є найбільш поширеним видом суб'єктів транспортного права. Це й вид суб'єктів складається з фізичних або юридичних осіб й базується на майні, що перебуває в приватній формі власності. До числа таких підприємств можна віднести: ТОВ аеропорт „Херсон", Відкрите акціонерне товариство "Авіакомпанія Дніпроавіа", Відкрите акціонерне товариство "Українське Дунайське пароплавство", ЗАТ "ІНТЕРТРАНС" та ін.

Залежно від національної приналежності юридичні особи розділяють на:

- українські;
- іноземні;

- змішані.

Так, наприклад, відповідно до ст. 131 Кодексу торговельного мореплавства України, перевезення між портами України здійснюються суднами, що плавають під Державним прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу Міністерства транспорту та зв'язку України.

Відповідно до ст. 59 Повітряного кодексу України, повітряним перевізником можуть бути не тільки українські, а й іноземні повітряні перевізники [6].

Наступним критерієм класифікації суб'єктів транспортного права є з поділ за кількісним складом на:

- індивідуальних (пасажири, пішоходи, клієнти);
- колективних (організації та їх структурні підрозділи);
- змішаних (вантажовідправник, вантажоотримувач, перевізник)

Однієї з важливих класифікації суб'єктів транспортного права є їх поділ на групи, залежно від місця, яке вони займають у процесі перевезення. Одже, розрізняють:

- органи державного управління - це суб'єкти управління, які наділені відповідними власними повноваженнями в сфері виконавчої та розпорядної діяльності, під час здійснення якої забезпечуються злагодженість і єдність дій при вирішенні загальнодержавних і міжгалузевих завдань. (Верховна Рада України, Кабінет Міністрів України, Міністерство транспорту та зв'язку України, Державна адміністрація залізничного транспорту (Укрзалізниця), Державний департамент автомобільного транспорту (Укравтотранс), Державна авіаційна адміністрація (Державіаадміністрація), Державний департамент морського і річкового транспорту (Укрморрічфлот), НАК «Нафтогаз України» та інші державні органи)

- транспортні організації - юридичні особи, зареєстровані у встановленому законом порядку, ціллю діяльності яких є забезпечення внутрішніх та зовнішніх транспортно-економічні зв'язків і потреб населення у перевезеннях (залізниці, автотранспортні підприємства, пароплавства, морські порти).

- споживачі транспортних послуг - фізичні або юридичні особи, які беруть участь в транспортних суспільних відносинах, користуються транспортними послугами для задоволення своїх потреб (вантажовідправник, вантажоодержувач, пасажир та інші).

Підсумовуючи наведене, слід відзначити, що функціонування суб'єктів транспортного права базується на реалізації таких основних принципів: пріоритетність права власності; захист прав власника; рівноправність суб'єктів господарювання; нерозривність прав й обов'язків суб'єктів транспортного права; захист соціально незахищених верств населення; законність дій; адекватна відповідальність за ухилення від вимог нормативно-правових актів; суспільна цілеспрямованість й висока громадська свідомість. Особливості правового статусу суб'єктів транспортного права та їх функціонування розглянемо у наступних підрозділах посібника.

## 2. Господарсько-правова компетенція суб’єктів транспортного права

### 2.1. Центральні органи законодавчої та виконавчої влади як суб’єкти управління транспортом.

Єдина транспортна система України повинна відповідати вимогам суспільного виробництва й національної безпеки, мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України. Транспорт України покликаний задовольняти потреби населення й суспільного виробництва в перевезеннях.

Все вищезазначене має право на існування тільки за умови наявності ефективної системи управління цією сферою господарювання, а тому особливого значення набуває врегулювання статусу суб’єктів управління.

Управління транспортом і зв'язком регулюється законами, кодексами, статутами, положеннями про окремі види транспорту й зв'язку. Організаційно-правові, економічні основи діяльності транспорту визначаються Законом України «Про транспорт» від 10.11.1994 р.

Метою державного управління в області транспорту є: своєчасне, повне і якісне задоволення потреб населення й суспільного виробництва в перевезеннях і потреб оборони держави; захист їх прав під час транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; дотримання необхідних темпів і пропорцій й ін.

Питання визначення поняття суб'єкта управління транспортом має дискусійний характер.

В юридичній літературі визначає суб'єктів управління транспортом як органи, організації та їх посадові особи, створені у встановленому законодавством порядку спеціально для здійснення управлінських функцій, наділені правами й обов'язками, щоб своїми діями реалізувати надані права і виконувати покладені на них обов'язки.

В.К.Колпаков стверджує, що під суб'єктами управління слід розуміти носія прав і обов'язків у тій чи іншій сфері правовідносин, здатного своїми діями реалізовувати надані права та виконувати покладені на них обов'язки.

На наш погляд, під суб'єктами управління в сфері транспортної діяльності слід розуміти органи державного управління, які наділені відповідними власними повноваженнями в сфері виконавчої та розпорядної діяльності, під час здійснення якої забезпечуються злагодженість і єдність дій при вирішенні загальнодержавних і міжгалузевих завдань.

Однією з характерних рис управління в сфері транспорту є наявність між суб'єктами вертикальних правовідносин, тобто відносин суб'єктів, які організаційно підпорядкованих один одному.

Основними принципами побудови системи управління транспортом є :

- розмежування функцій державного управління та управління підприємств;
- розмежування виробничих та регулятивно-контрольних функцій;
- створення організаційних структур управління в об'єднаннях підприємств переважно на комерційній основі.

Значимість транспортної діяльності суб'єктів господарювання для розвитку економіки України, а також надання законодавцем транспортним засобам статусу джерел підвищеної небезпеки, обумовлює специфічність управління цією сферою господарської діяльності, що проявляється в:

1. Наявності централізованої системи управління підприємствами транспорту загального користування (морського, річкового, залізничного, авіаційного, трубопровідного). Ст. 5 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 р. передба-

чає, що відносини підприємств транспорту загального користування із центральними й місцевими органами виконавчої влади й органами місцевого самоврядування будуються тільки на основі податків, податкових пільг, установлених нормативів й інших економічних заходів відповідно до чинного законодавства України).

2. Встановлені підвищених вимог до дисципліни співробітників транспортної системи, що закріплені в статутах або в окремих положеннях;
3. Існуванні особливої системи контролю за дотриманням правил, норм і стандартів, що регламентують діяльність транспортних підприємств й установ;
4. Наділенні суб'єктів транспортної діяльності повноваженнями щодо застосування заходів адміністративного примусу - стягнення, адміністративно-попереджувальні міри.
5. Включенні в механізм (систему) державного управління не тільки виконавчо-розпорядницьких органів, але й всіх інших ланок управлінського апарата (наприклад, адміністрації державних підприємств) і т.п.

Забезпечення транспортної діяльності на Україні здійснюється на основі розмежування повноважень державних органів влади в даній сфері.

Систему законодавчих і виконавчих органів у сфері управління транспортом складають:

1. Верховна Рада України;
2. Кабінет Міністрів України;
3. Міністерство транспорту та зв'язку України
4. Урядові органи державного управління в окремих галузях транспорту, що діють у складі Міністерства транспорту та зв'язку України та йому підпорядковуються.
5. Місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування.

Центральним органом управління єдиною транспортною системою України є вищий орган законодавчої влади - Верховна Рада України. Відповідно до положень Конституції України, Верховна Рада України є органом загальної компетенції, тобто її повноваження стосуються всіх без винятку сфер господарювання.

***Верховна Рада України*** визначає основні напрямки державної політики у сфері транспорту, здійснює законодавче регулювання питань сфери транспортної діяльності.

Як єдиний орган законодавчої влади в України, Верховна Рада затверджує:

- загальнодержавні програми економічного розвитку транспортної системи України;
- правове регулювання засад і гарантій експлуатації всіх видів транспорту;
- засади створення і функціонування органів виконавчої влади з питань транспорту
- основні напрямки транспортної політики України

Викладене дає підстави констатувати, що саме Верховною Радою України визначаються організаційно-правові та економічні основи діяльності транспорту.

Органи виконавчої влади, що здійснюють управління транспортом, поділяються на:

- органи управління загальної компетенції: Кабінет Міністрів України, місцеві державні адміністрації, виконавчі органи сільських, селищних, міських рад;
- органи управління спеціальної (галузевої) компетенції: Міністерство транспорту та зв'язку України, галузеві урядові органи управління (Укравтотранс, Укрзалізниця, Украviатранс, Укрморрічфлот).

***Кабінет Міністрів України*** як вищий орган у системі органів виконавчої влади здійснює заходи щодо забезпечення державної політики на транспорті; спрямовує і координує роботу Міністерства транспорту та зв'язку України, а також усіх підпорядкованих йому органів та організацій щодо забезпечення транспортної діяльності.

Головними функціями Кабінету Міністрів України в сфері транспорту є визначення порядку ліцензування транспортної діяльності, визначення тарифної політики, видання статутів окремих видів транспорту, утворення й реорганізація центральних виконавчих транспортних органів, призначення й звільнення їх керівників.

Місцевими органами управління загальної компетенції є місцеві державні адміністрації та виконавчі органи сільських, селищних, міських рад.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про місцеві державні адміністрації» від 09.04.1999р., ***місцева державна адміністрація*** є місцевим органом виконавчої влади і входить до системи органів виконавчої влади.

Повноваження місцевої державної адміністрації полягають в забезпеченні обслуговування населення підприємствами, установами та організаціями транспортного обслуговування незалежно від форм власності.

До компетенції ***виконавчих органів сільських, селищних, міських рад*** належать затвердження маршрутів і графіків руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форм власності, узгодження питань стосовно транзитного пасажирського транспорту у випадках, передбачених законодавством.

Відповідно до ст. 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» від від 5 квітня 2001 р. № 2344-III, органи місцевого самоврядування формують мережу міських автобусних маршрутів загального користування і здійснюють контроль за виконанням транспортного законодавства на відповідній території згідно з повноваженнями, визначеними законами України.

Положення ст. 5 Закону України «Про транспорт» від 10.11.1994 р., відповідно до якої втручання у господарську діяльність підприємств транспорту, відволікання їх експлуатаційного персоналу на інші роботи місцевими органами влади і самоврядування не допускається, крім випадків, передбачених законодавством України, дає право стверджувати, що наведені повноваження місцевої державної адміністрації та виконавчих органів сільських, селищних, міських рад є вичерпними, оскільки підпадають під випадки можливого втручання у господарську діяльність підприємств транспорту, спеціально передбачені законодавством України.

Зокрема, місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування в межах наданих їм повноважень мають наступну компетенцію:

1)право залучати на договірних засадах підприємства, установи, організації незалежно від форми власності до участі в комплексному соціально-економічному розвитку відповідних територій та координація цієї роботи;

2) право фінансування видатків з місцевого бюджету на потреби транспорту;

3) в порядку та межах, передбачених законодавством, мають право встановлювати тарифи по оплаті транспортних послуг;

4)право управління об'єктами транспорту (які входить до комунальної власності) в межах, визначених радою;

5) затверджують маршрути та графіку руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форм власності, узгодження цих питань відносно транзитного пасажирського транспорту у випадках, передбачених законом;

6) мають компетенцію щодо організації за рахунок власних коштів на пайових засадах будівництва, реконструювання та ремонту шляхів місцевого значення;

7)мають обов'язок забезпечення регулярного й безкоштовного перевезення до місця навчання та додому школярів.

Важливо підкреслити, що для ефективної реалізації органами виконавчої влади та місцевого самоврядування наведених функції та повноважень в транспортної галузі України ключове значення має їх взаємодія між собою.

Безпосереднє державне управління транспортом України здійснює Міністерство транспорту та зв'язку України (далі Мінтрансзв'язку).

Правовою основою діяльності Мінтрансзв'язку є Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 06.06.2006 № 789.

Відповідно до п. 1 вищевказаного Положення, Мінтрансзв'язку є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Мінтрансзв'язку є головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади з питань реалізації державної політики в галузі авіаційного, автомобільного, залізничного, морського і річкового транспорту та у сфері використання повітряного простору України, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікації та інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України.

Мінтрансзв'язку є юридичною особою, має самостійний баланс, рахунки в органах Державного казначейства, печатку із зображенням Державного Герба України та своїм найменуванням.

Мінтрансзв'язку має наступну структуру.

Мінтрансзв'язку очолює Міністр, якого призначає на посаду та звільняє з посади у встановленому законодавством порядку Верховна Рада України. Міністр має першого заступника і п'ять заступників, які призначаються на посаду та звільняються з посади в установленому законодавством порядку. Центральний апарат Мінтрансзв'язку складається з наступних відділів та управлінь:

- управління аналітичного забезпечення роботи Міністра та колегії (патронатна служба);
- відділ тарифів, цін та регулювання природних монополій, Департамент розвитку та координації систем транспорту та зв'язку, Департамент безпеки у галузі, відділ безпеки руху та перевезення небезпечних вантажів;
- управління зовнішньоекономічних зв'язків

та інші, всього їх налічується близько сорока п'яти.

В структуру Мінтрансзв'язку також входять наступні підприємства.

У галузі повітряного транспорту: Державнепідприємство, "Українськеавіаційно-транспортнепідприємство "ХОРІВ-АВІА", Державне підприємство "Виробниче об'єднання Південний машинобудівний завод імені О.М.Макарова (Авіаційна транспортна компанія "ЮЖМАШАВІА"), Державне підприємство обслуговування повітряного руху України, Державне підприємство Міністерства оборони України "Українська авіаційнатранспортна компанія", Державне авіаційне підприємство "Україна", Луганське державне підприємство застосування авіації в народному господарстві "Луга-ЗАНГ", Тернопільське державне авіаційне підприємство "Універсал-Авіа", Комунальне спеціалізоване сільськогосподарське авіаційне підприємство "Агроавіадніпро", Сумське державне авіаційне підприємство "Універсал-Авіа", Державне авіаційне підприємство "КАРПАТИ-Авіа" МНС України.

У галузі автомобільного транспорту: державне підприємство "Вінницький облавтодор", донецьке обласне автотранспортне управління, донецький державний обласний автомобільний навчальний комбінат, державне підприємство "Волинський облавтодор", державне підприємство "Донецький облавтодор" та інші.

У галузі залізничного транспорту: державне підприємство "Дарницький вагоноремонтний завод", державне підприємство "Віниця-трансприлад", Державне підприємство "Укрспецоблад-

нання", державне підприємство "Івано-Франківський локомотивний ремонтній завод" та інші.

У галузі морського та річкового транспорту: державне підприємство "Дельта-лоцман", керченський судноремонтній завод, державне підприємство "Віниця-трансприлад", державне підприємство "Агентство морської безпеки".

У галузі метрополітену: Дніпропетровський та Харківський метрополітен.

До складу Мінтрансзв'язку входять наступні підрозділи: Укравтотранс, Укрморрічфлот, Державіаадміністрація, Укрзалізниця, Держзв'язок. Зазначені підрозділи здійснюють управління окремими підгалузями транспортного комплексу України, особливості діяльності яких будуть розглянути нижчі.

Відповідно до п.3 Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України, затвердженого Постановою Кабінету Міністрів України від 06.06.2006р. № 789, головними завданнями Мінтрансзв'язку є:

1. участь у формуванні та реалізації державної політики в галузі транспорту, у сфері використання та обслуговування повітряного простору України, забезпечення безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікації та інформатизації, користування радіочастотним ресурсом України;
2. організація взаємодії та координації роботи автомобільного, авіаційного, залізничного, морського, річкового транспорту;
3. забезпечення проведення державної політики з питань розвитку всіх видів автомобільних доріг на території України;
4. участь в межах своєї компетенції у формуванні та реалізації державної тарифної політики і політики державних закупівель у галузі транспорту, у сфері використання та обслуговування повітряного простору України, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, надання послуг поштового зв'язку, телекомунікації та інформатизації;
5. здійснення заходів щодо розвитку і вдосконалення телекомунікаційних мереж загального користування та мереж

поштового зв'язку загального користування, підвищення їх якості та доступності, забезпечення сталого функціонування;

6. формування Національної програми інформатизації та забезпечення її виконання;
7. здійснення заходів щодо забезпечення інтеграції національної транспортної системи України до європейської і світової транспортної систем, а також сфери надання послуг поштового зв'язку, телекомунікації та інформатизації - до європейського і світового інформаційного простору;
8. здійснення державного управління та регулювання у сфері торговельного мореплавства;
9. організація і контроль відповідно до законодавства за діяльністю морських і річкових портів;
10. виконання відповідно до законодавства дозвільно-реєстраційних функцій у сфері забезпечення безпеки руху, торговельного мореплавства та судноплавства на внутрішніх водних шляхах;
11. забезпечення в межах своєї компетенції захисту авіації від актів незаконного втручання в її діяльність.

У складі Мінтрансзв'язку функціонує Державна спеціальна служба транспорту, яка є спеціалізованим державним органом транспорту у складі центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, призначеним для забезпечення стійкого функціонування транспорту в мирний час та в умовах воєнного і надзвичайного стану (далі - в особливий період).

Основними завданнями Державної спеціальної служби транспорту є:

- технічне прикриття, відбудова, встановлення загороджень на об'єктах національної транспортної системи України з метою забезпечення діяльності Збройних Сил України та інших військових формувань, утворених відповідно до законів України;
- будівництво та ремонт у мирний час і в умовах воєнного стану нових та підвищення строку експлуатації і пропускної спроможності діючих об'єктів національної транспортної системи;

- відбудова транспортних комунікацій, порушених унаслідок надзвичайних ситуацій техногенного та природного характеру, аварій і катастроф;
- охорона об'єктів національної транспортної системи України в мирний час і в особливий період;
- виконання інших завдань, пов'язаних із участю в обороні держави та забезпеченням ефективного функціонування національної транспортної системи України.

Отже, Міністерство транспорту та зв'язку України - це багатогалузеве міністерство, і реалізація поставленим перед ним завдань потребує вагомих зусиль. При цьому, оптимальною є така система управління транспортним комплексом держави, у якій функціональний принцип побудови міністерства співвідноситься з галузевим принципом побудови урядових органів державного управління окремими видами транспорту. У цьому випадку забезпечується можливість реалізації загальних основ державної політики в сфері управління транспортним комплексом з урахуванням специфіки транспортних галузей. Саме галузевим органом управління транспорту буде присвячена наступна глава підручника.

## 2.2. Спеціальні органи державного управління окремими видами транспорту

Правова компетенція щодо регулювання діяльності окремими видами транспорту України належить галузевим урядовим органам управління.

***Органом управління залізничним транспортом загального користування є Державна адміністрація залізничного транспорту*** (далі Укрзалізниця), яка підпорядкована Мінтрансзв'язку.

Укрзалізниця є юридичною особою, має самостійний баланс, розрахункові рахунки в установах банків, печатку із зображенням Державного герба України із своїм найменуванням.

Укрзалізницю очолює генеральний директор, який призначається відповідно до законодавства України і за посадою є заступником Міністра транспорту та зв'язку. Генеральний директор Укрзалізниці має заступників, які за поданням Міністра транспорту призначаються Кабінетом Міністрів України.

Укрзалізниця у своїй діяльності керується Конституцією України, Конституційним Договором між Президентом України та Верховною Радою України, законами України, постановами Верховної Ради України, указами і розпорядженнями Президента України, декретами, постановами і розпорядженнями Кабінету Міністрів України, наказами Мінтрансу, а також Положенням про Державну адміністрацію залізничного транспорту України, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 29.02.1996р. № 262.

***Основними завданнями Укрзалізниці є:***

1) організація злагодженої роботи залізниць і підприємств з метою задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях;

2) забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення;

3) розроблення концепцій розвитку залізничного транспорту;

4) вжиття заходів для забезпечення безпеки функціонування залізничного транспорту, його інфраструктури та надійності його роботи.

Укрзалізниця відповідно до покладених на неї завдань:

1) здійснює пов'язані з експлуатаційною діяльністю функції щодо:

- направлення рухомого складу відповідно до планів перевезень; розроблення узгодженого графіка руху поїздів і плану їх формування; формування і реалізації єдиної тарифної та цінової політики на залізничному транспорті;
- розроблення та впровадження нових маршрутів вантажних і пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному залізничному сполученні;
- розроблення технічних вимог до нових видів рухомого складу та обладнання залізничного транспорту, формування замовлень для промисловості і організація контролю за їх виготовленням;
- придбання рухомого складу і контейнерів, забезпечення їх капітального ремонту та модернізації на підприємствах, розташованих як на території України, так і за її межами;

2) сприяє забезпеченню потреб залізничного транспорту у матеріально-технічних та паливно-енергетичних ресурсах; формуванню ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг,

утворенню нових організаційних структур усіх форм власності на залізничному транспорті; наданню державної підтримки розвитку залізничного транспорту з метою забезпечення його сталої роботи;

3) здійснює функції з управління майном, що перебуває у загальнодержавній власності та закріплене за підприємствами, в частині:

- затвердження статутів (положень) підприємств, контролю дотримання та прийняття рішень у зв'язку з порушенням їх вимог;
- укладення і розірвання контрактів з керівниками підприємств (крім начальників залізниць);
- здійснення контролю за ефективністю використання і збереженням закріпленого за підприємствами державного майна; розробляє та погоджує в установленому порядку умови перевезень експортних, імпортних і транзитних вантажів;
- здійснює реалізацію єдиної інвестиційної політики, координує планування розвитку залізниць та підприємств; забезпечує розвиток ремонтної бази залізничного транспорту, розроблення і впровадження в практику сучасних засобів автоматики, телемеханіки, зв'язку, енергетики, обчислювальної техніки;
- вживає заходів для забезпечення безпеки руху поїздів, розслідує причини аварій, розробляє норми безпеки руху відповідно до вимог міжнародних стандартів і законодавства України та інші.

Укрзалізниця здійснює централізоване управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності, а саме управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученні та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу.

***До сфери управління Укрзалізниці входять:***

- шість залізниць: Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська.

Залізниця – це статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи ти організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здій-

снює перевезення пасажирів та вантажі» у визначеному регіоні транспортної мережі;

- виробничі підприємства: *Український державний центр залізничних рефрижераторних перевезень* (це об'єднання чотирьох рефрижераторних вагонних депо (Фастів, Тернопіль, Синельникове та Каховка), яке було створено за наказом № 254-Ц від 23.12.96 р. з метою єдиного координатора у здійсненні господарської та комерційної діяльності при перевезенні швидкопсувних вантажів і спрямованої на підвищення ефективності використання рефрижераторного рухомого складу, більш повного задоволення потреб вантажовласників та розширення сфери послуг. Центр створений на основі державної власності, в його складі функціонують рефрижераторні вагонні депо Фастів і Тернопіль та рефрижераторні вагонні дільниці Синельникове і Каховка); *Український державний центр по експлуатації спеціалізованого рухомого складу Укрспецвагон* (підприємство державної власності, на якому діє цехова структура керування виробництвом, основні напрямки діяльності підприємств – це капітальний, капітально-відбудовний і деповський ремонт вантажних вагонів, експлуатація й обслуговування спеціалізованих вагонів, ремонт і формування колісних парта ін.); *Державне підприємство "Укрзалізничпостач"* (створено в 1992 р. і з того часу є найбільшим постачальником продукції спеціального залізничного призначення, а також постачальником продукції загального призначення, здійснює централізоване комплексне забезпечення залізниць, підприємств та організацій України запасними частинами до всіх видів рухомого складу залізничного транспорту, забезпечує матеріалами; технологічним та електротехнічним обладнанням, матеріалами верхньої будови колії; паливом та мастилами; спецодягом тощо)*; Державне підприємство Вінницятрансприлад* (забезпечує потреби вантажного господарства багатьох залізниць у капітальному ремонті навантажувально-розвантажувальних машин, у засобах для пломбування вагонів, обробці залізничних документів та в устаткуванні для навантажувально-розвантажувальних робіт).
- заводи: Дарницький вагоноремонтний завод, Гніванський завод спецзалізбетону, Коростенський завод залізобетонних

шпал, Кременчуцький завод залізобетонних шпал, Попаснянський вагоноремонтний завод, Стрийський державний вагоноремонтний завод, Старокостянтинівський завод залізобетонних шпал;

- підприємства по забезпеченню системи управління, експедування транзитних вантажів, матеріально-технічному забезпеченню, інформаційно-розрахункові центри, до яких належать: Центральна станція зв'язку Укрзалізниці, Донбасшляхпостач, Головний Інформаційно-обчислювальний центр Укрзалізниці, Український Державний розрахунковий центр міжнародних перевезень, Укртрансфармація та інші.

Виходячи з наведеної сфери управління Укрзалізниці, можна зробити висновок, що вона складається з комплексної системи залізниць, підприємств та заводів, виходячи з напрямків діяльності яких стає зрозумілим, що Укрзалізниця суміщає виконання функції державного управління та здійснення господарських функцій. На думку Юхновського І.Р., суміщення функцій державного управління (регулювання) та господарської діяльності у межах одного галузевого відомства стримує розвиток ринкових відносин та конкуренції в галузі, поєднання несумісних функції суперечить вимогам адміністративної реформи виконавчої влади, головна з яких полягає у недопущені існування конфліктуючих функції у діяльності одних і тих же відомств; старі принципи організації та управління залізничним транспортом вступають в конфлікт з ринковими принципами розвитку української економіки і потребують кардинальних змін.

Вважаємо наведену точку зору слушною, оскільки, на нашу думку, виконання Укрзалізницею таких функції державного управління залізничним транспортом України як формування єдиної тарифної та цінової політики, розробка умов перевезень експортних, імпортних та транзитних вантажів не є доцільним при умові здійснення єю і господарської діяльності в цієї сфері.

Підсумовуючи наведене, слід зазначити, що головним органом у системі виконавчої влади в галузі залізничного транспорту є Державна адміністрація залізничного транспорту України, при цьому законодавцю слід звернути особливу увагу на вирішення питання щодо розмежування функції державного управління та організації господарської діяльності на залізничному транспорті України.

Відповідно до Указів Президента України від 15.12.1999 р. № 1572 "Про систему центральних органів виконавчої влади" та від 15.12.1999 р. № 1573 "Про зміну у структурі центральних органів виконавчої влади", постанови Кабінету Міністрів України від 30.03.2000 р. № 586 Про затвердження Положення про Державний департамент автомобільного транспорту утворений ***Державний департамент автомобільного транспорту*** (далі Укравтотранс), який ***є урядовим органом державного управління у галузі автомобільного транспорту*** і діє у складі транспортної інфраструктури та підпорядкований Мінтрансзв'язку.

Нормативно-правовими актами, що регулюють діяльність автомобільного транспорту і якими у своїй роботі керується Укравтотранс є Закон України „Про автомобільний транспорт" від 5 квітня 2001 р. № 2344-III; Закон України „Про дорожній рух" від 05.04.2001 р. № 3353-XII; Постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997р. № 176 „Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту"; Постанова Кабінету Міністрів України від 29.01.2003р. № 139 „Про затвердження Порядку проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування"; Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.97 № 363 „Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні".

***Основними завданнями Укравтотрансу є:***

- участь у межах його компетенції в реалізації державної політики у сфері перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;
- здійснення в установленому порядку управління у галузі автомобільного транспорту, зокрема, в межах, визначених Мінтрансом, управління майном підприємств, установ і організацій, що належать до сфери управління Мінтрансу;
- організація додержання вимог законодавства щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;
- здійснення відповідно до законодавства регулятивних та дозвільно-реєстраційних функцій в межах повноважень, визначених законодавством.

***Укравтотранс відповідно до покладених на нього завдань:***

- забезпечує відповідно до законодавства державне регулювання у галузі автомобільного транспорту;

- бере участь у формуванні державної економічної, інвестиційної політики у галузі автомобільного транспорту в межах єдиного транспортно-дорожнього комплексу;
- бере участь у розробленні прогнозів та проектів програм розвитку автомобільного транспорту на основі аналізу його діяльності;
- здійснює у випадках, передбачених законодавством, регулювання перевезень автомобільним транспортом у місцевому сполученні, забезпечує організацію перевезень пасажирів у міжміському та пасажирів і вантажів у міжнародному сполученні;
- забезпечує реалізацію державної політики у сфері міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів, готує в установленому порядку проекти міжнародних договорів з питань міжнародного автомобільного сполучення, за дорученням Мінтрансу бере участь в роботі міжурядових комісій і міжнародних організацій з питань автомобільних перевезень та забезпечує виконання положень міжнародних договорів з питань автомобільного транспорту;
- формує маршрутну мережу регулярного міжнародного автобусного сполучення відповідно до положень міжнародних договорів про міжнародне автомобільне сполучення, актів законодавства, погоджує з відповідними органами інших держав квоти дозволів на міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів;
- погоджує у встановленому порядку технічні вимоги та стандарти щодо розроблення нової автомобільної техніки, її ремонту та експлуатації, бере участь в роботі приймальних комісій з питань виробництва нової автомобільної техніки;
- в межах, визначених Мінтрансом, здійснює функції управління майном підприємств, установ і організацій, що належать до сфери управління Мінтрансу;
- здійснює інші функції, що випливають з покладених на нього завдань.
- Укравтотранс має право:
- залучати спеціалістів органів виконавчої влади, підприємств, установ і організацій (за погодженням з їх керівни-

ками) для розгляду питань, що належать до його компетенції;

- одержувати в установленому порядку від органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування, підприємств, організацій і установ інформацію, необхідну для виконання покладених на нього завдань;
- скликати в установленому порядку наради з питань, які належать до його компетенції.

Укравтотранс видає накази організаційно-розпорядчого характеру.

З ціллю посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом Постановою Кабінету Міністрів України від 8.09.2004 р. № 1190 було утворено ***Головну державну інспекцію на автомобільному транспорті*** (Головавтотрансінспекцію) та затверджено Положення про неї.

Головавтотрансінспекція є юридичною особою, має самостійний баланс, реєстраційні рахунки в установах Державного казначейства, печатку із зображенням Державного Герба України і своїм найменуванням. Утримання Головавтотрансінспекції здійснюється за рахунок державного бюджету.

Головавтотрансінспекція є урядовим органом державного управління, що діє у складі Міністерства транспорту та зв'язку України і йому підпорядковується.

***Пріоритетними напрямками діяльності Головавтотрансінспекції є:***

- участь у формуванні та реалізації державної політики у сфері автомобільного транспорту загального користування;
- виконання відповідно до законодавства дозвільно – реєстраційних та контрольно – наглядових функцій у сфері автомобільного транспорту;
- узагальнення практики застосування законодавства про автомобільний транспорт, розроблення пропозицій щодо його удосконалення і надання їх на розгляд Міністра транспорту та зв'язку України.

Серед основних завдань, що поставлені перед Головавтотрансінспекцією, головними є наступні:

- формування та реалізація державної політики у сфері автомобільного транспорту загального користування;

- виконання відповідних дозвільно-реєстраційних та контрольно-наглядових функцій у зазначеній галузі;
- узагальнення практики застосування законодавства про автомобільний транспорт, розроблення пропозицій щодо його удосконалення.

До функціональної сфери Головавтотрансінспекції відносяться такі напрямки державної політики:

- державний контроль за додержанням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту загального користування, вимог законодавства про автомобільний транспорт, норм та стандартів, що регулюють організацію перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування;
- державний нагляд за забезпеченням суб'єктами господарювання, які провадять діяльність у сфері автомобільного транспорту загального користування, безпеки автомобільних перевезень;
- контроль за додержанням вітчизняними та іноземними автоперевізниками норм міжнародних конвенцій і договорів про міжнародне автомобільне сполучення;
- ліцензування на право провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) і господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі;
- контроль за додержанням ліцензійних умов;
- підготовка проектів нормативно–правових актів з питань, що належать до її компетенції та участь у розробленні й виконанні загальнодержавних та інших програм у сфері безпеки автомобільних перевезень;
- забезпечення роботи державних комісій з прийняття в експлуатацію транспортних засобів, об'єктів і споруд автомобільного транспорту загального користування;
- здійснення стандартизації та сертифікації послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування;
- здійснення міжнародного співробітництва у сфері автомобільних перевезень;

- розроблення норм і стандартів безпеки автомобільних перевезень.

Головавтотрансінспекція у процесі виконання покладених на неї завдань взаємодіє з Державтоінспекцією, органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та громадськими організаціями.

У структурі центрального апарату Головавтотрансінспекції передбачені управління державного контролю та нагляду за безпекою автоперевезень, управління ліцензування, фінансове управління, відділ кадрової та загальної роботи, юридичний відділ та адміністративно-господарський сектор.

Організаційною структурою Головавтотрансінспекції передбачено 27 її територіальних органів (управлінь) у Автономній Республіці Крим, всіх областях та містах Києві і Севастополі.

Головавтотрансінспекцію очолює начальник, який призначається на посаду і звільняється з посади Кабінетом Міністрів України за поданням Міністра транспорту та зв'язку України.

За посадою начальник Головавтотрансінспекції є Головним державним інспектором України на автомобільному транспорті.

Управління автомобільною галузей не може бути в повній мірі розглянуто без визначення органів управління в галузі автодорожнього господарства та дорожнього руху.

У 2001 році Указом Президента України від 8.11.2001 р. № 1056/2001 «Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України» створена ***Державна служба автомобільних доріг України*** (Укравтодор), як центральний орган виконавчої влади для здійснення функцій управління дорожнім господарством та постановою Кабінету Міністрів України від 28.02.2002 р. № 221 «Про утворення відкритого акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України» утворена ВАК «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України».

До сфери управління Державної служби автомобільних доріг України входять служби автомобільних доріг в АР Крим і областях, державні проектні, науково-дослідні, технологічні і експертні підприємства, а також Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України», на яку покладено здійснення функцій господарського управляння дорожнім господарством і виконання

державних програм з будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг загального користування.

В результаті утворення Державної акціонерної компанії «Автомобільні дороги України», до її статутного фонду передано майно державних підприємств, що входили до складу Української державної корпорації по будівництву, ремонту та утриманню автомобільних доріг «Укравтодор», державні дорожні підприємства реорганізовано шляхом злиття у дочірні підприємства компанії, у складі дочірніх підприємств утворені філії.

Отже, реформування структури управління дорожнім господарством України забезпечило відокремлення функцій з державного управління і контролю від виробничо-господарської діяльності.

Підсумовуючи наведене, слід констатувати, що державне галузеве управління автомобільним транспортом здійснюється Державним департаментом автомобільного транспорту та Головною державною інспекцію на автомобільному транспорті. При цьому, Державний департамент автомобільного транспорту виконує управлінські функції державно-правового регулювання роботи автотранспортних підприємств, компаній та акціонерних товариств незалежно від форм їх власності. В той час як цілями діяльності Головної державної інспекції на автомобільному транспорті є розробка низки нормативно-правових актів та внесення змін і доповнень до ряду Законів України щодо підвищення ефективності системи державного контролю, вдосконалення системи управління безпеки автомобільних перевезень, створення ефективного механізму попередження допуску на ринок ненадійних перевізників, запровадження порядку при якому претенденти на отримання ліцензій повинні проходити жорстку перевірку стосовно умов зберігання транспортних засобів, контролю їх технічного стану та виконання технічного обслуговування, а також умов проведення медичного контролю стану здоров'я водіїв.

В Україні ***функції державного регулювання в авіаційній галузі покладено на Державну авіаційну адміністрацію***.

Слід відзначити, що органам управління цивільної авіації властиво швидке реформування, так з 1992 року органи управління цивільної авіації реформувалися 11 разів і набували статусу як самостійного органу виконавчої влади, так і входили до складу

Міністерства транспорту України, що негативно відображалося на розвитку галузі та іміджі країни загалом.

Постановою Кабінету Міністрів Україні від 2.11.2006р. N 1526 «Про утворення Державної авіаційної адміністрації», утворено Державну авіаційну адміністрацію (далі Державіаадміністрація) як урядовий орган державного управління у складі Міністерства транспорту та зв'язку на базі Державного департаменту авіаційного транспорту та Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, що ліквідуються.

Цей центральний орган виконавчої влади відповідає за реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України.

Державіаадміністрація є урядовим органом державного управління, що діє у складі Мінтрансзв'язку та йому підпорядковується.

***Основними завданнями Державіаадміністрації є:***

- здійснення державного контролю та нагляду за безпекою цивільної авіації;
- організація розроблення нормативно-правової бази для регулювання діяльності у галузі цивільної авіації;
- сертифікація та реєстрація об'єктів і суб'єктів цивільної авіації та ліцензування їх діяльності;
- проведення розслідування інцидентів з цивільними повітряними суднами, що сталися на території України, та в установленому порядку розслідування інцидентів з цивільними повітряними суднами України, що сталися на території інших держав;
- регулювання використання повітряного простору та організація повітряного руху;
- організація авіаційних перевезень;
- реалізація основних напрямів економічної, тарифної, фінансової, кадрової, науково-технічної, страхової, інвестиційної, соціальної політики та здійснення заходів щодо забезпечення екологічної безпеки у галузі цивільної авіації;
- сприяння провадженню зовнішньоекономічної і міжнародно-правової діяльності цивільної авіації.

***Державіаадміністрація відповідно до покладених на неї завдань:***

1) здійснює нагляд за безпекою польотів повітряних суден, льотною придатністю суден, внесених до Державного реєстру цивільних повітряних суден, придатністю до експлуатації аеродромів, аеронавігаційних технічних засобів, інших об'єктів цивільної авіації та їх захист від актів незаконного втручання, а також забезпечує державне регулювання, контролює та проводить перевірку ефективності системи авіаційної безпеки;

2) контролює в межах своїх повноважень організацію та забезпечення повітряних перевезень вищих посадових осіб;

3) здійснює інспектування іноземних повітряних суден на території України на відповідність стандартам Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО);

4) організовує розроблення проектів нормативно-правових актів, що регулюють діяльність у галузі цивільної авіації та методичних рекомендацій, і подає їх для затвердження в установленому порядку;

5) розробляє в межах своїх повноважень галузеві стандарти;

6) видає в межах своїх повноважень розпорядчі документи, що регулюють організацію діяльності цивільної авіації;

7) розробляє вимоги щодо метеорологічного забезпечення цивільної авіації;

8) установлює порядок та проводить реєстрацію, сертифікацію і видає дозволи на експлуатацію цивільних повітряних суден, аеродромів, посадкових майданчиків, аеропортів, авіаційної наземної техніки, аеродромного обладнання, на застосування бортових радіостанцій на цивільних повітряних суднах з присвоєнням радіотелефонних і радіотелеграфних позивних, а також визначає порядок метеорологічного забезпечення на аеродромах та маршрутах польотів;

9) проводить сертифікацію технічних засобів, що застосовуються під час використання повітряного простору, суб'єктів та об'єктів аеронавігації, сертифікацію експлуатантів, розробників та виробників авіаційної техніки, а також організацій з її технічного обслуговування і суб'єктів комерційного обслуговування авіаційних перевезень;

10) виконує інші функції відповідно до покладених на неї завдань.

Державіаадміністрація крім забезпечення безпеки авіації отримала право регулювання господарської діяльності учасників

ринку: управління держпакетами акцій авіапідприємств, державними аеропортами, аеронавігаційною системою «Украероруx» і т.д.

***Основою національної аеронавігаційної системи є Державне підприємство обслуговування повітряного руху України*** (Украероруx). Підприємство уповноважене державними регулюючими органами цивільної авіації здійснювати аеронавігаційне обслуговування в повітряному просторі обслуговування повітряного руху України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладено на Україну Міжнародною організацією цивільної авіації (ІСАО) (далі - повітряний простір ОПР України). Відповідно до цього визначено місію Украероруху та його основні завдання.

***Головними завданнями Украероруха є***

- організація повітряного руху: обслуговування повітряного руху, організація і менеджмент повітряного простору й організація потоків повітряного руху в повітряному просторі ОПР України;
- організація радіотехнічного й електротехнічного забезпечення обслуговування повітряного руху та виконання польотів;
- забезпечення діяльності та розвитку підрозділів Об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху;
- організація аварійного сповіщення й участь у проведенні пошуково-рятувальних робіт;
- надання аеронавігаційної інформації користувачам повітряного простору;
- модернізація і розвиток аеронавігаційної системи України;
- організація, забезпечення і проведення підготовки і перепідготовки фахівців підприємства;
- соціальний розвиток колективу підприємства і соціальний захист його працівників.

Для ефективного функціонування економічного механізму галузі й забезпечення виконання міжнародних зобов'язань України в сфері морського та водного транспорту управління в цієї сфері здійснюється по трьох основних напрямках:

- управління державним сектором галузі морського та річкового транспорту - підприємствами, що діють на госпрозрахунковій ос-

нові (морські торговельні порти, суднoремонтні заводи, державні судноплавні компанії й т.п.);
- управління підприємствами, установами та організаціями, діяльність яких пов'язана із забезпеченням безпеки судноплавства, судів, портів і портових споруджень (ГП «Морська аварійно-рятувальна служба», Інспекція з питань підготовки й дипломирования моряків, підприємства морських і внутрішніх водних шляхів, наукові установи й т.п.);
- організація наглядової діяльності в галузі морського й річкового транспорту (Госфлотінспекція, Регістр судноплавства України, інспекції державного портового нагляду, Інспекція головного державного реєстратора флоту).

***Урядовим органом державного управління в галузі морського і річкового транспорту є Державний департамент морського і річкового транспорту*** (Укрморрічфлот), який діє у складі Міністерство транспорту та зв'язку України та підпорядковується йому.

***Основними напрямками діяльності Укрморррічфлоту є:***

- участь у реалізації державної політики в галузі морського і річкового транспорту,
- забезпечення розвитку морського і річкового транспорту,
- нормативно-правове регулювання відносин між суб’єктами господарювання, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом,
- здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, що виконують перевезення пасажирів та вантажів морським і річковим транспортом, вимог нормативно-правових актів, стандартів і правил, які регулюють перевезення пасажирів та вантажів морським і річковим транспортом;
- додержання вимог законодавства щодо забезпечення безпеки судноплавства.

***Укрморрічфлот відповідно до покладених на нього завдань:***

1) забезпечує проведення єдиної економічної, тарифної, соціальної, науково-технічної та інвестиційної політики в галузі морського і річкового транспорту;
2) організовує розроблення державних науково-технічних та інших програм і планів розвитку галузі;

3) сприяє формуванню ринку транспортних і транспортно-експедиційних послуг, удосконаленню структури управління галуззю, забезпечує в установленому порядку державну підтримку підприємств галузі;
4) бере участь у формуванні та реалізації антимонопольної політики як у цілому, так і за відповідними напрямами (демонополізація економіки, розвиток конкуренції, антимонопольне регулювання, застосування антимонопольного законодавства);
5) здійснює державний нагляд у морських торговельних і річкових портах, територіальних водах України законодавства про судноплавство, а також вимог міжнародних договорів України усіма морськими і річковими суднами незалежно від форми власності, галузевої належності та прапора держави, під яким плаває судно;
6) організовує проведення розслідувань причин аварій і катастроф на морському і річковому транспорті, веде облік цих аварій та аварійних подій, зокрема за результатами сюрвеєрних обстежень суден, приладів і вантажів.

Укрморрічфлот видає накази організаційно-розпорядчого характеру.

Укрморрічфлот очолює директор, якого призначає на посаду і звільняє з посади Кабінет Міністрів України за поданням Міністра транспорту.

Для здійснення державного нагляду за безпекою судноплавства на морському та річковому транспорті, Положенням, затвердженим Постановою Кабінету міністрів України від 30.12.1998р. № 2098 створена Головна державна інспекція України по безпеці судноплавства (далі Держфлотінспекція) [8].

***Основними завданнями Держфлотінспекції є:***

- здійснення державного нагляду за безпекою судноплавства у морських і річкових портах, територіальному морі, внутрішніх водах, на внутрішніх водних шляхах, а також на суднах, що плавають під Державним Прапором України;
- контроль додержання законодавства і міжнародних договорів України з безпеки судноплавства та здійснення заходів щодо запобігання забрудненню довкілля із суден;

- здійснення за дорученням Мінтрансзв'язку заходів щодо імплементації міжнародних договорів України з питань безпеки судноплавства та запобігання забрудненню довкілля із суден.

Держфлотінспекція відповідно до покладених на неї завдань:

1) здійснює контроль за виконанням вимог міжнародних договорів України та законодавства України і правил безпеки судноплавства на суднах, у судноплавних компаніях, морських і річкових портах, територіальному морі, внутрішніх водах і на внутрішніх водних шляхах;
2) здійснює контроль держави порту за відповідністю суден, що заходять у порти України, незалежно від їх прапору, діючим стандартам безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля із суден;
3) здійснює контроль держави порту за відповідністю суден, що заходять у порти України, територіальне море та внутрішні води, незалежно від їх прапора, стандартам безпеки мореплавства та запобігання забрудненню довкілля із суден;
4) здійснює контроль за організацією безпечного перевезення вантажів на морських і річкових суднах та підготовкою відповідної інформації про вантажі;
5) розробляє проекти нормативно-правових актів з питань безпеки судноплавства, безпечної експлуатації та запобігання забрудненню довкілля із суден, безпечного перевезення вантажів, регулювання та безпеки руху в територіальному морі, внутрішніх водах, у тому числі в акваторіях морських і річкових портів та терміналів, на внутрішніх водних шляхах, а також з питань технічної експлуатації, загальної та пожежної безпеки суден;
6) організовує проведення розслідувань причин аварій і катастроф, пов'язаних з торговельним судноплавством;
7) здійснює контроль за навігаційно-гідрографічним забезпеченням судноплавства в територіальному морі та внутрішніх морських водах і на внутрішніх водних шляхах України;
8) проводить реєстрацію суден у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України;

9) виконує інші функції, що випливають з покладених на неї завдань, та функції за дорученням Мінтрансзв'язку.

Відособленим структурним підрозділом Держфлотінспекції є ***Державна інспекція судноплавного нагляду*** (далі - інспекція), що діє на підставі положення про неї, яке затверджене наказом Держфлотінспекції від 10 червня 1999 р. № 16.

***Інспекція відповідно до покладених на неї завдань:***

1) здійснює державний контроль за дотриманням вимог чинного законодавства України з питань безпеки судноплавства й запобігання забрудненню навколишнього середовища судами на внутрішніх водних шляхах й у річкових портах України й маломірних судів - у територіальних морських водах й інших водоймах України загального користування, незалежно від форми власності й приналежності судна;

2) здійснює випуск судів у море;

3) виконує лоцманське проведення по внутрішніх водних шляхах України;

4) перевіряє готовність аварійно-рятувальних підрозділів до ліквідації наслідків аварій, катастроф й інших надзвичайних подій на внутрішніх водних шляхах й у річкових портах України, координує проведення таких робіт у випадку їхнього виникнення;

5) здійснює державний контроль за виконанням підприємствами, установами, організаціями, незалежно від форм власності, вимог чинного законодавства України з питань безпеки судноплавства;

6) контролює організацію безпечного перевезення небезпечних, габаритних і великовагових вантажів на внутрішніх водних шляхах України.

Органом морського транспорту, що входить у сферу управління Міністерства транспорту та зв'язку України є ***Інспекція головного державного реєстратора флоту***, що створена наказом Мінтрансзв’язку від 20.10.1997 № 369. Інспекція організує й координує роботу по державній реєстрації суден, здійснює контроль і державний нагляд за виконанням правил реєстрації суден, одержанням права плавання під Державним Прапором України.

Національним класифікаційним товариством, яке здійснює технічний нагляд і проводить класифікацію морських і річкових торгівельних суден відповідно до ст. 22 Кодексу торговельного мореплавства України. і ст.ст.26, 29 Закону України "Про транспорт" є ***Регістр судноплавства України***, який створено відпові-

дно до Положення про Регістр судноплавства України, яке затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. №814 та здійснює в межах своєї компетенції нагляд за виконанням вимог міжнародних конвенцій, угод і договорів, в яких бере участь Україна. Цей орган управління заснований на державній власності, належить до сфери управління Мінтрансзв'язку та діє на правах державного підприємства на засадах господарського розрахунку.

Організацією, заснованої на державній власності, що належить до сфери управління Міністерства транспорту та зв'язку України є ***Інспекція з питань підготовки та дипломування моряків,*** що створена постановою Кабінету Міністрів України від 31.01.2001р. № 83. До її компетенції належить підтвердження дипломів, кваліфікаційних свідоцтв та інших документів моряків, визначених законодавством.

Нарешті слід наголосити, що структура управління водним транспортом за останні роки неодноразово перетерплювала істотні зміни, однак, до теперішнього часу, на жаль, залишається неупорядкованої Так, законодавчими актами, які регулюють діяльність наглядових органів, не визначена їх взаємодія з урядовим органом державного управління - Укрморрічфлотом, а лише є невісомі посилання про обов'язковість підпорядкування таких установ міністерству транспорту та зв'язку України, що не є доцільним приймаючи до увагу багатогалузеву спрямованість цього міністерства. Отже, система державного управління галуззю водного транспорту при такій організації не може бути цілісної.

Для ефективного функціонування економічного механізму галузі й забезпечення виконання міжнародні зобов'язань України в сфері морського й річкового транспорту необхідно впорядкувати статус і функції існуючих наглядових органів у галузі морського й річкового транспорту.

Особливої уваги заслуговує ***управління міським електротранспортом,*** як складової частини єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів.

Відповідно до ст. 8 Закону України "Про міський електричний транспорт", загальне регулювання діяльності у сфері міського електричного транспорту та його розвитку здійснює Кабінет

Міністрів України, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації у межах своїх повноважень.

Забезпечення реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту здійснюють у межах відповідних повноважень центральний орган виконавчої влади з питань житлово-комунального господарства і центральний орган виконавчої влади у галузі транспорту.

Таким чином, саме місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування, зокрема ***Державна міська адміністрація, її структурні підрозділи та органи місцевого самоврядування*** забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, та ***до їх компетенції належить:***

- розробка регіональних та місцевих програм його розвитку і забезпечення їх виконання;
- встановлення тарифів на проїзд та порядку справляння плати за проїзд;
- організація перевезення пасажирів та здійснення контролю за ним,
- інформування населення про зміни, що стосуються надання транспортних послуг;
- забезпечення координації роботи, пов'язаної з функціонуванням міського електричного транспорту та інших видів міського транспорту;
- створення належних дорожних умов для здійснення перевезень, реалізація заходів з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі;
- інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно із законодавством.

З ціллю забезпечення надання безпечних транспортних послуг та додержання перевізниками законодавства про міський електричний транспорт (крім метрополітену) в Україні створена ***Державна технічна інспекція міського електричного транспорту***, до системи якої входять Головна державна технічна інспекція міського електричного транспорту та регіональні підрозділи технічної інспекції міського електричного транспорту у м. Донецьку, Запоріжжі, Києві, Львові та Харкові., а також інші органи контролю згідно із законодавством.

***Державна технічна інспекція міського електричного транспорту:***

- контролює додержання перевізниками вимог законодавства про дорожній рух та міський електричний транспорт;
- проводить реєстрацію та облік трамвайних вагонів і тролейбусів;
- здійснює контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів;
- бере участь у проведенні технічної експертизи нових зразків трамвайних вагонів і тролейбусів, обладнання та устаткування міського електричного транспорту, а також вузлів і агрегатів, які безпосередньо впливають на безпеку руху;
- виконує інші функції, визначені Кабінетом Міністрів України.

***Державні технічні інспектори міського електричного транспорту мають право:***

- проводити в установленому порядку перевірку умов утримання та експлуатації рухомого складу, обладнання та устаткування міського електричного транспорту;
- безперешкодно відвідувати об'єкти міського електричного транспорту з метою перевірки додержання вимог нормативно-правових актів про міський електричний транспорт;
- ознайомлюватися з документами, що стосуються технічного стану об'єктів;
- одержувати від перевізника інформацію, необхідну для виконання своїх завдань;
- забороняти використання об'єктів міського електричного транспорту у разі їх невідповідності вимогам нормативно-правових актів про міський електричний транспорт.

Державні технічні інспектори міського електричного транспорту мають також інші права, встановлені законодавством.

Державний контроль за технічним станом метрополітену здійснюється згідно із законодавством.

Під час перевірки додержання вимог законодавства про міський електричний транспорт перевізник зобов'язаний надавати всі необхідні документи та створювати належні умови для її проведення.

Підсумовуючи, слід виділити значне місце у регулювання міським транспортом належить місцевим державним адміністраціям та їх структурним підрозділам (управління, відділам), транспортним підприємствам.

Отже, аналіз системи та господарсько-правової компетенції спеціальних органів державного управління окремими видами транспорту дає право стверджувати про наявність в Україні нестабільного підходу центральних органів влади до їх формування. На сучасному етапі підвищенню ефективності управління транспортною сферою України буде сприяти комплексне довгострокове планування розвитку транспорту України з використанням моделей і методів управління та планування, прийнятих у світовій практиці.

Ефективність діяльності цієї галузі економіки значною мірою залежить від рівня та якості управління нею. Тому залежно від стану економіки й політичної ситуації управління вищевказаними галузями транспорту завжди було досить динамічним. Особливо це стосується періоду незалежності України, коли держава шукала шляхи найбільш оптимальної системи управління цією сферою народного господарства.

## 2.3. Органи управління трубопровідним транспортом

У сучасних умовах господарювання правовий статус органів управління трубопровідним транспортом зазнав значних змін. З одного боку необхідність управління системою трубопровідного транспорту обумовлена високим значенням цього виду транспорту щодо забезпечення національного суверенітету, економічної стабільності України, виконання першочергових завдань з енергозабезпечення підприємств, громадян, підтримки обороноздатності держави. З іншого боку, державні органи управління трубопровідним транспортом можуть приймати участь у організаційно-господарських відносинах шляхом реалізації своєї господарської компетенції. Такі відносини не є предметом регулювання адміністративного права.

Відповідно до ст. 8 Закону України «Про трубопровідний транспорт» державне управління у сфері трубопровідного транспорту здійснюють центральні та місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого са-

моврядування в межах їх компетенції відповідно до чинного законодавства України.

На введений особливий період безпосереднє керівництво підприємствами трубопровідного транспорту і контроль за їх діяльністю забезпечують органи Міністерства оборони України.

Управління трубопровідним транспортом включає окрім реалізації загальних функцій управління спеціальні повноваження відповідних органів державної влади щодо управління об'єктами державної власності у зв'язку з важливим народногосподарським та оборонним значенням магістральних трубопроводів, що є державною власністю України; віднесенням транспортування нафти, нафтопродуктів природного і нафтового газу та його розподілу, інших речовин трубопроводами до сфери діяльності суб'єктів природних монополій.

Вищим органом управління національною системою трубопровідного транспорту відповідно до ст. 113 Конституції України є Кабінет Міністрів України. Згідно зі ст. 116 Конституції України Кабінет Міністрів України забезпечує:

- здійснення зовнішньої т а внутрішньої політики держави;
- проведення фінансової, цінової, інвестиційної та податкової політики, політики у сфері екологічної безпеки і природокористування;
- розробляє і здійснює загальнодержавні програми економічного, науково-технічного розвитку України;
- здійснює заходи щодо забезпечення обороноздатності і національної безпеки України;
- здійснює управління об'єктами державної власності;
- організовує і забезпечує здійснення зовнішньоекономічної діяльності України, митної справи;
- спрямовує та координує роботу міністерств, інших органів виконавчої влади.

Щодо магістральних трубопроводів, що перебувають у державній власності, Кабінет Міністрів України згідно з Законом України «Про управління об'єктами державної власності» здійснює наступні повноваження:

- визначає органи виконавчої влади, які здійснюють функції з управління об'єктами державної власності;

- встановлює порядок передачі об'єктів державної власності суб'єктам управління, визначеним Законом України «Про управління об'єктами державної власності»;
- визначає порядок призначення уповноваженої особи на виконання функцій з управління корпоративними правами держави та інших об'єктів державної власності;
- визначає умови створення та діяльності господарських структур;
- приймає рішення про створення, реорганізацію та ліквідацію господарських структур і визначає центральні органи виконавчої влади, які здійснюють контроль за їх діяльністю;
- призначає на посади та звільняє з посад керівників господарських структур, стосовно яких функції з управління виконує Кабінет Міністрів України;
- визначає порядок управління корпоративними правами держави та виплати винагороди уповноваженим особам за належне виконання ними функцій з управління корпоративними правами держави;
- встановлює критерії відбору об'єктів державної власності для передачі їх в управління уповноваженим особам;
- розробляє та укладає міжнародні договори України щодо об'єктів державної власності України згідно із законодавством;
- встановлює критерії ефективності управління об'єктами державної власності та порядок їх застосування;
- призначає позапланові ревізії та перевірки фінансово-господарської діяльності підприємств державного сектору економіки, які стосуються використання об'єктів державної власності;
- встановлює критерії ефективності управління об'єктами державної власності та порядок їх застосування забезпечує контроль за ефективністю управління об'єктами державної власності;
- затверджує річні фінансові плани державних підприємств, що є суб'єктами природних монополій, та державних підприємств, плановий розрахунковий обсяг чистого прибутку яких перевищує 50 мільйонів гривень;
- затверджує перелік об'єктів державної власності, що мають стратегічне значення для економіки і безпеки держави.

Міністерство транспорту та зв'язку України здійснює управління трубопроводами як складовою єдиної транспортної системи України, в особливий період (ст. 9 Закону України «Про функціонування єдиної транспортної системи в особливий період»).

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування у межах своїх повноважень:

а) погоджують розміщення споруд та інших об'єктів трубопровідного транспорту на землях, наданих у користування підприємствам трубопровідного транспорту згідно із Земельним кодексом України;

б) вживають заходів щодо безпеки експлуатації підприємствами, установами та організаціями об'єктів трубопровідного транспорту;

в) беруть участь у складанні та узгодженні планів захисту персоналу і населення, спільних заходів щодо виконання робіт в умовах надзвичайного стану;

г) забезпечують оповіщення та інформування населення про заходи захисту і правила поведінки в умовах надзвичайного стану, а також під час експлуатації об'єктів трубопровідного транспорту із залученням до цієї роботи спеціалістів підприємств трубопровідного транспорту;

д) приймають від підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту матеріали виконавчої зйомки і віддають їх іншим підприємствам, установам та організаціям в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Роботи, пов'язані з ліквідацією і попередженням аварійних ситуацій на діючих трубопроводах, виконуються негайно, з повідомленням про це відповідних органів державної виконавчої влади, представницьких органів і органів місцевого самоврядування, територіальних штабів цивільної оборони України.

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи і органи місцевого самоврядування, власники земель і землекористувачі, що сприяють відведенню земель під об'єкти трубопровідного транспорту, рішення про будівництво яких було прийняте у встановленому чинним законодавством України порядку, мають пріоритетне право на забезпечення продуктами транспортування.

Управління трубопроводами має свою специфіку залежно від їх галузевої приналежності.

Так, відповідно до Указу Президента України від 25 лютого 1998 року № 151 «Про реформування нафтогазового комплексу України» заснована Національна акціонерна компанія «Нафтогаз України», яка поєднує у собі функції управління нафтогазовим комплексом та реалізації господарської компетенції держави у цій сфері.

Правовий статус НАК «Нафтогаз України» визначено постановою Кабінету Міністрів України від 25 травня 1998 року № 747 «Про утворення Національної акціонерної компанії «Нафтогаз України».

Засновником НАК «Нафтогаз України» є держава в особі Кабінету Міністрів України. Компанія створена у формі відкритого акціонерного товариства, 100 відсотків акцій якого належать державі.

НАК «Нафтогаз України» створена з метою сприяння структурній перебудові нафтової, газової та нафтопереробної галузі економіки України, підвищення рівня енергетичної безпеки держави, забезпечення ефективного функціонування та розвитку нафтогазового комплексу, більш повного задоволення потреб промислових і побутових споживачів у сировині та паливно-енергетичних ресурсах і отримання прибутку шляхом провадження підприємницької діяльності.

Предметом діяльності НАК «Нафтогаз України» у галузі трубопровідного транспорту є:

- постачання природного та скрапленого газу;
- створення та експлуатація транзитних міждержавних систем транспортування нафти, нафтопродуктів і природного газу;
- здійснення єдиної технічної політики, організація та координація науково-дослідних і проектно-конструкторських робіт, робіт, пов'язаних з виробництвом і впровадженням нової техніки, розробленням і впровадженням передових технологій у сфері видобування, зберігання, транспортування та розподілу нафти і природного газу;
- розвиток, експлуатація і ремонт нафтопроводів, газотранспортних систем та підземних сховищ газу;

- розроблення та здійснення заходів з охорони навколишнього середовища і раціонального використання природних ресурсів під час розвідки, видобування, переробки та транспортування нафти, газу і газового конденсату;
- надання транспортно-експедиційних послуг;
- проектування, будівництво, ремонт та експлуатація об'єктів трубопровідного транспорту нафтогазового комплексу.

Управління газопроводами та нафтопроводами здійснюють дочірня компанія НАК «Нафтогаз України» «Укртрансгаз», ВАТ «Укртранснафта» шляхом виконання функцій оперативно-технологічного управління Єдиною газотранспортною системою України.

У той же час, ДК «Укртрансгаз», ВАТ «Укртранснафта» здійснюють господарську діяльність з транспортування нафти, нафтопродуктів, газу магістральними трубопроводами, переданими їх на праві повного господарського відання.

Взаємовідносини суб'єктів, яким передано в управління об'єкти трубопровідного транспорту, лінії електропередач, зв'язку, залізниці, автомобільні дороги та інші комунікації, що проходять в одному технічному коридорі або перетинаються, здійснюються на основі договорів, якими передбачаються права і обов'язки сторін на проведення спільних заходів, спрямованих на підвищення надійності експлуатації споруд та об'єктів трубопровідного транспорту.

Підприємства, установи та організації, що експлуатують трубопроводи, підпорядковані різним відомствам, але розташовані в одному технічному коридорі, повинні узгодити умови їх експлуатації, а також мати погоджений з Міністерством оборони України та Штабом Цивільної оборони України план взаємодії і взаємодопомоги під час виконання робіт в особливий період.

Контроль у сфері трубопровідного транспорту спрямовується на забезпечення додержання вимог законодавства про трубопровідний транспорт органами державної виконавчої влади, представницькими органами й органами місцевого самоврядування, а також підприємствами, установами й організаціями незалежно від форм власності та видів діяльності і громадянами. Державний контроль у сфері трубопровідного транспорту здійснюється відповідними міністерствами та відомствами, органами

державного нагляду і контролю та іншими спеціально уповноваженими на те державними органами, а також представницькими органами і органами місцевого самоврядування відповідно до законодавства України.

Суб'єктами правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту є юридичні та фізичні особи, діяльність яких безпосередньо стосується:

1)оборони держави;

2) науково-дослідницьких, пошукових, проектно-конструкторських, експертних та інших інженерних робіт і послуг у цій галузі;

3) будівельних, будівельно-монтажних, спеціалізованих монтажних, ремонтних, налагоджувальних, пускових та інших робіт і послуг у цій галузі;

4) експлуатації трубопроводів; виробництва і поставок будівельних та конструкційних матеріалів, обладнання, машин, механізмів, контрольно-вимірювальних приладів та іншого обладнання для підприємств, їх об'єднань і організацій, діяльність яких пов'язана з проектуванням, будівництвом, комплектацією та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту;

5) забезпечення захисту персоналу і населення, а також навколишнього природного середовища під час будівництва, експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту;

6) забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті;

7) зовнішньоекономічних відносин у сфері трубопровідного транспорту;

8) державного нагляду і контролю за будівництвом і експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту.

Діяльність з транспортування нафти, нафтопродуктів, газу, інших речовин трубопроводами як сфери природної монополії регулюється Національною комісією з регулювання електроенергетики (НКРЕ) шляхом ліцензування, контролю за цінами тощо. НКРЕ – центральний орган виконавчої влади із спеціальним статусом, що здійснює державне регулювання природних монополій в електроенергетиці та нафтогазовому комплексі, підконтрольний підзвітний Президентові України. Необхідність створення такого органу обумовлена доцільністю розмежування управління нафтогазовою

галуззю та регулювання її діяльності як суб'єкта природної монополії.

### 3. Правове становище транспортних організацій та їх об'єднань як суб'єктів транспортного права особливого виду

Транспортні організації є складовою частиною транспортної системи України, без їх функціонування неможливо існування транспортної системи України, отже здійснення транспортного процесу на Україні.

Транспортні організації як юридичні особи відповідно до законодавства наділяються цивільною та господарською правоздатністю, під якою розуміється їх здатність мати права і нести обов'язки. Правоздатність транспортної організації є спеціальною. Це означає, що вони можуть набувати права і нести обов'язки, вступати у правовідносини з іншими підприємствами, установами, організаціями і громадянами тільки відповідно до встановлених цілей своєї діяльності. Здійснення будь-яких правочинів, договорів та інших дій, які виходять за межі спеціальної правоздатності, є незаконним.

Свою діяльність транспортні організації здійснюють на підставі Статуту, який затверджується Міністерством транспорту та зв'язку України, Міністерством економіки України, а також у передбачених законодавством випадках Антимонопольним комітетом України. Статут транспортної організації обов'язково повинен містити такі відомості: найменування транспортної організації, місцезнаходження, мету і цілі діяльності, перелік видів діяльності, джерела формування майна, права та обов'язки, порядок управління, реорганізації та ліквідації, перелік структурних підрозділів організації тощо. Крім того, до Статуту можуть бути внесені інші положення, які характеризують особливості діяльності відповідної транспортної організації та не суперечать чинному законодавству України.

Різноманітність видів та форм транспортних підприємств, яка на сьогодні існує в Україні, обумовлена законодавчим закріпленням багатоманітності форм власності, способів заснування (утворення) підприємств, правових режимів майна, яке передано підприємству його засновниками. Така багатоманітність знайшла відображення у ст. 63 Господарського кодексу України, відпові-

дно до положень якого, залежно від форм власності, передбачених законом, можуть діяти підприємства таких видів:

- приватне підприємство, що діє на основі приватної власності громадян чи суб'єкта господарювання (юридичної особи);
- підприємство, що діє на основі колективної власності (підприємство колективної власності);
- комунальне підприємство, що діє на основі комунальної власності територіальної громади;
- державне підприємство, що діє на основі державної власності;
- підприємство, засноване на змішаній формі власності (на базі об'єднання майна різних форм власності).

За своїм призначенням транспортні підприємства підрозділяються на обслуговуючі, ремонтні, а також підприємства комплексного типу .

Транспортні підприємства за характером послуг, які вони надають споживачам, діляться на вантажні, пасажирські, змішані (вантажні й пасажирські), спеціальні (перевізники пошти, швидкої медичної допомоги й ін.).

В залежності від виду транспорту, транспортні організації підрозділяються на автотранспортні підприємства залізничні підприємства підприємства морського транспорту і підприємства повітряного транспорту, підприємства міського електротранспорту, підприємства трубопровідного транспорту Визначені види транспортних організації мають свої особливості, які викликані специфікою їх діяльності, у зв'язку з чим є доцільним окремий розгляд кожного виду з визначених організації.

Функціональне забезпечення діяльності автомобільного транспорту України здійснюється підприємствами автомобільного транспорту.

Відповідно до ст. 30 Закону України «Про транспорт». до складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, авторемонтні і шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали і автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

Автотранспортні підприємства, як суб'єкти сфери господарювання, здійснюють виробничо-господарську діяльність (з перевезення, надання інших транспортних послуг). Відповідно до чинного господарського законодавства умовами здійснення цієї діяльності є отримання визначеними суб'єктами ліцензії і сертифіката на здійснення та експлуатацію транспортних засобів, перевезень вантажів і пасажирів, інших видів діяльності.

Основним завданням організації та планування господарської діяльності автотранспортного підприємства є раціональне використання всіх ресурсів виробництва з метою виконання максимальної транспортної роботи під час перевезення вантажів і кращого обслуговування населення пасажирськими перевезеннями.

Правоздатність автотранспортних підприємств зумовлена наявністю у них наступних прав та обов'язків.

Автотранспортні підприємства мають наступні права:

- право надавати за договорами іншим підприємствам і організаціям автотранспортні засоби для перевезення пасажирів з оплатою згідно чинним тарифам;
- право організовувати супроводження і зберігання майна на шляху прямування;
- право здійснювати транспортно-експедиційне обслуговування та надавати послуги в цій галузі
- право на відшкодування збитків, які були завдані майну автотранспортного підприємства, а також право подавати претензії і позови тощо.

До обов'язків автомобільних підприємств належить:

- здійснювання перевезення пасажирів і багажу в автобусах і легкових автомобілях, забезпечуючи безпеку пасажирів, необхідні умови, культурне обслуговування та своєчасне перевезення;
- здійснювання доставляння вантажів у встановлені терміни;
- дотримання вимог «Правил дорожнього руху» і «Правил користування та охорони автомобільних доріг та дорожніх споруд»;
- відшкодування збитків, які були завдані майну громадян та юридичних осіб у порядку і розмірах, передбачених законодавством тощо.

Як було зазначено вище, здійснення процесу приватизації потягло за собою утворення підприємств як державної, так і приватної форми власності.

Так, на сучасному етапі державними підприємствами в галузі автомобільного транспорту є:

1. Українське державне підприємство по обслуговуванню іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів «Укрінтеравтосервіс», яке створено згідно наказу Міністерство транспорту та зв'язку України 20 жовтня 1993 року за № 376.

Головним завданням підприємства є надання вітчизняним та іноземним перевізникам усіх видів послуг по обслуговуванню транспортних засобів та членів їх екіпажів на території України та за її межами.

На сьогодні УДП «Укрінтеравтосервіс» має розгалужену мережу пунктів автомобільного сервісу на всій території України. Створено і продуктивно працює мережа регіональних підрозділів, які включають в себе філій та 24 пункти автомобільного сервісу.

1. Державне підприємство "Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут».

Основними напрямками діяльності інституту є: дослідження, розроблення законодавчої та нормативно-правової бази діяльності автомобільного транспорту з питань організації і економіки, комплексних транспортних проблем, транспортних коридорів, соціальних проблем транспорту, забезпечення дорожнього руху, енергопостачання, охорони довкілля, переобладнання транспортних засобів, нормування витрат палива, технічного регулювання автотранспортної галузі, навчання фахівців за переліченими напрямками.

З 1993 року інститут працює як орган із сертифікації та організаційно-методичний центр Державної системи сертифікації УкрСЕПРО у сфері дорожніх транспортних засобів і транспортних послуг.

3. Український державний госпрозрахунковий інформаційно-диспечерський центр автомобільного транспорту "Автоінформ", який виконує підготовчу роботу щодо організації здійснення перевезень на автобусних маршрутах загального користування в міжобласному і міжнародному сполученні.

Враховуючи незначну кількість автотранспортних підприємств державної форми власності, сектор ринку щодо надання

транспортних послуг залишається достатньо відкритим, що у свою чергу є одним із основних чинників удосконалення конкурентного середовища.

Відповідно до офіційних даних Міністерства транспорту та зв'язку України, за 2006 рік автомобільним транспортом перевезено 154,8 млн. тонн вантажів. Темпи приросту порівняно з аналогічним періодом минулого року складають 122,8%. На ринку пасажирських перевезень функціонують близько 25 тис. проліцензованих перевізників, які мають у своєму підпорядкуванні понад 111,6 тис. автобусів різних марок. Автотранспортними підприємствами здійснюється перевезення 22% вантажів та 88% пасажирів. Одже, потреби населення у міських та міжміських перевезеннях задовольняються повністю.

Таким чином, для автотранспортних підприємств характерний високий рівень конкуренції. Це сприяє підвищенню рівня якості транспортних послуг при перевезенні вантажів та пасажирів автомобільним транспортом.

Правове положення підприємств на залізничному транспорті має суттєві особливості, які полягають у наявності спеціального перевізника – залізниці.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт», залізницею визнається статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі.

Залізниці, а також об'єкти або інше майно залізничного транспорту, яке безпосередньо забезпечує процес перевезення, не підлягають приватизації або роздержавленню. Залізничний транспорт сьогодні офіційно визнаний державою монопольним утворенням.

Створення, реорганізація та ліквідація залізниць, призначення і звільнення їх керівників здійснюється за рішенням Кабінету Міністрів України за погодженням з Мінтрансзв'язку України.

Створення, реорганізація та ліквідація підприємств, установ і організацій, які входять до складу залізниць, затвердження їх статутів (положень), а також укладання контрактів з їх керівни-

ками здійснюється у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також статутами залізниць.

Залізниця є складним утворенням, яке призначене здійснювати весь процес, пов'язаний з транспортуванням, на тій території, крізь яку вона поширює сферу свого впливу.

Статтею 22 Закону України «Про залізничний транспорт» закріплені наступні права та обов'язки залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту.

Залізниці, підприємства, установи та організації залізничного транспорту мають право:

а) встановлювати межі зон підвищеної небезпеки;

б) у разі несвоєчасної оплати за перевезення стягувати вантажовідправників (вантажоодержувачів) пеню у розмірі і порядку, встановлених Статутом залізниць України;

в) вимагати від вантажовідправників та вантажоодержувачів безумовного додержання вимог і норм щодо використання засобів механізації навантажувально-розвантажувальних робіт, тари, спеціалізованих контейнерів, які виключають пошкодження рухомого складу, споруд та пристроїв колійного господарства і забезпечують схоронність вантажів.

Права залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування (перевізників) на прийняті до перевезень вантажі захищаються нарівні з правами власників вантажу. Перевізники мають право вимагати повернення вантажу, що перебуває в чужому незаконному володінні, а також на відшкодування збитків, заподіяних розкраданням, знищенням чи його псуванням (для можливості повернення власнику вантажу).

Перевізники зобов'язані забезпечувати:

а) своєчасне якісне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти;

б) розвиток інфраструктури залізничного транспорту загального користування, транспортних послуг;

в) схоронність вантажів, що перевозяться;

г) охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу залізничного транспорту загального користування;

д) відшкодовувати збитки користувачам послуг залізничного транспорту загального користування у разі порушення договірних зобов'язань здійснюється в порядку, що встановлюється Ста-

тутом залізниць України і контролюється Міністерством транспорту України.

Відповідно до ст. 5 Закону України «Про залізничний транспорт», майно залізничного транспорту закріплене за залізницями, підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту загального користування, є загальнодержавною власністю.

Управління майном підприємств залізничного транспорту загального користування здійснюється Укрзалізницею в межах повноважень, визначених чинним законодавством України.

Рішення про закріплення транспортних засобів та їх безоплатну передачу однією залізницею або підприємством залізничного транспорту загального користування іншим залізницям та підприємствам без зміни форми власності приймаються Укрзалізницею.

Передача в оренду, обмін та надання безкоштовно в тимчасове користування, а також виведення з експлуатації рухомого складу і контейнерів, що перебувають у загальнодержавній власності, здійснюються залізницями та підприємствами залізничного транспорту загального користування за погодженням з Укрзалізницею.

Приватизація цілісних майнових комплексів, підприємств і структурних підрозділів, не пов'язаних з діяльністю залізниць, окремих інвентарних об'єктів та об'єктів незавершеного будівництва, що належать залізницям та підприємствам залізничного транспорту загального користування, здійснюється за погодженням з Міністерством транспорту України та Укрзалізницею відповідно до чинного законодавства України з питань приватизації.

Перевезення вантажів та пасажирів виконують шість основних залізничних магістралей (залізниць), об'єднаних державним департаментом "Укрзалізниця": Південно-Західна (Київ), Донецька (Донецьк), Придніпровська (Дніпропетровськ), Південна (Харків), Львівська (Львів), Одеська (Одеса), у складі яких функціонує 930 лінійних підприємств (локомотивні та вагонні депо, дистанції колії, енергопостачання, сигналізації та зв’язку тощо). *Підприємства, які входять в сферу управління Державної адміністрації автомобільного транспорту України наведені у розділі 2.2. глави 4 підручника.*

Слід наголосити, що важливою умовою здійснення транспортними підприємствами залізничного транспорту господарської діяльності з перевезення вантажів або пасажирів, є отримання ліцензії на здійснення вантажних або пасажирських перевезень та сертифікату відповідності згідно з ДСТУ-2296 або свідоцтва про визнання закордонного сертифіката. Сертифікаційна діяльність на залізничному транспорті - обов'язкова частина процедури обґрунтування можливості здійснення суб'єктами господарювання перевезення вантажів і здійснюється у порядку, передбаченому Положенням про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України, затвердженим наказом Мінтрансу України від 1 червня 1998 р.

За обсягами вантажних перевезень залізниці України посідають 4 місце на Євроазіатському континенті, поступаючись тільки залізницям Китаю, Росії, Індії. Вантажонапруженість українських залізниць (річний обсяг перевезень на 1 км) у 3-5 разів перевищує відповідний показник розвинених європейських країн. При цьому, в теперішній час окремого значення набуває підвищення ефективності роботи підприємств залізничної сфери діяльності, зокрема якості послуг, які вона надає, а тут, безперечно, найбільш дієвим способом є розвиток конкуренції, що не є можливим доки підприємства залізничного транспорту залишаються «державою в державі».

Підсумковуючи наведене, констатуємо, що суб'єктами підприємств залізничного транспорту є залізниці, які являють собою відповідні лінійні ланки, якими є відділення залізниці та залізничні станції. При цьому, лінійні підприємства мають відповідну господарсько-виробничу самостійність та підпорядковуються управлінню відповідної залізниці і здійснюють планування своєї діяльності на підставі економічної політики залізниці.

Відповідно до ст. 24,27 Закону України «Про транспорт», до складу морського та річного транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, порти і пристані, судна, суднoремонтні заводи, морські шляхи сполучення, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні і постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації

та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Основними підприємствами водного транспорту є порт та пароплавство, судновласник.

Відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про прикордонний режим» від 27.07.1998р. №1147, порт - транспортне підприємство, призначене для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведеній порту території та акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту.

Відповідно до ст. 73 Кодексу торговельного мореплавства, морський порт є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту.

При цьому, визначення морського порту державним підприємством, водночас не виключає можливості господарської діяльності на його території підприємств та організацій будь-яких форм власності з метою обслуговування суден, пасажирів і вантажів у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України, втручання в діяльність яких та перешкоджання діяльності яких, морському порту, законодавством заборонена.

Перелік морських портів України, відкритих для заходження іноземних суден, визначається Кабінетом Міністрів України та оголошується в Повідомленнях мореплавцям.

На території України існують торговельні, рибні та інші спеціалізовані морські порти.

По роду операцій, які вони здійснюють, порти та пристані діляться на:

а) пасажирські - виконуючі операції, пов'язані з відправленням і прибуттям пасажирів і прийомом і видачею багажу;

б) вантажні - виконуючі операції по прийому вантажів до перевезення, навантаженню, вивантаженню й видачі вантажів;

в) об'єднані - виконуючі операції як по пасажирським, так і по вантажних перевезеннях.

Відповідно до ст. 76 Кодексу торговельного мореплавства України, морський порт забезпечує:

1) навантаження, розвантаження і обслуговування суден у порядку черговості їх приходу в порт.

2) перевантаження вантажів з інших видів транспорту на судно і у зворотному порядку, складські операції з вантажами;

3) обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти;

4) допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту;

5) інші види діяльності відповідно до статусу порту.

Наступним підприємством водного транспорту є судноплавна компанія або пароплавство, яке об'єднує різні підприємства водного транспорту, які мають на меті забезпечення перевезень та доставки пасажирів, прийом, зберігання і доставку багажу, вантажів, ремонт та утримання суден, підготовку кваліфікованих спеціалістів для нормальної роботи всіх ланок транспортного комплексу.

Відповідно до п. 1.7 Наказу Міністерства транспорту України від 20.11.2003 №904 Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті *під судноплавною компанією або судовласником розуміють* власника судна або будь-яку іншу організацію чи особу, яка прийняла на себе відповідальність за експлуатацію судна і погодилася прийняти на себе усі обов'язки і відповідальність, що покладаються на неї Міжнародним кодексом з управління безпекою, цим Положенням і (або) іншими актами чинного законодавства.

Згідно з п. 1.5. Положення про синопсис судна, затвердженого Наказом Державного департаменту морського та річкового транспорту України від 24.04.1996 р. №118, *судоплавна компанія – це* власник судна або будь-яка інша організація чи особа, як оператор або фрахтувальник на умовах бербоут-чартеру, що прийняла на себе відповідальність за експлуатацію судна від власника судна, і які, при цьому, прийняли на себе всі обов'язки і всю відповідальність, покладені Міжнародним кодексом з управління безпекою.

На сучасному етапі в Україні діють наступні судноплавні компанії:

- акціонерна рибопромислова компанія «Антарктика», яка займається промисловим рибальством та обробкою риби у водах Центральної Атлантики. Це єдина компанія подібного типу в Україні, яка має весь комплекс видобутку риби: її об-

робку в океані, постачає заморожену рибу в порти України, її частину обробляє на власному береговому підприємстві для виробництва різних видів рибопродукції.

- акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот», компанія здійснює перевезення пасажирів та вантажів між портами 40 країн Світового океану. До її скоаду входять 200 суден, брокерська, експедиторська та страхова компанії, суднобудівельні-судноремонтні підприємства, агентські фірми на Дніпрі та Дунаї, Миколаївський, Херсонський, Черніговський, Дніпропетровський та та Запорізький річкові порти;
- акціонерне підприємство «Азовське морське пароплавство»;
- державна судноплавна компанія «Чорноморське морське пароплавство»;
- державна судноплавна компанія «Українське морське пароплавство»;
- державна судноплавна компанія “Керченська поромна переправа”;
- відкрите акціонерне товариство “Українське Дунайське пароплавство”;
- акціонерна судноплавна холдингова компанія "Сі-Трайдент" та ін.

На сучасному етапі перевізниками можуть бути не лише пароплавства, а й інші суб'єкти господарювання, які отримали ліцензію на здійснення перевезень у передбаченому законодавством України порядку.

Правове становище перевізника може характеризувати його особливий статус - статус національного перевізника. Набуття вказаного статусу підприємствами морського і річкового транспорту передбачено Порядком проведення конкурсу щодо надання судноплавним компаніям статусу національного перевізника, затвердженим наказом Мінтрансу України від 4 вересня 2001 р. Сьогодні статус національного перевізника отримали Відкрите акціонерне товариство «Українське Дунайське пароплавство» та судноплавна компанія «Укрферрі», Умови проведення конкурсу на право отримання зазначеного статусу повітряного перевізника встановлено Положенням про проведення конкурсу на право отримання статусу національного повітряного перевізника, затвердженим наказом Мінтрансу України від 20 березня 1997 р.

Одже, судовласні компанії являють собою потужну систему власних флотів, виробничого комплексу та іншими структурними підрозділами, які необхідні для здійснення господарської діяльності. Пароплавство (судоплавна компанія) має статус юридичної особи, одже несе відповідні права та обов'язки.

Наступним суб'єктом транспортних відносин в сфері надання послуг по перевезенню морським та річним транспортом є судновласник.

Згідно із ст. 20 Кодексу торгівельного мореплавства, судновласником визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені незалежно від того, є вона власником судна чи використовує його на інших законних підставах; власником судна є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює щодо закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності. Це стосується також власників річкових суден, правовий статус яких врегульовано Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР, затвердженим постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р.

Слід зауважити, що у практиці торговельного мореплавства у більшості випадків перевезення здійснює не власник морського судна, а особа, яка експлуатує його на підставі договору фрахтування. Перевізник, таким чином, є фрахтувальником за договором фрахтування, з одного боку, і перевізником за договором перевезення - з іншого. Судновласниками, а отже й перевізниками, за договором морського перевезення можуть бути державні та унітарні підприємства, яким морські судна належать на праві господарського відання, а також підприємства, які володіють морськими суднами на праві оперативного управління.

Судновласником, який експлуатує судно, може бути власник судна, який має право здійснювати щодо судна будь-які дії, що не суперечать закону та іншим нормативно-правовим актам і не порушують права та інтереси інших осіб. Власник може відчужувати судно у власність іншим особам, передавати їм права володіння, користування і розпорядження судном, а також розпоряджатися іншим способом (і при цьому залишається власником). Якщо власник передає своє судно у володіння і користування іншій особі, він тим самим втрачає статус судновласника і виключає себе із правовідносин з перевезення.

Морська транспортна галузь сьогодні – це 11 державних підприємств (державне підприємство "Укрводшлях". державне підприємство „Інформаційно-аналітичний центр безпеки судноплавства", державне унітарне підприємство „Агентство морської безпеки", ДП „Адміністрація річкових портів", державне підприємство "Дельта-лоцман"та ін.), 20 морських торгівельних портів, Чорноморсько-Азовське виробничо-експлуатаційне управління морських шляхів, 2 суднoремонтних завода ( Керченський суднoремонтний завод та Одеський суднoремонтний завод «Україна»), 6 судоплавних компаній (Державна судноплавна компанія "Чорноморське морське пароплавство" Державна судноплавна компанія "Керченська поромна переправа", Державна судноплавна компанія „Укртанкер» та ін.), 2 морських агенства (Чорноморське головне морське агентство "Ін флот", Державне Азовське головне морське агентство «Інфлот»), понад 320 судновласників (Торгівельний флот Донбасу, судоплавну компанію «Кометас», Столичну судоплавну компанію та ін.).

Таким чином, основу транспортних організації в сфері морського та річного транспорту становлять потри та судоплавні компанії, головним видом діяльності яких є діяльність, пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

Транспортними підприємства авіаційного транспорту визнаються суб'єкти господарської діяльності, які здійснюють діяльність, пов'язану з розробкою, виробництвом, ремонтом та експлуатацією цивільної авіації та отримали від державного органу з питань сертифікації і реєстрації сертифікат, що підтверджує відповідність рівня технічної підготовки цього суб'єкта вимогам відповідних авіаційних правил України.

Відповідно до ст. 5 Повітряного кодексу України, Постанови Кабінету Міністрів «Про затвердження Тимчасових правил контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації» від 2.08.1995 р. №592, особа, організація або підприємство, що експлуатує повітряні судна чи пропонує свої послуги в цій галузі є експлуатантом. Експлуатантом може бути як національний — український, так і змішаний або суто іноземний суб'єкт.

Статус експлуатанта підтверджується наявністю у нього сертифіката, який дозволяє виконувати повітряні перевезення у відповідності з вимогами нормативних документів цивільної авіації. Умови та порядок проведення сертифікації експлуатантів встановлено Правилами сертифікації експлуатантів, затвердженими наказом Мінтрансу України від 29 травня 1998 р.

Крім того, для отримання доступу на конкретний ринок авіаційних перевезень експлуатанту, крім сертифіката експлуатанта, необхідно отримати ліцензію на здійсненна повітряних вантажних перевезень та дозвіл у Державному департаменті авіаційного транспорту України згідно з Положенням про порядок видачі дозволів, що регулюють доступ експлуатантів на ринок авіаційних перевезень та робіт, затвердженим наказом Державного департаменту авіаційного транспорту України від 24 квітня 1996 р. №118.

В юридичній літературі висловлюється думка, що визначення категорії «експлуатант повітряного судна» є похідним від категорій «власник повітряного судна» та «судновласник», що розкривають правовий статус особи, яка володіє повітряним судном на законних підставах. Власником повітряного судна можна визначити суб'єкт господарювання, який на свій розсуд, одноосібно або спільно з іншими суб'єктами володіє, користується і розпоряджається належним йому повітряним судном; відповідно, судновласником - суб'єкт господарювання, який експлуатує повітряне судно від свого імені незалежно від того, є він власником цього повітряного судна чи використовує його на інших законних підставах.

Отже, повітряним вантажним перевізником є такий суб'єкт господарювання - власник або судновласник повітряного судна, який здійснює експлуатацію останнього для вантажних перевезень на підставі ліцензії, сертифіката експлуатанта та дозволу, що регулює доступ на ринок авіаційних перевезень. Підставою визнання юридичної чи фізичної особи суб'єктом авіаційного транспорту є набуття права експлуатанта.

На сьогоднішній день діючий сертифікат експлуатанта на Україні мають близько 100 авіакомпаній, серед яких можна назвати Відкрите акціонерне товариство „Авіакомпанія Авіалінії України", Державне авіаційне підприємство «Україна», Державне авіапідприємство «Львівські авіалінії», Відкрите акціонерне

товариство „Авіакомпанія Луганські авіалінії", Товариство з обмеженою відповідальністю «Авіакомпанія «Аеро-Чартер» та інші.

Основою національної аеронавігаційної системи є Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украероруx). Підприємство уповноважене державними регулюючими органами цивільної авіації здійснювати аеронавігаційне обслуговування в повітряному просторі обслуговування повітряного руху України та в повітряному просторі над відкритим морем, де відповідальність за ОПР покладено на Україну Міжнародною організацією цивільної авіації (ІСАО) (далі - повітряний простір ОПР України). Відповідно до цього визначено місію Украероруху та його основні завдання.

Державне підприємство обслуговування повітряного руху України (Украероруx) засновано 24 грудня 1992 року. Сьогодні Украероруx – це потужне, сучасне підприємство – головний провайдер обслуговування повітряного руху в Україні.

Підприємство відповідальне за управління повітряним рухом на маршруті, підході та в районі аеродрому, забезпечення повітряного руху засобами зв'язку, навігації та спостереження, надання польотної інформації, видання збірників аеронавігаційної інформації, здійснення льотних перевірок та обльотів радіотехнічного обладнання.

У складі Підприємства:

- 7 регіональних структурних підрозділів (РСП): „Київцентраеро" (аеропорт Бориспіль), Дніпропетровський, Донецький, Львівський, Одеський, Сімферопольський „Кримаероруx" (аеропорт Сімферополь), Харківський;
- Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр);
- Служба аеронавігаційної інформації (САІ);
- Украеротренінг;
- Авіакомпанія „Украероруx".

ЗАТ «Авіакомпанія «Аеросвіт» є лідером українського ринку міжнародних авіаперевезень за абсолютною більшістю показників: кількістю перевезень, обсягом пасажиро-кілометрів (інтегральний показник, що відображує обсяг наданих послуг), кількістю постійних та чартерних маршрутів, парку повітряних суден

для міжнародних перевезень. Наразі Авіакомпанія «Аеросвіт» має у своєму розпорядженні найбільший в Україні сучасний пароповітряних суден, що формують середньомагістральні сімейства Boeing-737 та далекомагістральні літаки сімейства Boeing-767.

Другим за значимістю українським перевізником є компанія «Міжнародні авіалінії України», яку було засновано у 1992 році як спільне закрите акціонерне товариство. Акціонерами є: Фонд державного майна України (61,6%), Austrian Airlines (22.5%), Aer Cap (6%) та Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР) ( 9.9%). Її ринкова частка є значно меншою за частку «Аеросвіту» та складає 20% за підсумками 2004 року. Парк повітряних суден компанії складають 9 середньомагістральних літаків.

Третя за обсягом пасажирських перевезень в Україні авіакомпанія «Українсько- Середземноморські авіалінії» (UM Air) обіймає ринкову частку, що складає 16%. Парк повітряних суден цієї авіакомпанії складають 7 літаків: 1 літак AirbusA-320 (за більшістю льотно-технічних характеристик аналогічний літакам моделі Boeing 737-400), 4 літаки DC- 9 (за більшістю льотно-технічних характеристик аналогічні літакам моделі Boeing 737-200), один літак ТУ-134 VIP та один АН-24.

Переважна більшість невеликих підприємств авіаційної галузі, віднесених до групи регіональних, мають обмежений парк повітряних суден: 1-3 літаки на компанію, переважно вітчизняного чи російського виробництва. У своїй діяльності компанії групи орієнтуються переважно на чартерні рейси, частка експлуатації постійних маршрутів для таких перевізників дуже низька.

Враховуючи централізований розподіл, регламентацію та контроль відкритих для кожної окремої авіакомпанії напрямків, конкуренцію на ринку авіаперевезень на сучасному етапі можна назвати порівняно невисокою. Через наявність у розпорядженні Авіакомпанії далекомагістральних широкофюзеляжних літаків, «Аеросвіт» має додаткові конкурентні переваги в цьому сегменті. Окремо слід зазначити таку характерну галузеву особливість як сезонність. Для підприємств авіаційної галузі, значна частка перевезень яких припадає на регулярні рейси, сезонність прямо впливає на економічну ефективність здійснюваних перевезень: залежно від сезону середня завантаженість пасажирських місць може коливатись у півтора і більше разів. Сезонність в роботі підприємств галузі зумовлена, переважно, припливом пасажирів у

період відпусток та активізацію ділової активності восени. На цей період припадає основний обсяг перевезень, а завантаженість місць наближається до максимальної.

Характерною ознакою транспортних організацій, які виступають як перевізники, є наявність у них на законних підставах транспортних перевізних засобів, придатних для здійснення перевезень пасажирів, вантажів, багажу та пошти. Згідно зі ст. 10 Закону України «Про транспорт» транспортні засоби мають відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам і мати відповідний сертифікат.

На морському транспорті під судном розуміється самохідна чи несамохідна плавуча споруда, що використовується для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, рятування людей і суден, що зазнають лиха на морі, буксирування інших суден та плавучих об'єктів, здійснення гідротехнічних робіт чи піднімання майна, що затонуло в морі, несення спеціальної державної служби, для наукових, навчальних і культурних цілей, для спорту та для інших цілей (ст. 15 КТМ України). Морське судно підлягає реєстрації в Державному судновому реєстрі України або Судновій книзі України і повинні мати свою назву, яку присвоює власник судна. Судну також присвоюється позивний сигнал. Залежно від технічної оснащеності судна йому присвоюється ідентифікаційний номер суднової станції супутникового зв'язку і номер вибірного виклику суднової радіостанції.

Повітряне судно відповідно до ст. 15 Повітряного кодексу України — це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінної від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі. Повітряні судна, призначені для виконання польотів підлягають державній реєстрації в державному реєстрі повітряних суден України з видачею свідоцтва про державну реєстрацію. Крім того, після реєстрації повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України власник такого судна повинен отримати в державному органі з питань сертифікації і реєстрації відповідне посвідчення (сертифікат) про придатність його до виконання польотів як бортовий документ.

На автомобільному транспорті перевезення пасажирів, багажу, вантажу та пошти здійснюється за допомогою вантажних автомобілів і автомобільних причепів різної вантажопідйомності

(бортові, самоскиди, фургони, цистерни, автомобілі та автомобільні причепи з ізотермічними та іншими спеціалізованими кузовами), автомобілів підвищеної прохідності, автомобілів-тягачів з напівпричепами, автобусів різних типів і легкових автомобілів, включаючи таксомотори (ст. 12 «Статуту автомобільного транспорту Української РСР»).

Що стосується залізничного транспорту, то перевезення вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти здійснюється не тільки у вагонах і контейнерах, які належать організаціям залізничного транспорту, але і в вагонах, які належать підприємствам, установам, організаціям, громадянам суб'єктам підприємницької діяльності, в тому числі розташованим за межами України (ст. 8 «Статуту залізниць України»).

## 4. Міжнародні транспортні організації як специфічний вид суб'єктів транспортного права

Участь у міжнародних організаціях одна з найважливіших форм співробітництва між державами, спрямованого на адаптацію національного законодавства до міжнародного законодавства та впровадження міжнародних технічних і правових норм на транспорті й у сфері зв'язку України.

Участь України в міжнародних транспортних організаціях здійснюється в рамках проведення розробок умов міжнародних перевезень, вдосконалення порядку розрахунків, узгодження транспортної політики, встановлення технічних стандартів і рекомендацій тощо.

Багатостороннє співробітництво в сфері транспорту проводитися також у рамках транспортних форумів, які організовуються в рамках регіональних міждержавних організацій.

Україна є членом наступних міжнародних транспортних організацій:

***Європейської економічної комісії ООН (ЄЕК/ООН).***

Європейська Економічна Комісія ООН була створена в 1947 р., в її діяльності беруть участь 55 держав Західної, Центральної, Східної Європи, Північної Америки й Центральної Азії.

Питаннями гармонізації політики держав-учасниць щодо розвитку транспорту займається Комітет внутрішнього транспорту, який входить в структуру Європейської економічної комісії.

Комітет створений в 1947 році як міжурядовий орган і протягом першого років своєї діяльності повинен був вживати невідкладних заходів для рішення транспортних проблем, що виникли в Європі у зв'язку із закінченням другої світової війни.

У цей час Комітет є консультативним органом, у рамках якого розробляються й полягають міжнародні договори, а також готуються рекомендації з їх найбільш ефективного застосування.

У рамках Комітету створені робочі групи по окремих видах транспорту. Ці групи здійснюють керівництво й контроль за діяльністю допоміжних груп експертів і доповідачів, які створюються на певний строк для вивчення наявних проблем і підготовки шляхів їх рішення між сесіями Комітету, що проводяться в один раз у рік.

В організаційну структуру Комітету із внутрішньому транспорту входять підкомітети (робочі групи) по автомобільному транспорту, по митним питанням, по статистиці транспорту, з перевезень небезпечних вантажів, перевезення вантажів, що швидко псуються, конструкції транспортних засобів, безпеки руху тощо.

Робоча група по митним питанням, пов'язаним із транспортом розглядає всі митні питання, пов'язані з майже всіма видами транспорту, що виникають як при перетинанні зовнішніх границь держав, так і взаєминах із внутрішніми митними органами країн, реалізує заходи щодо застосування положень Конвенції про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП.

Основна робоча група з автомобільного транспорту працює над заходами по спрощенню міжнародних автомобільних перевезень між країнами Східної та Західної Європи, вирішує питання перегляду положень Конвенції щодо договору міжнародних перевезень пасажирів та багажу, приймає рішення по розширенню мережі доріг категорії «Е» для здійснення перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні.

Робоча група з безпеки дорожнього руху періодично переглядає правові документи щодо дорожнього руху та здійснює обмін інформацією про правила дорожнього руху, що діють у країнах-членах ЄЕК.

Робоча група з конструкції транспортних засобів приймає правові засади в цьому напрямку.

Робоча група з тенденцій й економіки транспорту надає країнам-членам ЄЕК інформацію щодо загальних тенденцій національної транспортної політики й готує рекомендації з розвитку транспортної інфраструктури в Європі.

У роботі Комітету із внутрішньому транспорту крім членів ЄЕК ООН беруть участь і ряд урядових і неурядових організацій, зокрема Всесвітня митна організація (ВТО) і Всесвітня організація автомобільного транспорту (IRU МСАТ).

Основні функції Комітету внутрішнього транспорту ЄЕК/ООН:

- запитує й узагальнює думки міжнародних транспортних організацій з питань, що входять в їх компетенцію, і встановлює з ними співробітництво;
- розробляє й дає рекомендації, що сприяють усуненню дискримінаційних заходів і зайвих обмежень в області європейського внутрішнього транспорту;
- дає рекомендації з перегляду існуючих у Європі конвенцій й угод в області європейського внутрішнього транспорту.

Крім того, Комітет проводить значну роботу в області збору й аналізу статистичних даних і доводить до відома ЄЕК ООН питання, які можуть мати безпосередній вплив на економіку Європи.

Важливою міжнародною транспортною організацією є ***Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ).***

Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ) є практично єдиною міжурядовою організацією, в якої на рівні Міністрів транспорту приймаються рішення з питань транспортної політики.

Європейська конференція міністрів транспорту (ЄКМТ) створена на основі протоколу, підписаного в Брюсселі 17 жовтня 1953 року, який набрав чинності 31 грудня 1953 року й поєднує 40 повних членів, 6 асоційованих й 2 спостерігача: Австрія, Албанія, Азербайджан, Білорусія, Бельгія, Боснія й Герцеговина, Болгарія, Угорщина, Великобританія, Німеччина, Греція, Грузія, Данія, Ірландія, Іспанія, Італія, Латвія, Литва, Ліхтенштейн, Люксембург, Македонія, Молдова, Нідерланди, Норвегія, Польща, Португалія, Російська Федерація, Румунія, Республіка Словаччина, Словенія, Туреччина, Україна, Фінляндія, Франція, Хорватія, Чеська Республіка, Швеція, Швейцарія й Естонія.

Асоційованими членами Організації є Австралія, Канада, Нова Зеландія, США, Японія.

Статус спостерігача мають Вірменія й Марокко. Розглядається питання про прийом Республіки Корея в ЕКМТ як асоційованого члена.

Республіка Узбекистан виявила бажання одержати статус країни-спостерігача.

В 1996 році Україна стала учасником ЄКМТ.

Вищим органом Конференції є Рада Міністрів, що приймає рішення у вигляді резолюцій і рекомендацій. Комітет Заступників, представлений заступниками міністрів, проводить підготовку роботи Ради Міністрів. Робочі групи експертів, організовані на постійній або тимчасовій основі, здійснюють діяльність по напрямках: інтеграція нових членів; транспорт і навколишнє середовище; тенденції розвитку й інвестиції в транспортну інфраструктуру; транспорт для людей з обмеженою рухливістю; економічні дослідження: автомобільний транспорт: безпека на транспорті; залізничний транспорт, комбінований транспорт; міський транспорт; боротьба зі злочинністю на транспорті; фінансові й фіскальні питання транспорту.

ЄКМТ взаємодіє більш ніж з 25 міжнародними організаціями, серед яких Європейська економічна комісія (ЄЕК ООН), Організація економічного співробітництва й розвитку (ОЕСР), Європейський союз (ЄС), фінансові й професійні організації.

У цей час Рада Міністрів Європейської конференції Міністрів транспорту прийняв базову для України квоту в розмірі 208 дозволів. На час вступу України в ЄКМТ (1996 р.) квота для України становила 128 дозволів, а загальна базова квота Європейської конференції Міністрів транспорту є постійною й становить 6 060 дозволів. Нова квота для України визначається строком на три роки й буде незмінної протягом 2007-2010 р.

Зазначені дозволи ЄКМТ дозволяють українським перевізникам безперешкодно здійснювати діяльність на території країнчленів ЄКМТ, конкурувати з європейськими перевізниками, збільшуючи тим самим товарообіг з такими країнами як Німеччина, Італія, Польща, Угорщина й інші країни ЄС. Дозволи ЄКМТ розподіляються в Україні на конкурсній основі й видаються тим перевізникам, які не мають порушень у своїй діяльності й дотримуються всіх норм екологічної безпеки.

Спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй **є** ***Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО),*** що була створена в результаті підписання в Чикаго 7 грудня 1944 року Конвенції про міжнародну цивільну авіацію.

Статутними цілями ІКАО, що існує з 1947 року, є забезпечення безпечного й упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації в усім світі й інші аспекти організації й координації міжнародного співробітництва із всіх питань діяльності цивільної авіації, у тому числі міжнародних авіаперевезень.

Вищим органом є Асамблея, у якій представлені всі держави-члени. Збирається Асамблея не рідше одного разу в три роки.

Постійним органом ІКАО є Рада, відповідальний за свою діяльність перед Асамблеєю. У Раді представлені 33 держави, що обирають Асамблеєю. СРСР був членом Ради з 1971 року. У цей час Україна входить до складу Ради. Радою керує президент, що обирає на три роки. Сесії Ради звичайно проводяться три рази в рік.

Іншими органами ІКАО є Аеронавігаційна комісія, Авіатранспортний комітет, Юридичний комітет, Комітет зі спільній підтримці аеронавігаційного забезпечення, Фінансовий комітет, Комітет з незаконному втручанню в справи цивільної авіації.

У структурі ІКАО передбачені регіональні бюро: Європейське (Париж), Африканське (Дакар) Близькосхідне (Каїр), Південно-Американське (Ліма), Азіатсько-Тихоокеанське (Банкок), Північної Америки й Карибського басейну (Мехіко), Східно-Африканське (Найробі).

Постійним обслуговуючим органом ІКАО є секретаріат на чолі з генеральним секретарем - головною виконавчою посадовою особою. Штаб-квартира ІКАО перебуває в Монреалі (Канада).

Мета й завдання Організації, викладені в статті 44 Чиказької конвенції, полягають у розробці принципів і методів міжнародної аеронавігації й у сприянні плануванню й розвитку міжнародного повітряного транспорту, для того щоб:

- забезпечувати безпечний й упорядкований розвиток міжнародної цивільної авіації в усім світі;
- заохочувати мистецтво конструювання й експлуатації повітряних судів у мирних цілях;

- заохочувати розвиток повітряних трас, аеропортів й аеронавігаційних засобів для міжнародної цивільної авіації;
- задовольняти потреби народів миру в безпечному, регулярному, ефективному й економічному повітряному транспорті;
- запобігати економічні втрати, викликані нерозумною конкуренцією;
- забезпечувати повну повагу прав Договірних держав і справедливі для кожного Договірної держави можливості використати авіапідприємства, зайняті в міжнародному повітряному сполученні;
- уникати дискримінації відносно Договірних держав;
- сприяти безпеці польотів у міжнародній аеронавігації;
- робити загальне сприяння розвитку міжнародної цивільної аеронавтики у всіх її аспектах.

Із грудня 1999 року Україна є членом ***Європейської конференції цивільної авіації (ЄКЦА)*** – найбільшого авіаційного форуму Європи, що поєднує 38 європейських країн і вже протягом 45 років відіграє провідну роль у формуванні регіональної авіаційної політики, виступає гарантом ефективного розвитку регіонального співробітництва в галузі цивільної авіації.

Европейская конференція цивільної авіації (ЕКЦА) заснована в 1954 році.

Статутні цілі - вивчення проблем європейського повітряного транспорту, сприяння його координації й розвитку в регіоні, взаємодія з ІКАО. Функції - консультативні.

Членами ЕКЦА є західноєвропейські країни, а також Туреччина. Вищий орган ЕКЦА - Пленарна комісія. Виконавчий орган - Координаційний комітет. ЕКЦА тісно співробітничає з ЕКЦА, штаб-квартира Регіонального бюро якої, як і штаб-квартира ЕКЦА, перебуває в Парижу.

Спеціалізованою міжнародною транспортною організацією є ***Європейська організація з безпеки аеронавігації*** (Євроконтроль), що заснована в 1960 році.

Евроконтроль є органом, що визначає політику розвитку авіації держав-членів організації. Сьогодні членами організації є 37 держав, у тому числі всі держави Європейського Союзу.

Статутні цілі - забезпечення безпеки польотів цивільних і військових повітряних судів.

Вищий орган - Постійна комісія із забезпечення безпеки аеронавігації.

Виконавчий орган - Агентство по безпеці аеронавігації.

Штаб-квартира організації перебуває в Брюсселі (Бельгія).

З 1 травня 2004 року Україна є діючим членом Європейської організації по забезпеченню безпеки аеронавігації (Евроконтроль).

З 1 травня 2004 року Україна є діючим членом Європейської організації по забезпеченню безпеки аеронавігації (Евроконтроль).

Повноправне членство України в цій організації сприяє:

- підвищенню рівня безпеки польотів за рахунок впровадження міжнародних правил і процедур, модернізації аеронавігаційної системи, розвитку професійних якостей і навчання персоналу;
- збільшенню обсягів авіаперевезень у повітряному просторі України, створенню додаткових гарантій користувачам щодо високого рівня обслуговування;
- досягненню максимальної ефективності аеронавігаційної системи при оптимальному рівні витрат завдяки участі України в створенні й розвитку єдиної європейської системи ОВС;
- введенню в аеронавігаційну галузь держави такої системи керування й контролю якості, що відповідає міжнародним стандартам;
- придбання досвіду роботи на міжнародному рівні шляхом навчання й роботи українських фахівців безпосередньо в Евроконтролі, а також поширенню цього досвіду на національному рівні;
- зміцненню авторитету України як авіаційного європейської держави.

Одержання Україною статусу члена Евроконтроля, крім впровадження міжнародної нормативно-правової бази в сфері організації повітряного руху, дає нашій державі можливість реалізовувати національні інтереси, які будуть ураховуватися Евроконтролем й іншими його членами, стати суб'єктом європейської політики створення "Єдиного Європейського неба", учасником загальноєвропейських програм щодо організації повітряного руху

(ОРВД) (ЕАТМР, навчальних програм), фінансових програм Європейського Союзу, пов'язаних з ОРВД і т.д.

Крім того, участь України з даної міжнародної організації сприяє адаптації нормативно-правової бази, що регулює діяльність цивільної авіації, до стандартів Європейського Союзу, адаптації нормативно-правової бази здійснюється в рамках інтеграції України в європейське авіаційне співтовариство.

В 1995 р. Україна набула членство у ***Світової асоціації автомобільних магістралей (ПІАРК),*** яка заснована в 1909 році. Її членами є керівники дорожніх органів 107 країн світу.

Постійним представником України в Раді є Голова Державної служби автомобільних доріг України (за посадою).

Основними завданнями Асоціації є сприяння інтеграції мереж автомобільних магістралей країн у світову мережу, її розвиток, обмін досвідом та максимальне впровадження новітніх технологій будівництва, ремонту та утримання автомобільних доріг у країнах-членах ПІАРК.

***Міжнародний союз Автомобільного Транспорту (МСАТ)*** засновано 23 березня 1948 року в Женеві з ініціативи автодорожніх й автотранспортних асоціацій Бельгії, Франції, Великобританії, Норвегії, Нідерландів Швеції й Швейцарії. МСАТ є неурядовою некомерційною організацією, у теперішній час членами IRU є всі держави Європи, багато країн Азії, Північної й Південної Америки - всього понад 120 національних союзів автоперевізників.

Згідно за ст. 2 Статуту МСАТ головна мета її діяльності - захист, розвиток і процвітання у всіх країнах національного й автомобільного міжнародного транспорту інтересів професійних транспортників і полегшення їх праці.

МСАТ поєднує дві категорії членів - дійсні члени, якими є професійні національні організації, і асоційовані члени, до числа яких ставляться автозаводи, компанії по комбінованих перевезеннях і т.д.

Дійсні члени МСАТ розподілені по трьох секціях:

1. професійні перевезення пасажирів міськими автобусами, автобусами далекого прямування й таксі,

2. професійні перевезення вантажів,

3. перевезення за «власний рахунок», тобто автомобільні перевезення, здійснюваний комерційним або промисловим підприємствами за допомогою своїх власних транспортних засобів.

Вищим органом МСАТ є загальні збори його членів. У Президію входять президент й 8 її членів. Поточна діяльність з управління роботою здійснюється генеральним секретаріатом.

МСАТ складається з трьох секції, які очолюють відповідні бюро пасажирських перевезений; вантажних перевезень; перевезень за особистий рахунок.

Головною функцією МСАТ є організація перевезень згідно Митної Конвенції про міжнародні перевезення вантажів з використанням книжок МДП, забезпечення національних асоціації перевізників необхідною документацією. Крім того, у процесі своєї діяльності МСАТ здійснює наступні функції:

- ✓ вживає заходи по вивченню й рішенню всіх проблем, пов'язаних з автомобільним транспортом, розробляє питання уніфікації й спрощення регламентацій, що ставляться до дорожнього руху, митним формальностям, контрактам на перевезення, дорожньої безпеки;
- ✓ працює над вивченням і пошуком практичних шляхів рішення проблем з таких питань, як перетинання державних кордонів, лібералізація дозвільної системи, скорочення або повне скасування податків і зборів, удосконалювання якості обслуговування клієнтів, режим праці й відпочинку водіїв, що виконують міжнародні перевезення;
- ✓ будучи представленим через національні асоціації на п'ятьох континентах, координує й підтримує національні заходи щодо розвитку національного й міжнародного автомобільного транспорту, представляє всіх його членів перед державною владою окремих країн;
- ✓ видає матеріали довідкового характеру, забезпечуючи, таким чином, транспортну галузь інформаційними послугами, що стосуються змін в області національного законодавства й міжнародних нормативних документів, динаміки економічних показників роботи транспорту, включаючи інформацію про життєво важливі питання для міжнародних перевізників, а саме: час очікування на багатьох європейських границях, зокрема, на тих з них, де рух у напрямку країн Центральної й Східної Європи; регулярно випускає довідники, що

містять дані про члени IRU , умовах виконання міжнародних автомобільних перевезень у країнах-членах IRU, схеми міжнародної мережі автомобільних доріг й інших матеріалів, що представляють інтерес для міжнародних автомобільних перевізників;

- ✓ підтримує, у співробітництві зі своїми членами, тісні зв'язки з компетентними національними, міжурядовими й неурядовими організаціями; представляє свої консультативні висновки й рекомендації для внесення в розроблювальні закони й правила в області автотранспорту.

Отже, можна сказати, що МСАТ є виразником інтересів автотранспортних підприємств на міжнародному рівні.

***Міжнародна морська організація (ММО)*** заснована в 1958 р. відповідно до конвенції, розробленої в 1948 р. на Морській конференції ООН у Женеві. До 1982 р. називалася Міжурядовою морською консультативною організацією. Членами ММО є 150 держав.

Цілями ММО є заохочення співробітництва у всіх технічних питаннях міжнародного торговельного судноплавства, сприяння прийняттю найкращих стандартів в області безпеки на морі, морській навігації, запобігання й боротьби із забрудненням моря із судів.

Вищий орган ММО - Асамблея, що складається із представників держав-членів і збирається раз у два роки. Вона приймає програму й бюджет ММО.

Виконавчий орган - Рада, в, що обирає, що входять 40 членів. Рада координує діяльність органів ММО, у тому числі діяльність її комітетів: комітету з безпеці на морі, комітету із правових питань, комітету із захисту морського середовища, комітету з технічному співробітництву.

Штаб-квартира ММО перебуває в Лондоні.

ММО прийняло понад 40 конвенцій, що регулюють різні аспекти морського судноплавства. Наприклад:

- ✓ з питань безпеки на морі прийняті й набутили чинності Міжнародна конвенція по охороні людського життя на море, Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнення суден на море, Конвенція про міжнародну організацію для супутникової системи морської навігації й ін.;

- ✓ з питань запобігання забруднення морів - Міжнародна конвенція про втручання у відкритому морі при подіях, що викликають забруднення нафтою, Конвенція по запобіганню забруднення моря скиданням відходів й інших матеріалів;
- ✓ з питань відповідальності - Конвенція про громадянську відповідальність при морських перевезеннях матеріалів, що розщеплюють, і ін.

***Організація співробітництва залізниць (ОСЗ)*** є міжнародною організацією, яка заснована 28 червня 1956 року в м. Софія (Республіка Болгарія) на Нараді Міністрів, що відають залізничним транспортом.

Членами ОСЗ є транспортні міністерства або центральні державні органи, що відають залізничним транспортом 27 країн, зокрема: Азербайджанської Республіки, Республіка Бєларусь, Республіка Болгарія, Угорська Республіка, Соціалістична Республіка В'єтнам, Грузія, Ісламська Республіка Іран, Республіка Казахстан, Китайська Народна Республіка, Корейська Народно-Демократична Республіка, Киргизька Республіка, Латвійська Республіка, Литовська Республіка, Республіка Молдова, Монголія, Республіка Польща, Російська Федерація, Румунія, Словацька Республіка, Республіка Таджикистан, Туркменістан, Республіки Узбекистан, України, Чеська Республіка, Естонська Республіка.

Вищим керівним органом ОСЗ є Нарада Міністрів.

Керівним органом на рівні залізниць (залізничних підприємств) є Конференція.

Виконавчим органом ОСЗ є Комітет.

Фінансування діяльності ОСЗ здійснюється її членами.

Робочими мовами ОСЗ є китайський і російський мови

Рішення XX сесії Наради Міністрів (Улан-Батор, Монголія, 1992 р.) і зміна Положення про Організації співробітництва залізниць на XXI сесії Наради Міністрів (Варшава, РП, 1993 р.) визначили створення Конференції Генеральних директорів залізниць ОСЗ, що забезпечує діяльність ОСЗ на рівні залізничних підприємств, а також передбачили інші форми участі в ОСЗ, а саме як асоційований член і спостерігача. При цьому фірми й організації, безпосередньо пов'язані з діяльністю залізниць, можуть брати участь у роботі ОСЗ як приєднане підприємство.

Основними напрямками діяльності ОСЗ є:

- ✓ розвиток й удосконалення міжнародних залізничних перевезень насамперед у сполученні між Європою й Азією, включаючи комбіновані перевезення;
- ✓ формування погодженої транспортної політики в області міжнародних залізничних перевезень, розробка стратегії діяльності залізничного транспорту й стратегії діяльності ОСЗ;
- ✓ удосконалення міжнародного транспортного права, ведення справ за Згодою про міжнародне пасажирське повідомлення (СМПС), Угодою про міжнародне залізничне вантажне повідомлення (СМГС) і по інших правових документах, пов'язаним з міжнародними залізничними перевезеннями;
- ✓ співробітництво із проблем, пов'язаним з економічними, інформаційними, науково-технічними й екологічними аспектами залізничного транспорту;
- ✓ розробка заходів щодо підвищення конкурентноздатності залізниць у порівнянні з іншими видами транспорту;
- ✓ співробітництво в області експлуатації залізниць і по технічних питаннях, пов'язаним з подальшим розвитком міжнародних залізничних перевезень;
- ✓ співробітництво з міжнародними організаціями, що займаються питаннями залізничного транспорту, включаючи комбіновані перевезення.

***Асоціація Міжнародних Автомобільних перевізників України (АсМАП України)*** створена наприкінці 1991 р. та є договірним об’єднанням, завданням якого є постійна координація господарської діяльності підприємств, що об'єдналися для роботи, у тому числі в системі МДП.

Асоціація сприяє розвитку перевезення вантажів та пасажирів автомобільним транспортом, у тому числі в міжнародному сполученні, представляє інтереси своїх учасників в органах державної влади, міжнародних організаціях, захищає права учасників, забезпечує зв'язки з громадськістю.

Асоціація діє на підставі та в повній відповідності до Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Конвенції МДП і Посібника МСАТ для Асоціацій, інших нормативних актів, а також Статуту.

Головою Ради АсМАП України, Президентом АсМАП України (обраним Загальними зборами учасників АсМАП Украї-

ни) є заслужений працівник транспорту України, кандидат технічних наук, академік Транспортної академії України, Костюченко Леонід Михайлович.

Управління Асоціацією здійснюють: Вищий керівний орган Асоціації - Загальні Збори (Конференція) учасників АсМАП України; Рада Асоціації;
Президент Асоціації.

Контроль за діяльністю Асоціації здійснює Ревізійна комісія.

Виконавчим органом Асоціації є Секретаріат Асоціації.

АсМАП України на сьогодні об'єднує понад дві тисячі організацій, які надають послуги з перевезень вантажів і пасажирів у міжнародному сполученні.

З 1992 року Асоціація є дійсним членом Міжнародного Союзу автомобільного транспорту (IRU, Женева) та визнана 160 об'єднаннями міжнародних автоперевізників – учасниками Конвенції МДП у 70 країнах світу. Ця конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП 1975 року), до якої приєдналася й Україна в 1994 році, передбачає наявність у країні Гарантійного об'єднання.

Рішенням українського Уряду, від 24 липня 1993 року, АсМАП України надані повноваження гаранта перед Міжнародним Союзом автомобільного транспорту щодо відповідальності українських та іноземних перевізників у зв'язку із застосуванням ними на території України книжок МДП (TIR-carnet). Асоціація забезпечує функціонування Митної Конвенції на території України: забезпечує українських перевізників книжками МДП, контролює стан їх використання та повернення, організовує їх зберігання та облік, надає перевізникам послуги юридичного характеру.

Однією з головних функцій Асоціації залишається гарантування сплати державі митних зборів та платежів у випадку недоставки товарів до митниці призначення.

При Асоціації Міжнародних Автомобільних перевізників України діє Навчально-консультаційний центр (НКЦ), який має відповідний сертифікат та акредитований при Академії МСАТ (IRU Женева). НКЦ проводить навчання водіїв, керівників та менеджерів підприємств, які здійснюють міжнародні перевезення вантажів та пасажирів. Після курсу навчання видаються відповідні документи європейського зразка.

**Головними перевагами участі в** АсМАП України є можливість користуватись грошовою гарантією у встановленому розмірі при доставці товарів до митниць призначення без необхідності укладення жодних додаткових документів для кожної окремої поїздки; зменшення кількості вимог митних органів, у тому числі й необхідності проведення митного огляду при перетині кордонів, до товарів, що перевозяться із застосуванням процедури МДП; першочергове в спрощеному порядку (ст. 79 Митного кодексу) митне оформлення переміщення через митний кордон України товарів, що слідують за процедурою МДП, можливість отримання консультацій з питань перевезення вантажів у міжнародному сполученні. візова підтримка, можливість отримання додаткової освіти або підвищення рівня своїх професійних знань у Навчально-консультаційному центрі, створеному при АСМАП України.

Учасниками Асоціації можуть бути суб'єкти підприємницької діяльності всіх форм власності, які мають зареєстровані на них транспортні засоби, ліцензію на право здійснення міжнародних перевезень вантажів та пасажирів автомобільним транспортом, визнають Статут Асоціації, сплачують членські внески й інші платежі а також суб'єкти підприємницької діяльності усіх форм власності, які не мають транспортних засобів, але мета їх діяльності та інтересів співпадають з статутною діяльністю АсМАП України.

***Крім розглянутих, Україна є учасницею наступних міжнародних організацій:***

1. Координаційної транспортної ради міністрів транспорту держав-учасниць СНД (КТН СНД).
2. Об'єднані авіаційні влади (Джей Ей Ей);
3. Міжнародна гідрографічна організація (МГО);
4. Рада державних адміністрацій морського транспорту країн СНД.
5. Міжнародна організація залізничних перевезень (ОТІФ);
6. Рада з залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності та ін.

Таким чином, участь України в міжнародних організаціях представляє національну транспортну галузь у всіх міжнародних органах, рішення яких впливають на її діяльність і процвітання. У результаті такого співробітництва з відповідними міжнародними

урядовими організаціями, Україна придбала статус невід'ємного й авторитетного партнера в цієї сфері завдяки своїй здатності представляти інтереси транспорту найбільш діючим й ефективним чином, сприяючи перетворенню в життя законодавчої ролі урядів, як на національному, так і на міжнародному рівні.

Ця життєво важлива роль в майбутньому набуде ще більшого значення у зв'язку із численними економічними, соціальними й екологічними проблемами, з якими зіштовхуються уряди й транспортна сфера господарювання. Участь України в міжнародних організаціях даси перевізникам можливість працювати більш ефективно й мати рівні ринкові можливості здійснення своєї діяльності.

Участь України в різних міжнародних транспортних організаціях є важливим кроком на шляху розвитку національної транспортної системи.

## 5. Правовий статус споживачів транспортних послуг

Надання транспортних послуг є основним напрямком діяльності транспортних організацій. Транспортна послуга має всі характеристики, що дозволяють відносити її до сфери послуг: відсутність матеріально-речовинної форми, несхоронність, невіддільність від джерела, відсутність володіння. Транспортні послуги здобувають риси, що дозволяють їх відносити до сфери послуг, саме у процесі здійснення транспортними підприємствами діяльності (при здійсненні перевезень).

Залежно від переміщуваних об'єктів виділяють два виду перевезень: вантажні й пасажирські. Вид перевезення визначає відповідну мету транспортної діяльності, у вантажоперевезеннях - оптимальне використання ресурсів у процесі відтворення, у пасажироперевезеннях - туризм та міграція населення. Вищевикладеним обумовлена наявність спеціального суб'єкту транспортних відносин - споживача транспортних послуг.

Основу законодавства, що регулює надання транспортних послуг, становлять норми цивільного й господарського законодавства. Відносини між перевізником і громадянином-

споживачем регулюються Законом України "Про захист прав споживачів". У Цивільному кодексі України норми, що регулюють перевезення, містяться у главі 64, де визначається поняття договору перевезення, його види (договір перевезення пасажира та багажу, договір перевезення вантажу), права та обов'язки сторін, а також відповідальність за порушення умов договору. Глава 32 Господарського кодексу України містить положення, що регулюють перевезення вантажів суб'єктами господарювання. Поряд з тім, умови перевезення конкретними видами транспорту визначаються транспортними статутами та кодексами, іншими законами й видаваними відповідно до них правилами. До числа чинних у цей час відносяться:

- на залізничному транспорті: Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затверджені наказом Мінтрансу України від 28 липня 1998 р. №297; постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. № 252 «Про порядок обслуговування громадян залізничним транспортом»; постанова Кабінету Міністрів України від 10 листопаду 1995 р. № 903 «Про Правила поведінки громадян на залізничному транспорті»; Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 06 квітня 1998 р. №457; Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 06.04.2000р. № 1644-III та інші нормативно-правові акти.
- на морському та річному транспорті: Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 №176/95-ВР; Водний кодекс України від 06.06.1995 №213/95-ВР та інші нормативно-правові акти.
- на повітряному транспорті: Повітряний кодекс України від 04.05.1993 № 3167-XII; Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені наказом Мінтрансу України від 25 липня 2003 р. № 568; Правила виконання чартерних рейсів, затверджені наказом Мінтрансу України від 18 травня 2001 р. №297; інші нормативно-правові акти.
- на автомобільному транспорті: Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. №176 та іншими нормативно-правовими актами.

Місцевими органами влади приймаються різні правила в сфері регулювання міського транспорту: правила користування метрополітеном, трамваєм, тролейбусом, автобусом і т.д.

Відповідно до ст. 1 Закону України «Про захист прав споживачів» від 12.05.1991р., споживачем є фізична особа, яка придбаває, замовляє, використовує або має намір придбати чи замовити продукцію (товар, чи роботові послугу, що виготовляються, виконуються чи надаються) для задоволення суспільних потреб безпосередньо не пов'язаних з підприємницькою діяльністю або виконанням обов'язків найманого працівника.

Наведене визначення має загальний характер та може буди віднесено до визначення споживача транспортних послуг лише в окремих аспектах. Отже, враховуючи специфіку надання та отримання транспортних послуг, споживачів транспортних послуг слід визначити як фізичних або юридичних осіб, які беруть участь в транспортних суспільних відносинах, користуються певними транспортними послугами для задоволення своїх потреб, відповідно до чинного законодавства мають права та несуть обов'язки.

Споживачами транспортних послуг є:

- вантажовідправник (відправник вантажу, вантажовласник) – зазначена в документі на перевезення вантажу юридична чи фізична особа, яка довіряє вантаж транспортній організації для перевезення;
- вантажоодержувач (одержувач вантажу, вантажовласник) - зазначена в документі на перевезення вантажу юридична чи фізична особа, яка за дорученням вантажовідправника отримує вантаж від транспортної організації;
- пасажир - фізична особа, яка користується будь-яким видом транспорту на підставі особистого проїзного документа або є членом організованої групи осіб, яка проїздить на підставі придбаного групового проїзного документа;
- відправник вантажобагажу - будь-яка фізична чи юридична особа, яка здає вантажобагаж транспортній організації для перевезення в багажному відділенні за наявності проїзних документів;
- одержувач вантажобагажу - будь-яка юридична чи фізична особа, яка зазначена в проїзному документі й за дорученням

відправника отримує вантажобагаж від транспортної організації;

- відправник пошти - уповноважена особа Укрпошти, яка має право на передачу пошти для перевезення транспортній організації;
- одержувач пошти - уповноважена особа Укрпошти, яка має право на одержання пошти від транспортної організації;
- особини, які представляють наведені вище категорії осіб.

Відносини між споживачем та перевізником регулюються договором перевезення. Укладення договору перевезення має бути підтверджено наявністю одного з наступних транспортних документів:

- проїзний квиток (при перевезенні пасажира);
- багажна квитанція (при перевезенні мов пасажира як багажу);
- вантажобагажна квитанція (при перевезенні вантажобагажу);
- комплект провізних документів (при перевезенні вантажу: накладна, коносамент, автотранспортна накладна, вантажна квитанція).

Форми документів на перевезення й правила їх застосування встановлюються відповідним органом державного регулювання діяльності транспорту (Мінтрансзв'язку України). Наказом Міністерства транспорту та зв'язку України затверджені типові форми квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу автомобільним транспортом, бланки перевізних документів на залізничному транспорті, інші види документів.

Залежно від виду транспорту та виду перевезення споживачі транспортних послуг мають різний обсяг прав та обов'язків, чим й обумовлена особливість їх правового статусу. Поряд з тим, споживачі транспортних послуг всіх видів транспорту мають незмінне коло наступних прав та обов'язків.

Споживач транспортних послуг повинен мати право на:

- одержання безпечної транспортної послуги тобто на те, щоб у процесі її надання не була заподіяна шкода життю, здоров'ю споживача або його майну, перевезеному вантажу. Оскільки будь-який транспортний засіб - джерело підвищеної небезпеки, однієї з державних гарантій даного права є обов'язкове страхування паса-

жирів і вантажу. Страховий внесок включається у вартість услуги, закріпленої в договорі перевезення;

- одержання послуги належної якості, тобто послуги, що є предметом укладеного договору перевезення вантажу або пасажира, при відсутності в договорі умов про якість, виконавець зобов'язаний зробити послугу, придатну для цілей, для яких послуга такого роду звичайно використається. Найбільше часто умовою договору перевезення пасажира про якість стає клас обслуговування, від якого залежить набір додаткових послуг, пропонованих під час перевезення, зокрема, рівень комфортності посадкового місця, якість харчування, і ін. Наприклад, на будь-якій авіакомпанії миру існує три класи: перший, бізнес - клас й економічний, а при залізничному перевезенні це купе, плацкарт і т.д. Таким чином, порушення умов договору про якість, наприклад, розміщення в більше низькому класі, ненадання яких-небудь послуг, передбачених класом обслуговування - це недолік послуги;
- на своєчасну, повну та достовірну інформацію про виконавця, про надавану послугу, що забезпечує можливість її правильного вибору. Перевізник зобов'язаний довести до відома споживачів своє повне найменування, місце її знаходження, режим роботи, інформацію про ліцензії. Інформація про послуги повинна обов'язково містити правила їх надання, ефективного та безпечного використання, відомості про їх споживчі властивості, інформацію про розклад руху транспорту, вартості проїзду й провозу багажу, часу роботи квиткових кас, камер схову, складів зберігання вантажів;
- відшкодування у встановленому порядку збитків, які завдані наданням послуги неналежної якості.

Споживач транспортних послуг повинен:

- дотримувати вимог по забезпеченню транспортної безпеки, установлені нормативними правовими актами України й іншими документами, а також режим безпеки охоронюваних зон;
- сплачувати послуги з перевезення в порядку й розмірах, передбачених законодавством;
- відшкодувати збитки, які були завдані майну перевізника.
- підкорятися законним вимогам співробітників служб транспортної безпеки;

- негайно повідомляти представникам господарюючого суб'єкта, персоналу транспортного об'єкта, екіпажу, співробітникам Служби транспортної безпеки або правоохоронних органів про виниклу погрозу транспортної безпеки й (або) кризової ситуації.

Підсумовуючи наведене, слід констатувати, що наявні у споживачів транспортних послуг права, дають їм можливість пред'являти високі вимоги до якості обслуговування, крім того, насичений ринок надає споживачеві широкі можливості вибору постачальника транспортних послуг по ціновій категорії.

## Контрольні питання до глави 4

1. Дайте визначення суб'єктів транспортного права.
2. Визначте правовий статус суб'єктів транспортного права.
3. Дайте класифікацію суб'єктів транспортного права.
4. Охарактеризуйте фізичних осіб як суб'єктів транспортного права.
5. Охарактеризуйте юридичних осіб як суб'єктів транспортного права.
6. Дайте поняття суб’єкта управління в сфері транспортної діяльності.
7. Визначте систему органів управління транспортом України.
8. В чому полягає специфіка управління в транспортній сфері?
9. Які центральні органи управління єдиною транспортною системою України, яка їх компетенція?
10. Розкрийте правовий статус міністерства транспорту та зв'язку України як центрального органа виконавчої влади в транспортної сфері.
11. Назвіть спеціальні органи державного управління морським, залізничним, повітряним та автомобільним транспортом.
12. Укажіть специфіку управління залізничним транспортом України.
13. Якими нормативними актами регулюється діяльність автомобільного транспорту?
14. Визначте завдання діяльності та структуру Державного підприємства обслуговування повітряного руху України (Украероруx).
15. Укажіть систему органів державного управління в галузі морського і річкового транспорту.
16. Охарактеризуйте транспортні організації як суб'єкти транспортного права.
17. Які критерії класифікації транспортних підприємств?
18. Які права та обов'язки мають автотранспортні підприємства?
19. Які підприємства входять до складу морського та річного транспорту?
20. Визначте правове становище залізниці.
21. Дайте поняття експлуатанта повітряних суден і визначте його права та обов'язки.

22. В чому полягає різниця між «експлуатантом повітряного судна» та «власником повітряного судна» або «судновласником»?
23. Яке правове становище морського та річкового портів?
24. Дайте визначення транспортних перевізних засобів та їх основних видів.
25. Членом яких міжнародних транспортних організації є Україна?
26. Визначте основні функції Комітету внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН (КВТЄЕК/ООН).
27. В чому полягають для України переваги участі в Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ)?
28. Які мета й завдання Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО)?
29. Що собою являє Європейська конференція цивільної авіації (ЄКЦА)?
30. Які позитивні сторони участі України в Європейської організації з безпеки аеронавігації (Євроконтроль)?
31. Охарактеризуйте Міжнародний союз Автомобільного Транспорту (МСАТ).
32. Які основні напрямки діяльності Організації співробітництва залізниць (ОСЗ)?
33. Які переваги участі транспортних організації в Асоціація Міжнародних Автомобільних перевізників України (АсМАП України)?
34. Визначте поняття споживача транспортних послуг.
35. Які правові акти регулюють процес надання транспортних послуг споживачам транспортних послуг?
36. Перелічите та охарактеризуйте споживачів транспортних послуг.
37. Якими транспортними документами підтверджується укладання договору перевезення?
38. Які права та обов'язки має споживач транспортних послуг?
39. Перерахуйте органи, що здійснюють державне управління у галузі трубопровідного транспорту.
40. Які повноваження щодо трубопровідного транспорту здійснює Кабінет Міністрів України?
41. Який орган здійснює управління трубопроводами в особливий період?
42. Які повноваження щодо трубопроводів реалізують місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування?
43. Що є предметом діяльності НАК «Нафтогаз України»?
44. З якою метою створено дочірні компанії НАК «Нафтогаз України» «Укртрансгаз»та ВАТ «Укртранснафта»?
45. Ким здійснюється державний контроль у галузі трубопровідного транспорту?
46. Який орган регулює діяльність з транспортування нафти, нафтопродуктів, газу, інших речовин трубопроводами як сферу природної монополії?

# ГЛАВА 5. Договори в галузі транспортної діяльності

## 1. Договір перевезення вантажу

### 1.1 Договір перевезення вантажу в прямому сполученні

#### *Правове регулювання договору перевезення вантажу*

Основним нормативним актом, що регулює договор перевезення вантажів є Цивільний кодекс України (надалі – ЦК), прийнятий 16 січня 2003р., набравший законну силу 1 січня 2004 р.

Правове регулювання в ЦК відносин, пов'язаних з перевезенням вантажів, відрізняється від регламентації інших договірних зобов'язань. Регулюванню відносин, пов'язаних з перевезенням вантажів (які є досить складними), законодавець присвятив лише 16 статей (глава 64, ст.ст. 908, 909, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 923, 924, 925, 926, 927 ЦК України). В той же час відносини з купівлі-продажу у цьому ж нормативному акті регулюються більше ніж 40 статтями. Виникає питання: чому така невідповідність? Річ у тому, що основний пласт взаємовідносин вантажовідправників, перевізників і вантажоотримувачів регулюються великою кількістю інших нормативних актів, в основному транспортними уставами і кодексами. Такий підхід законодавця до регламентації договорів перевезення вантажів є традиційним. Кодифікаційні цивільно-правові акти містили в собі лише окремі принципові положення, а в іншому відсилали до транспортних уставів та кодексів (наприклад, глава 32 ЦК УРСР 1964 р.).

На доцільність подібного підходу неодноразово звертали увагу вчені правознавці. Так, О.М. Садиков вказує, що наявність у сфері транспорту системи законодавчих актів про окремі його види обумовлена транспортно-технологічними і правовими особливостями в організації перевезень на окремих видах транспорту, а також великим об'ємом нормативного регулювання у цій області. Це унеможливлює об'єднання правової регламентації транс-

портних операцій в межах одного закону. В той же час, як підкреслюють М.І. Брагінський, В.В. Вітрянський, такий підхід дозволяє враховувати технологічні і правові особливості умов перевезення вантажів, що здійснюються різними видами транспорту.

На сьогодні в Україні існує цілий пласт законодавства, присвячений регулюванню договора перевезення вантажів, який включає транспорті кодекси, статути, правила, закони, інші нормативні акти. Їх існування є виправданим, бо спроба кодифікувати у новому ЦК усі норми, що регламентують визначений договір, призвела б до невиправданого "розбухання" ЦК.

В той же час регулювання договору перевезення вантажу різними правовими актами вимагає їх консолідації, яку і ми спробуємо надати.

Одним з головних нормативних актів, що регламентують договір перевезення вантажів є Господарський кодекс України (надалі – ГК), у якому договору перевезення вантажу присвячені глава 32 – ст.ст. 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314. Особливістю правового регулювання цього нормативного акту є те, що поряд з нормами, тотожними нормам ЦК, він містить норми, які протирічать нормам ЦК. Наявність протиречивих норм у двох цих кодифікуючих актах створюють реальну загрозу деформації усій системи правової регламентації договору перевезення вантажу (більш детально ми розглянемо ці випадки пізніше, при аналізі конкретних положень договору перевезення вантажу).

Інші нормативні акти, що складають систему законодавства, яка регламентує договір перевезення вантажу, можна класифікувати залежно від виду транспорта, яким здійснюються перевезення. Так, перевезення вантажу автомобільним транспортом регламентуються ст.ст. 34 – 140 Статуту автомобільного транспорту УРСР, затвердженим постановою Ради Міністрів УРСР 27 червня 1969 р., Законом України "Про автомобільний транспорт" від 5 квітня 2001 р., Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затвердженими наказом Мінтрансу України від 14 жовтня 1997 р. № 363, Правилами дорожнього руху, затвердженими постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306; морським транспортом – ст. 128 – 295 Кодексу торговельного мореплавства України, затверджений Верховною Радою України 9 грудня 1994 р., Загальними правилами перевезення вантажів морем РД 31.10.10-89, затвердженими нака-

зом Міністерства морського флоту СРСР від 2 січня 1990 р., Правилами перевезення контейнерів морським транспортом РД 31.10.23-89, затвердженими наказом Міністерства морського флоту СРСР від 2 січня 1990 р., Правилами морського перевезення вантажів, які супроводжуються провідниками відправників або одержувачів, і проїзду провідників РД 31.10.16-89, затвердженими наказом Міністерства морського флоту СРСР від 2 січня 1990 р.; Збірником тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленинням вантажів у портах України, затвердженим наказом Мінтрансу України від 31 жовтня 1995 р. № 392; річковим транспортом – ст.ст. 60 – 205 Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР, затвердженого постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р., Правилами перевезення вантажів та буксирування плотів і суден річковим флотом, затвердженими наказом Мінрічфлоту СРСР від 14 серпня 1978 р. № 114; повітряним транспортом – ст. 93 Повітряного кодексу України, затверджений Верховною радою України 4 травня 1993 р., ст. 6 Правил повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом мінтрансу України від 14 жовтня 2003 р. № 793, Правилами перевезення пасажирів, багажу і вантажів на повітряних судних СРСР, затвердженими наказом Міністра цивільної авіації СРСР від 16 січня 985 р. № 19, Правилами виконання чартерних рейсів, затвердженими наказом Мінтрансу України від 18 травня 2001 р. № 297, Інструкцією про повітряні перевезення спеціальних та небезпечних вантажів, затвердженою наказом Мінтранса України від 25 жовтня 1999 р. № 509; залізничним транспортом – ст.ст. 17 – 116 Статуту залізниць України, затвердним постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р., Законом України "Про залізничний транспорт" від 4 липня 1996 р., Правилами приймання вантажів до перевезення, Правилами видачі вантажів, Правилами оформлення перевізних документів, Правилами розрахунків за перевезення вантажів, Правилами обслуговування залізничних під'їздних колій затвердженими наказом Мінтрансу України від 21 листопада 200 р. № 644; Збірником тарифів на перевезеннявантажів залізничним транспортом України, затвердженим Мінтрансом України від 15 листопада 1999 р. № 551.

Також до системи законодавства, що регулює договір перевезення вантажів можна віднести Закон України "Про транспорт" від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР, Закон України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності" від 1 червня 2000 р. та інші.

Таким чином, правова регламентація договору перевезення вантажів здійснюється як загальними нормативними актами, що встановлюють основні положення цього договору, так і спеціальними, які визначають специфіку діяльності транспортних організацій, що суттєво впливає на умови перевезення вантажів.

З одного боку, наявність в системі правового регулювання перевезення вантажів підзаконних актів, що доповнюють закони у цій сфері, це позитивний момент, який дозволяє враховувати технологічні особливості перевезення і статусу перевізників.

З іншого – наявність відомчого нормотворства у цій сфері викликає появу коллізій з деяких питань, неузгодженість норм в різних нормативних актах, сприяє збільшенню правового хаосу, а головне – встановлює переваги для володарів інфрастуктури перевезення, погіршують права відправників та одержувачів.

Проте не будемо огульно лаяти національне законодавство – преваги перевізників – проблема не лише українського законодавства, вона притаманна майже усім країнам СНД. Привелигійоване становище перевезника обумовлюється, насамперед, спадком радянської системи, коли всі транспортні організації належали державі, яка насамперед захищала інтереси власних структур – залізниць, портів, автопідприємств тощо.

Але в Україні насьогодні відбувається стрімкий процес приватизації і транспортні структури переходять у приватні руки. Тому незрозумілою є позиція законодавця, який прямує радянським шляхом щодо регулювання перевезень вантажів. Прийнявши низку нових законів, законотворці, всупереч принципам Конституції України, закріплюють чільність підзаконних актів (в тому числі таких, що затверджуються самими перевізниками): деякі норми законів не врегульовують основні питання договору перевезення вантажів, а відсилають до норм підзаконних актів (які за субординацією можуть дише конкретизувати встановлені законом первинні норми, а не створювати їх). Наприклад, 918 ЦК встановлює, що завантаження вантажу має відбуватися за правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами), іншими

нормативно-правовими актами та правилами, що видаються до них. Тобто законодавець обов'язок нормотворства фактично перекладає на перевізника, який зацікавлений у власних перевагах (таких прикладів багато – ми розглянемо їх далі).

Для перевізників змінити статути, правила перевезень, типові договори значно легше, ніж інші нормативні акти, бо для цього необхідно лобіювання лише у власному міністерстві. Тому транспортні підприємства завжди на крок випережатимуть законодавчі органи, що можуть спробувати захистити права інших сторін договору перевезення вантажу, і збережуть власні привелегії, якщо законодавець не змінить позицію щодо правового регулювання перевезення вантажів.

На нашу думку, виходом з цього становища є скасування посилочних норм у кодифікаційних актах, регулювання договорів з перевезення вантажів законодавчими актами (як мінімум Постановами Кабінету Міністрів), а для транспортних відомств функції нормотворства звузити до розробки та надання проектів визначених актів.

***Поняття договору перевезення вантажів***

Ч. 1 ст. 909 ЦК визначає, що за договором перевезення вантажу одна сторона (первізник) зобов'язується доставити довірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачеві), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Крім цього, у ч. 1 ст. 307 ГК України також надається визначення договору перевезення вантажу як договору, за яким одна торона (первізник) зобов'язується доставити ввіреній їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установлений законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Як бачимо, норми, що містяться у цих кодифікаційних актах, майже тотожні.

О.В. Клепікова надає таке визначення договору перевезення вантажу "це договір, який встановлює зобов'язання його сторін

щодо перевезення вантажу тим чи іншим видом транспорту" і пропонує визначити такі ознаки цього договору: 1) це багатосторонній договір, сторонами якого є вантажовідправник, перевізник і вантажоодержувач; 2) договір визначає майново-господарські зобов'язання, що виникають при здійсненні одного з видів господарської діяльності – перевезенні вантажів; 3) за способом укладання договір є реальним, тому що момент його укладання збігається з моментом прийняття вантажу до перевезення; 4) це строковий договір, оскільки пов'язаний з виконанням зобов'язаньйого сторін у встановлений законодавством чи договором строк; 5) в окремих випадках цей договір може бути похідним від довгосторокового договору перевезення вантажів, який укладається у разі здійснення систематичних вантажних перевезень протягом певного строку, та/або бути підставою для укладення інших господарських транспортних договорів (транспортної експедиції, агентування, на виконання стивідорних робіт тощо).

Довгерт А.С. договір перевезення вантажу визначає як реальний, скільки він вважається укладеним у момент здачі вантажу транспортній організації для перевезення. Послуга за перевезення надається за плату, причому обидві сторони наділяються у договорі правами та обов'язками, отже, договір про превезення – оплатний і двосторонній.

Мінченко Р.М. підкреслює, що договір перевезення вантажу є двостороннім договором, оскільки і перевізник, і відправник мають відповідні права і обов'язки. Крім того, на його думку, цей договір є оплатним і у більшості випадків реальним (оскільки перевізник надає послуги щодо перевезення за певну плату і транспортна організація несе зобов'язання щодо доставки ввіреного їй вантажу та надання для перевезення транспортного засобу). Однак у ряді випадків договори перевезення вантажів є консенсуальними (наприклад, договір каботажного морського перевезення вважається укладеним з моменту досягнення сторонами угоди щодо всіх істотних умов договору).

На думку М.І Брагінського, В.В. Вітрянського, договір перевезення вантажу є реальним, двостороннім оплатним. Про реальний характер цього договору свідчить той факт, що зобов'язання перевізника з доставлення до пукнту призначення виникають лише на вантаж, який наданий йому відправником, тобто зо-

бов'язання перевізника виникають з моменту отримання ним вантажу. Двосторонність договору перевезення вантажу підтверджується навністю в ньому двох сторін – відправника і перевізника. Одержувач не відноситься ними до сторін цього договору, оскільки він є третьою особою, на користь якої укладається цей договор. Оплатність вищевказаного договору виникає з обов'язків сторін – обов'язку перевізника доставити вантаж до пункту призначення і видати його отримувачу протистоїть зустрічний обов'язок відправника сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Якщо перевезення здійснюється транспортом загального користування, то визначення цієї плати залежить від тарифів транспортних організацій.

Отже, ознаками договору перевезення вантажів є його оплатність, двосторонність, реальність.

***Види договору перевезення вантажу***

Насьогодні існують різні класифікації договору перевезення вантажу залежно від підстав їх класифікації. Найбільш вдалою, на нашу думку є та, що надають Є.Ф. Демський, В.К. Гіжевський, Є.С. Демський, А.В. Мілашевич: залежно від віду транспорту: 1) залізничні; 2) внутрішньоводні; 3) повітряні; 4) морські: а) міжнародні морські та перевезення вантажу всередині країни; б) каботажні (малий каботаж – між портами одного моря, великий каботаж – між портами різних морів); 5) автомобільні: а) міські; б) приміські; в) міжміські; г) міжобласні; д) міжнародні.

Ч.2 ст. 909 ЦК, та п. 2 ст. 307 ГК передбачають обов'язкове укладання договору перевезення вантажу у письмовій формі.

До резвизитів цього договору відносяться його предмет, сторони, їх права та обов'язкі, порядок укладання договору перевезення вантажу, строк його доставки, розрахунки щодо оплати послуг перевезення за договором, а також за виконання перевізником інших операцій і послуг, пов'язаних з перевезенням, визначення перевізних документів (транспортної накладної, коносамента тощо), порядок надання транспортних засобів і пред'явлення вантажу до перевезення, а також приймання вантажу до перевезення, умови завантаження, вивантаження товару та одержання товару в пункті призначення, відповідальність сторін за невиконання умов договору (за прострочку доставки товара перевізни-

ком, за ненадання транспортного засобу перевізником і невикористання наданого транспортного засобу відправником, за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу перевізником).

Істотними умовами договору перевезення вантажу є найменування вантажу, його маса, вага, кількість місць, тара, пакування, особливі властивості, вартість. До інших умов перевезення вантажу відносяться швидкість, відстань, пункт призначення, строк доставки, провізна плата.

***Предмет договору перевезення вантажу .***

У визначенні предмету договору перевезення вантажів суперечностей серед правознавців не виникає. За загальною думкою предметом визначеного договору є дії перевізника з транспортування (переміщення) вантажу з пункту відправлення до пункту призначення і виданню його отримувачу.

***Сторони в договорі перевезення вантажу***

Згідно ст. 909 ЦК сторонами у договорі перевезення вантажу є перевізник, відправник та одержувач. Тобто законодавець передбачає трьосторонність цього договору.

Але, як ми вже визначали, деякі вчені-правознавці визначають, що сторонами з договору перевезення вантажу є перевізник, відправник та одержувач. Так, Н.С. Ковалевська підкреслює, що "сторонами з договору перевезення вантажу є перевізник та відправник. Але в зобов'язанні, що виникає з цього договору, бере участь також уповноважена на отримання вантажу особа (вантажоотримувач). У випадку неспівпадання відправника і отримувача в одній особі, договір перевезення вантажу є договором на користь третьої особи". Її позицію підтримують А.С. Довгерт, В.О. Елігзаров, С.С. Олексіів, К.К. Яічков, Я.І. Рапопорт, М.О. Тарасов,О.М. Молявко та інші, на думку яких договір перевезення вантажу можна розглядати як договір на користь третьої особи (одержувача), для якої виникають не лише права (вимагати від перевізника видачі вантажу), а й передбачені транспортними правилами обов'язки (прийняти вантаж, здійснити доплату за перевезення тощо).

Дійсно, правове становище вантажоотримувача характеризується тим, що договір перевезення сконструйований за моделлю договору на користь третьої особи, в якому вантажоотримувачу

відведена роль вказаної третьої особи, на користь якої відправник та перевізник укладють договір перевезення вантажу. Тому ми дотримуємося думки, що сторонами в договорі перевезення вантажу є перевізник та відправник.

Довгерт А.С. перевізниками вважає ті транспортні організації, які мають права юридичної особи та яким надано право укладати договори безпосередньо або через свої підрозділи транспортними статутами (кодексами). Мінченко Р.М. визначає, що перевізники – це транспортні організації, створені у вигляді передбачених ЦК юридичних осіб, для яких діяльність з перевезення вантажів є реалізацією їх правоздатності. До них відносяться залізниці, автогосподарства, річкові та морські пароплавства, авіаційні підприємства.

Відповідно ст. 9 Закону України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності" надання послуг з перевезення вантажів повітряним, річковим, морським, залізничним транспортом, автомобільним транспортом загального користування належать до видів підприємницької дяльності, для здійснення яких потрібне отримання ліцензії. Такий метод державного регулювання господарської діяльності застосовується Верховною Радою України для забезпечення інтересів споживачів та державного регулювання ринку транспортних послуг.

Таким чином, перевізниками є транспортні організації (залізниці, автогосподарства, річкові та морські пароплавства, авіаційні підприємства), що мають статус юридидичних осіб відповідно законодавства України та отримали ліцензію на здійснення перевезення вантажів.

Особливої уваги потребує правове становище транспортних організацій, що не приймали участі в укладенні договора перевезення вантажів, але також вступають у правовідносини з отримувачем вантажу чи приймають участь у його транспортуванні. У юридичній літературі існують дві точки зору щодо цього питання. На думку М.К.Олександрова-Дольникова, Д.А.Медведева, В.Т. Смірнова та інших, усі перевізники, що приймають участь у транспортуванні вантажу в процессі перевезення представляють собой єдиного перевізника. Прихільники іншої позиції підкреслюють, що у "проміжних" перевізників на відміну від першого перевізника, який має договір з вантажовідправником, та останнього, що має правовідносини з вантажоотримувачем, відсутні

будь-які права та обов'язки як відносно вантажовідправника, так і вантажоотримувача.

Але на погляд М.І. Брагінського, В.В. Вітрянського, правове становище транспортних організацій, що приймають участь у перевезенні вантажів, що прямують у прямому чи змішаному сполученні, харакрерізуються тим, що вони є третіми особами, на які боржником (перевізником) покладено виконання зобов'язань з договору перевезення. Ця позиція імпонує нам найбільш.

Відправниками вантажів можуть бути як організації (юридичні особи), так і громадяни, яким вантаж належить на праві власності, або на праві повного господарського відання, або на праві оперативного управління, або на іншій основі, передбаченій законом чи договором, що мають право- та дієздатність. Звичайно, найчастіше відправниками виступають комерційні організації, що здійснюють відправлення своїх товарів. Відправник безпосередньо укладає договір з перевізником і є його стороною.

Вантажоодержувач, як правило, перебуває у договірних відносинах з вантажовідправником і вже на основі цього договору повинен прийняти доставлений йому перевізником вантаж, тобто відправник не приймає участі в укладанні договору перевезення вантажу і не є стороною цього договору. В той же час законодавство надає йому визначені права, пов'язані з перевезенням вантажу і покладає рід обов'язків, що випливають з договору перевезення вантажу. Визначені обставини створили, як вже визначалося, різні погляди на правове становище отримувача у правовідносинах з перевезення вантажів. Своє ставлення до цього питання ми вже висловили, але бажаємо підкреслити ще раз, що сам договір перевезення вантажу не покладає на отримувача зобов'язань, отримувач приймає їх в силу закону, виявшиви намір скористуватися правами, що надає йому визначений договір, що повністю відповідає моделі договору на користь третьої особи, тобто одержувача не можна вважати стороною за договором.

***Права і обов'язки сторін договору перевезення вантажу***

Права і обов'язки сторін визначаються в договорі. Але існують певні особливості, визначені законодаством, яких повинні

дотримуватися сторони при укладенні договору перевезення вантажу.

Згідно з законодавством України до прав перевізника відносяться: 1) отримати плату за перевезення вантажу (ч. 1 ч. 916 ЦК); 2) залишити вантаж, який одержувач не затребував чи відмовився від його прийняття, у себе за рахунок і на ризик вантажовідправника; 3) притримати переданий йому для перевезення вантаж для забезпечення внесення провізної плати та інших платежів (ч. 4 ст. 916 ЦК); 4) реалізувати вантаж, який не був одержаний протягом місяця після повідомлення одержувача (ч.4 ст. 310 ЦК).

До прав вантажовідправника відносяться: 1) застрахувати вантаж у порядку, встановленному законодавством (ч. 3 ст. 308 ГК); 2) відмовитися від поданих перевізником транспортних засобів, якщо вони не придатні для перевезення вантажу; 3) одержати назад зданий для перевезення вантаж до його відправлення, замінити вказаного в перевізному документі одержувача вантажу (до його видачі адресату), розпоряджатися вантажем у разі неприйняття його одержувачем чи неможливості видачі вантажу одержувачу (ч. 1 ст. 309 ГК); 4) вимагати відшкодування збитків за порушення строків доставки вантажу та за його незбереження.

До прав одержувача відносяться: 1) відмовитися від прийняття пошкодженого або зіпсованого вантажу, якщо буде встановлено, що внаслідок зміни якості виключається можливість повного або часткового використання його за первісним значенням (ч. 2 ст. 30 ГК); 2) заявити перевізнику про виявлення нестачі доставленного товару ;

До обов’язків перевізника відносяться: 1) надати транспортні засоби для перевезення (ст. 917 ЦК); 2) прийняти вантаж до перевезення; 2) видати вантажовідправнику в пункті відправлення документ, оформлений належним чином (ч. 5 ст. 308 ГК); 3) здійснити завантаження у відповідні строки, якщо договором передбачено завантаження вантажу перевізником (ч. 2 ст. 918 ЦК); 4) доставити вантаж до пункту призначення у визначений строк (ч.1 ст. 313 ГК); 5) повідомити вантажовідправника у разі переривання або припинення перевезення вантажів з незалежних від перевізника обставин і одержати від нього відповідне розпорядження щодо вантажу (п. 2 ст. 309 ГК); 6) повідомити одержува-

ча про прибуття вантажу на його адресу (ч. 1 ст. 310 ГК); 7) відшкодувати вантажовідправнику збитки, завдані порушенням строку перевезення (ст. 923 ЦК); 8) відповідати за збереження вантажу з момента його прийняття до перевезення та видачі одержувачеві (ст. 924 ЦК, ст. 314 ГК).

До обов'язків вантажовідправника відносяться: 1) пред'явити вантаж до перевезення (ст. 917 ЦК); 2) підготувати вантаж до перевезення з урахуванням необхідності забезпечення транспортабельності та збереження його в процесі перевезення (п. 3 ст. 308 ГК); 3) передавати перевізникові разом з вантажем відповідним чином оформлені документи, які посвідчують якість та інші властивості вантажу, якщо це передбачено законодавством чи договором (п. 4 ст. 308 ГК); 4) надати розпорядження щодо вантажу у разі переривання або припинення перевезення вантажів з незалежних від перевізника обставин (п. 2 ст. 309 ГК); 6) сплатити провізну плату та інші платежи за перевезення вантажу (якщо цей обов'язок не покладається на отримувача).

До обов'язків одержувача відносяться: 1) прийняти вантаж, який прибув на його адресу (ч.2 ст. 310 ГК); 2) прийняти вантаж, що прибув після спливу встановлених строків і повернути суму, виплачену йому переізником за втрату вантажу ( ч. 2 п. 2 ст. 919 ЦК); 3) сплатити провізну плату та інші платежи за перевезення вантажу (якщо цей обов'язок не покладається на відправника).

Сторони при укладанні договору перевезення вантажу можуть передбачити інші права та обов'язки, які не повинні протирічити законодаству України.

Безпосередньо процес перевезення вантажу складається з декількох стадій: 1) прийняття вантажу до перевезення, яка включає в себе надання транспортних засобів, пред'явлення вантажу до перевезення і завантаження вантажу в транспортний засіб; 2) переміщення вантажу; 3) видача вантажу, яка включає в себе повідомлення одержувача про прибуття вантажу, вивантаження вантажу, передання вантажу одержувачеві, здійснення остаточних розрахунків за договором.

Як визначає О.В. Клепікова, для процесу перевезення вантажу характерними є системність (взаємозв'язок його стадій), єдність мети (як сам процес, так і всі його стадиї спрямовані на досягнення спільної мети – переміщення вантажу) та динамічність (з переходом на кожну наступну стадію відбувається оновлення

прав та обов'язків, які виникають на підставі та у зв'язку з попередніми). Обов'язок перевізника щодо подання транспортного засобу для перевезення передбачає визначення місця його подання.

***Прийняття вантажу до перевезення***

Перевезення починається з виконання зобов'язань з подання перевізником транспортних засобів і пред'явленню відправником вантажу для перевезення.

Згідно ч. 1 ст. 308 ГК вантаж до перевезення приймається перевізниками залежно від виду транспорту та вантажу в місцях загального або незагального користування.

Місцем подання транспортного засобу на повітряному транспорті є місце знаходження аеропортів, аеродромів або спеціально обладнаних злітно-посадочних майданчиків. Під час перевезень залізничним та внутрішнім водним транспортом транспортні засоби подаються у місця загального користування (залізнична станція, причал, пристань тощо) або у місця незагального користування (залізничні під'їзні колії, причали, що знаходяться у відданні підприємств та організацій). На морському транспорті місцем подання морського судна для перевезення вантажів може бути морський порт (у цьому разі судно вважається поданим, якщо знаходиться у межах його акваторії), причал або географічний район порту, якщо йдеться про перевезення у міжнародному сполученні (у цьому випадку зазначається один з портів визначеної країни), а також порт, визначений у довгостроковому договорі перевезення. На відміну від інших видів транспорту, лише автомобільний забезпечує подання транспортного засобу до місця знаходження вантажовідправника. При цьому не виключається можливість подання на залізничні станції, у порт чи до аеропорту, аеродрому тощо.

***Подання транспортних засобів під завантаження***

Згідно ч. 1 ст. 917 ЦК перевізник зобо'язаний надати транспортні засоби під завантаження у строк, встановлений договором.

В юридичній літературі правова природа зобов'язаннь з надання перевізником засобів під завантаження визначається по різному.

Так, Б.І. Пугінський пропонує ці зобов'язання визначати як самостійні зобов'язання які визначаються як зобов'язання з об'ємів перевезення, за яких перевізник повинен надати транспортні засоби (вагони, контейнери, автомобілі тощо) в узгоджених

об'ємах та в строки, а відправник зобов'язується надати відповідну кількість вантажу під завантаження. Транспортними кодексами та статутами передбачена штрафна відповідальність за невиконання об'ємів перевезень.

М.І. Брагинский, В.В. Вітрянський не погоджуються з наданим визначенням зобов'язань, бо крім необхідності подання транспортних засобів під завантаження у необхідному об'ємі, перевізник повинен забезпечити їх технічну придатність для перевезення конкретних вантажів, а відправник крім надання вантажу у відповіному об'ємі повинен здійснити відповіду підготовку вантажу – пакування, маркировку, забезпечення тарой тощо. Вони пропонують використовувати термін "зобов'язання з надання транспортних засобів і наданню вантажу для перевезення" і підкреслюють, що подібні зобов'язання передують усім перевезенням вантажів, як разовим, так і системитичним.

Таким чином, при пред'явленні перевізником транспортних засобів для перевезення вантажу до нього висуваються наступні вимоги: 1) надання тахнічно справних транспотних засобів; 2) надання транспортних засобів, придатних для перевезення визначених договором вантажів; 3) надання транспортних засобів під завантаження у строк, визначений в договорі.

Якщо перевізник не виконає ці зобов'язання, відправник має право відмовитися від наданих транспортних засобів, яке закріплено у законодавстві.

Так, відповідно ч. 2 п. 1 ст. 917 ЦК України транспортний засіб повинен бути у технічно справному стані, його обладнання та призначення мають дозволити здійснити перевезення і повинні відповідати спеціальним вимогам законодавства щодо перевезення вантажів (протипожежним, таким, що забезпечують безпеку, санітарним тощо), інакше відправник може відмовитися від поданих транспортних засобів.

Відмова відправника від поданих перевізником транспортних засобів є новелою цивільного законодавства, бо раніше, згідно п. 35 Інструкції Державного арбитражу СРСР від 20 березня 1968 р. "Про практику застосування спорів, що виникають із перевезення вантажів залізницями" у випадках, коли поданий під завантаження вагон чи контейнер за своїм технічним станом чи коммерційному відношенні не забезпечував збереження вантажу при перевезенні, вантажовідправник був зобов'язаний відмовитися від за-

вантаження у такий рухомий склад, а при недотриманні цих умов відповідальність за втрату, недостачу, псування, порчу чи загибель вантажу, що відбулися через неспраність рухомого складу чи непридатноість його в комерційному відношенні для перевезення цього вантажу, покладалась на вантажовідправника.

Віднесення законодавцем відмови від непридатного для перевезення вантажу транспортного засобу до прав відправника вимагатимуть перегляду судової практики, що склалася насьогодні.

Вимоги, що пред'являються до надання транспортних засобів під завантаження можуть визначатися у різних нормативних актах.

Відповідно ст. 143 Кодекса торгового мореплавства перевізник зобов'язаний завчасно привести судно у морехідний стан і забезпечити його технічну придатність до плавання, належним чином спорядити судно і забезпечити його технічну придатність до плавання, належним чином спорядити судно і забезпечити всім необхідним, укомплектувати екіпаж, а також привести трюми і всі інші його приміщення, у яких перевозиться вантаж, у стан, що забезпечує належне прийняття, перевезення і збереження вантажу.

Тобто для морського перевізника надання транспортного засобу, придатного для перевезення, означає надання судна у такому стані, за умов якого воно мало б можливість виконати перевезення визначеного договором вантажу. Як визначає Г.Г. Іванов, придатність судових приміщень визначається здатністю їх забезпечити перевезення вантажів, передбаченних договором. Наприклад, якщо судно подається для перевезення зерна, то трюми повинні бути чистими, обробленими против гризунів, а при перевезенні молока морозильні установки не повинні містити сторонніх запахів і т. ін.

Особливістю подання автомобільного транспорту до перевезення є те, що лише автомобільний транспорт забезпечує виконання зобов'язань з надання транспортних засобів безпосередньо у місці знаходження відправників. Автоперевізник зобов'язаний забезпечити своєчасне передання автотранспортних засобів відповідно з договором про перевезення вантажів в строк, передбачений законом чи договором у стані, придатному для перевезення визначеного вантажу. Придатність автотранспортних засобів визначається відправником.

Відповідно ст. 71 Кодексу внутрішнього водного транспорту перевізник зобов'язаний подавати суда і контейнери відповідно заявки відправника і у стані, пригодному для перевезення конкретного вантажу.

На залізничному транспорті перевізник повинен надавати під завантаження справні в технічному відношенні вагони й контейнери, придатні для перевезення певного вантажу, очищені від сміття, а іноді, залежно від виду вантажу – промиті і продезинфіковані, тобто такі, що забезпечуть збереження вантажу при перевезенні. Придатність вагонів для перевезення вантажу визначає відправник, засобами якого здійснюється завантаження, або залізниця, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці, а придатність контейнерів, цистерн та бункерів напіввагонів – відправник.

Завантажені криті вагони та цистерни пломбуються пломбами залізниці, якщо вона їх завантажувала чи пломбами відправника, якщо транспортні засоби завантажував відправник. Опломбування перекриває доступ до вантажу під час його перевезення.

Відносно до повітряних перевезень вантажів можна зробити висновок про те, що регулювання зобов'язань з подання транспортних засобів і пред'явлення вантажів відсутні, що свідчить про суттєві прогалини в правовому регулюванні повітряних перевезень вантажів.

Транспортні засоби, подані перевізником у непридатному для перевезення вантажу стані вважаються неподаними.

За незабезпечення подання транспортних засобів перевізником для перевезення вантажу в законодавстві передбачається відповідальність.

Ст. 921 ЦК встановлює, що перевізник за ненадання транспортного засобу для перевезення вантажу, а відправник за ненадання вантажу або невикористання наданого транспортного засобу з інших причин несуть відповідальність, встановлену транспортним договором, якщо інше не встановлено транспортними кодексами (статутами).

Так, ст. 106 Статуту залізниць за незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для перевезення вантажів сплачується штраф у таких розмірах: 1) за вантажі, перевезення яких планується в тоннах і вагонах – з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами; 2) за вантажі, перевезення яких

планується тільки у вагонах (контейнерах) – за вагон (контейнер) по дві добові ставки за користування вагонами (контейнерами).

Ст. 129 Кодексу торгового мореплавства, якщо судно не буде готовим до завантаження у визначений час, збитки, що внаслідок цього зазнав відправник, відшкодовуються перевізником.

Згідно ст. 71 Статуту внутрішнього водного транспорту подання судна у непридатному стані дорівнюється до неподання судна. В цьому випадку на перевізника покладається зобов'язання з надання судна, придатного для перевезення вантажу.

Ст. 53 Статуту автомобільного транспорту подання автотранспортних засобів у неналежному для перевезення стані дорівнюється ненаданню транспортних засобів і надають відправнику право вимагати від перевізника засобів, придатних для перевезення вантажу.

В свою чергу, відповідно ч. 2 ст. 917 ЦК відправник повинен пред'явити у встановлений строк вантаж**,** який підлягає превезенню, в належній упаковці; вантаж має бути також замаркований відповідно до встановлених вимог. Додаткові вимоги до вантажу, порядок його приймання, видачі тощо встановлюються додатковими нормативними актами.

На залізничному транспорті порядок прийняття вантажів регламентується Правилами приймання вантажів до перевезення, відповідно п. 28 яких відправники повинні підготувати вантажі так, щоб забезпечити безпеку руху, збереження вантажу, вагонів, контейнерів від ушкодження, псування, втрати чи нестачі, а також для запобігання засмітчення рухомого складу, залізничного полотна і навколишнього середовища. Прийняття вантажу до перевезення засвідчується накладенням календарного штемпеля станції відправлення у перевізних документах. Для посвідчення прийняття вантажу до перевезення станція видає відправнику квитанцію.

Зобов'язання з завантаження вантажів у вагони і контейнери визначаються відповідно умов договору перевезення. Завантаження, розміщення та прикріплення вантажів в вагонах, контейнерах повинні забезпечувати безпеку руху поїздів, можливість механізації завантажувально-розвантажувальних робіт, збереження вантажів, вагонів і контейнерів. Необхідні для завантаження, прикріплення та перевезення вантажів обладнання, матеріали, засоби пикетування і інши пристосування надаються відп-

равниками. Відомості про встановлення пристосувань відправниками вказуються в транспортних залізничних накладних і видаються отримувачам разом з вантажем.

При пред'явленні вантажів до відправлення, відправник зобов'язаний вказати в накладній їх масу, а відносно тарних та штучних вантажів – також кількість вантажних місць. При цьому не допускається визначення маси вантажу розрахунковим шляхом, шляхом вимірювання вантажів. Обов'язки з визначення маси вантажу визначаються між відправником і залізницей залежно від місця здійснення вантажів в вагони. У випадках, коли завантаження здійснюється в місцях незагального користування, маса вантажів визначається відправником. За відсутністю у відправника вагоних терезів маса вантажу може бути визначена на терезах залізниці зі сплатой спеціального збора за зважения вантажів. У випадках, коли завантаження в вагони здійснюєтьс в місцях загального користування, покладаються на залізницю. Для визначення ваги вантажу залізниці повинні мати необхідну кількість терезів, які підлягають обов'язковій перевірці та тавруванню в порядку, визначеним органами державної стандартизації. Спосіб визначення маси вантажу та особи, яка здійснювала це визначення, повинні відбиватия у накладній.

На автомобільному транспорті порядок прийняття вантажів регламентується Правилами перевезення вантажів автомобільним транспортом, згідно п.п. 10.1 – 10.5 яких під прийманням вантажу розуміється подання вантажовідправником підготовленного для відправлення вантажу та товарно-транспортних документів перевізнику з наступним завантаженням та транспортний засіб та оформлення документів про прийняття вантажу перевізником для відправлення. Перевізники приймають вантажі для перевезення на підставі укладених договорів із замовниками згідно з заявками або за разовими договорами. Заявка подається у вигляді та у строки, передбачені договором. За погодженням сторін заявка може бути подана на один день, тиждень, декаду або місяць. Разові договори повинні бути укладені у письмовій формі. Вантаж, поданий замовником у стані, що не відповідає правилам перевезень, і не приведений у відповідний стан у строк, який забезпечує своєчасне відправлення, вважається неподаним, а перевезення таким, що не здійснилося з вини замовника. У тих випадках, коли завантаження вантажів в автотранспортий засіб здійснюється ві-

дправником, на водія традиційно покладається обов'язок перевірити відповідність укладення і прікріплення вантажу вимогам безпеки руху і забезпечення збереження автотранспортного засобу. При виявленні ним недоліків в прікріпленні та укладенні вантажу, водій лише повідомляє про це відправника, про що робиться запис в накладній.

На внутрішньому водному транспорті порядок прийняття вантажів регламентується Статутом внутрішнього водного транспорту, відповідно п. 67 яких прийняття вантажу до перевезення засвідчується календарним штемпелем порту або пристані на накладній, квитанції чи подорожній відомості. У транспортній накладній вказується маса вантажу, яка визначається відправником за тарифами, стандарту чи шляхом зважування, а для тарних і штучних вантажів – і кількість місць. У випадках, встановлених правилами перевезення вантажів, допускається визначення маси окремих вантажів розрахунковим шляхом (за обміром вантажу, осадком судна чи умовно), яке здійснюється лише відправником.

При непред'явленні вантажу до перевезення відправник несе відповідальність, розміри якої визначені у законодавсті.

Так, згідно ст. 128 Статуту автомобільних доріг відправник, який не пред'явив вантаж до перевезення автомобільним транспортом, сплачує автотранспортній організації штраф у розмірі 20 відсотків від вартості перевезення всієї непред'явленої кількості вантажу.

С. 121 Статуту внутрішнього водного транспорту встановлює для відправника відповідальність у розмірі 25 відсотків перевізної плати за всю непред'явлену кількість вантажу.

Відповідальність відправника за непред'явлення вантажу передбачена ст. 106 Статуту залізниць у таких же розмірах, як і для перевзника, який не подав транспорт.

Норми, які б регулювали відповідальність відправника, у Кодексі торговельного мореплавства та Повітряному кодексі відсутні.

Звільнитися від відповідальності перевізник за ненадання транспортного засобу для перевезення вантажу, а відправник за ненадання вантажу або невикористання наданого транспортного засобу можуть, якщо доведуть, що ненадання транспортних засобів або невикористання поданих транспортних засобів сталося внаслідок форс-мажорних обставин, а саме: 1) пожеж, заносів,

поводів, воєнних дій; 2) припинення чи обмеження перевезення вантажів у визначених напрямках, визначених в порядку, передбаченому відповідним уставом чи кодексом; 3) в інших випадках, передбачених транспортними уставами і кодексами ( ст. 921 ЦК).

Відповідно ч. 3 ст. 308 ГК *вантажовідправник зобов'язаний підготувати вантаж* до перевезення з урахуванням необхідності забезпечення транспортабельності та збереження його в процесі перевезення.

Якщо вантаж потребує тари чи упаковки, він має подаватися до превезення у відповідній тарі чи упаковці. Залежно від виду вантажу і його особливостей до тари чи упаковки правилами перевезення вантажів висуваються вимоги, яким вона повинна відповідати (кліматичні умови, митні вимоги, температурний режим, вологість, погодні умови, сумісність з іншими вантажами тощо). Проте у всіх випадках тара (упаковка) повинна відповідати державним стандартам, технічним умовам та має забезпечувати повне збереження вантажу під час перевезення. При виборі упаковки потрібно враховувати спосіб, відстань і тривалість транспортування, можливість перенавантаження вантажу в дорозі.

Як визнчає О.В. Клепікова, перевірка транспортабельності вантажу під час рийняття його до перевезення має суттєве юридичне значення, оскільки недотримання цього правила в частині огляду тари (упаковки) може призвести у наступному до втрати або пошкодження вантажу і як наслідок – до відповідальності перевезення.

Під час завантаження перевізник повинен перевірити зовнішній стан тари (упаковки) і її відповідність умовам перевезення, При цьому він не зобов'язаний перевіряти відповідність тари (упаковки) держстандартам і технічним умовам. Відповідно ст. 142, 153 Кодекса торгового мореплавства, п. 10.16 Правил приймання вантажів до перевезення автомобільним транспортом, п. 9.2.1 Правил повітряних перевезень вантажів, п. 71 Статуту внутрішнього водного транспорту перевізник вправі відмовити у прийнятті до перевезення вантажу, тара (упаковка) якого не забезпечує його збереження під час перевезення, або зробити відповідне застереження у перевізному документі. Тобто законодавець встановлює принцип, згідно з яким перевізник не несе відповідальності за пошкодження або втрату вантажу внаслідок не-

доліків тари (упаковки), які не можна було помітити підчас зовнішнього огляду вантажу при прийманні його до перевезення.

Вантаж, пред'явлений відправником у стані, що не відпоідає правилам перевезення, і не приведений ним у належний стан у строк, що забезпечує своєчасну відправку, вважається непред'явленим.

В свою чергу перевізник зобов'язаний забезпечити збереження вантажу, що перевозиться. Цей обов'язок перевізника закліплюється у транспортних статутах та кодексах.

Так, ст. 28 Статуту залізничних доріг передбачає обов'язок перевізника з пломбування окремих вагонів, контейнерів, у які завантажений вантаж. Опломбування здійснюється присторями залізниць. Порядок пломбування, перелік вантажів, перевезення яких здійснюється без пломбування, визначення органів, які взмозі здійснити отгляд вантажу зі зняттям пломби, порядк повторного пломбування, тощо передбачається Правилами пломбування вагонів і контейнерів, закріпленими ст. 38 Статуту залізниць.

Крім того, первезення залізницею окремих видів вантажів регулюються додатковими нормативними актами – Правилами перевезення вантажів, що змерзаються, Правилами перевезення вантажів навалом і насипом, Правилами та умовами перевезення вантажів наливом, затвердженими наказом Мінтрансу та зв'язку України № 540 від 12 вересня 2005 р., Правилами зберігання вантажів, затвердженими наказом Мінтрансу № 644 від 21 листопада 2000 р., Правилами перевезення тварин, птиці та інших вантажів, затвердженими наказом Мінтрансу № 873 від 9.12.2002 р. тощо.

Згідно ст. 150 Кодексу торговельного мореплавства перевізник з моменту прийняття вантажу для перевезення до моменту передання його отримувачу належно та старанно повинен завантажити, обробляти, перезотити, зберігати вантаж, піклуватися про нього та розвантажувати його. Якщо вантаж, що прийнятий до перевезення, потребує особливого поводження і вказівка про це міститься в договорі морського перевезення вантажу, перевізник зобов'язаний піклуватися про вантаж відповідно цих вказівок.

Ст. 74 Статуту внутрішнього водного транспорту передбачає, що завантажені трюми судов, їх рефрежиратори, контейнери по-

винні пломбуватися відправником (якщо завантаження здійснював він) чи перевізником (якщо він здіснював завантаження).

Ч. 5 ст. 308 ГК закріплює за перевізником обов'язок видачі вантажовідправнику в пункті відправлення товаросупроводжувальний документ, оформлений належним чином.

***Товаросупровідні документи***

Згідно з ч. 3 ст. 909 ЦК укладення договору перевезення вантажу підтверджується складанням транспортної накладної, коносамента або іншого документа, встановленого транспортними кодексами (статутами). ГК також підтримує таку ж позицію: згідно з ч. 2 ст. 307 цього нормативного акту укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням перевізного документу (транспортної накладної, коносамента тощо) відповідно до вимог законодавства.

Крім вказаних, обо'язок оформлення перевізних документів закріплений іншими нормами транспортного законодавства. Так, ст. 67 Статуту внутрішнього водного транспорту передбачає обов'язковість письмової форми договору перевезення вантажів залізничним і річковим транспортом, ст. 47 Статуту автомобільного транспорту – оформлення товарно-транспортної накладної при здійсненні перевезення автомобільним транспортом, ст.ст. 134, 135 Кодекса торгового мореплавства – коносаменту при здійсненні перевезень морським транспортом.

Серед вчених-юристів існує думка, що накладна є доказом укладення договору перевезення вантажу, а не його письмовою формою. В той же час, В.В. Вітрянський не погоджується з нею, підкреслюючи, що накладна є товаросупроводжуючим документом, тобто супроводжує груз протягом усього шляху його доставки, а також документом, що засвідчує виконання перевізником зобов'язань, що витікають з договору перевезення. Тому законодавство висує жорсткі вимоги щодо оформлення товаросупроводжуючих документів.

Відповідно ст. 47, 51 Статуту автомобільного транспорту на автомобільному транспорті вантажовідправник повинен подати автотранспортному підприємству або організаії на вантажі товарного характеру, що пред'являються до перевезення, товаротранспортні накладні, а на вантажі нетоварного характеру, за якими не ведеться складський облік товарно-матеріальних цінно-

стей, але організовано облік через замірювання, зважування, геодезичне замірювання, - акти замірювання (зважування). Товарно-транспортні накладні і акти замірювання (зважування) є основними транспортними документами, які визначають взаємовідносини між вантажовідправниками, вантажоодержувачами і автотранспортними підприємствами та організаціями. Вантажовідправник і вантажоодержувач несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, вказаних ними у товарно-транспортних документах. Автотранспортні підприємства і організації мають право перевіряти правильність цих відомостей. Приймання вантажів до перевезення від вантажовідправника засвідчується підписом водія-експедитора на всіх примірниках товарно-транспортного документа.

Ст. 6 Правил повітряних перевезень вантажів, затверджених наказом Мінтрансу України від 14 жовтня 2003 р. під час перевезення вантажів повітряним транспортом видається авіавантажна накладна (у тому числі у вигляді електронного документа). Вона складається вантажовідправником у формі, кількості примірників, та способом, установленими перевізником. Вантажовідправник відповідає перед превізником за правильність відомостей стосовно вантажу, які він заявив або які від його імені було внесено до авіавантажної накладної.

На підставі п. 67 Статуту внутрішнього водного транспорту на внутрішньому водному транспорті вантажовідправник зобов'язаний водночас з поданням вантажу надати перевізнику накладну. Вона підписується вантажовідправником, супроводжує вантаж на всьому шляху слідування і разом з вантажем видається вантажоодержувачу в пункті призначення.

Згідно зі ст.с. 23, 24 Статуту залізниць України на залізничному транспорті відправники повинні надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну (комплект перевізних документів). Вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ними у накладній. Залізниця має право перевіряти правильність цих відомостей, а також періодично перевіряти кількість та масу вантажу, що зазначаються у накладній.

Особливим чином регулюється укладення договору морького перевезення вантажу. Договори перевезення вантажу морським транспортом бувають двух видів: з умовою надання для морько-

го перевезення вантажу усього судна, його частини чи визначених судових приміщень (чартер) чи без таких умов (за коносаментом).

Коносамент – це транспортний документ, який видається на підставі та на виконання умов договору морського перевезення вантажу та засвідчує факт приймання вантажу до перевезення морським транспортом і виконання пов'язаних з цим обов'язків сторін. Видача коносамента здійснюється лише після прийняття перевізником вантажу, тобто він не може застосовувати право на дострокове виконання свого обов'язку та видати коносамент до прийняття вантажу. Прийняття коносамента є доказом відповідності його змісту умовам договору морського перевезення вантажу.

Коносамент повинен мати наступні обов'язові реквизити: 1) найменування перевізника і місце його знаходження; 2) найменування порта завантаження згідно договору морського перевезення вантажу і дата приймання вантажу перевізником в порту завантаження; 3) найменування відправника і місце його знаходження; 4) найменування порту відвантаження згідно договору морського перевезення вантажу; 5) найменування одержувача; 6) найменування вантажу, необхідні для ідентафікації вантажу основні марки, що вказують у відповідних випадках на небезпечний характер чи особливі свойства вантажу, число місць чи предметів і маса вантажу або визначена іншим чином його кількість; 7) зовнішній стан вантажу і його упаковки; 8) фрахт в розмірі, що підлягають сплаті отримувачем чи інша вказівка на те, що фрахт сплачується ним; 9) час і місце видання коносаменту; 10) число оригіналів коносаменту, якщо їх більше, ніж один; 11) підпис перевізника чи діючої від його імені особи. За угодою сторін в коносамент можуть вноситися інші відомості. Коносамент, який підписаний капітаном судна, вважається підписаним від імені перевізника.

Значення коносамента полягає у тому, що він є документом, який відтворює зміст укладеного договору морського перевезення. Коносамент є доказом того, що перевізник прийняв вантаж до перевезення і зобов'язаний видати його одержувачу; і цим самим він засвідчує наявність правовідносин між перевізником і одержувачем вантажу.

Коносамент є одним з доказів укладення договору морського перевезення вантажу, що не виключає можливості застосування на практиці інших доказів.

Ч. 1 ст. 134 і ст. 136 Кодексу торговельного мореплавства передбачають, що документом, який свідчить про укладення договору рейсового чартеру та про прийняття вантажу до морського перевезення є коносамент. Чартер повинен містити найменування сторін, найменування судна, вказівка на род і вид вантажу, розмір фрахту, найменування місця завантаження вантажу, а також найменування місця призначення чи напрямок судна. За угодою сторін в чартер можуть включатися інші умови. Звичайно такий договір заключається з використанням надрукованих типографським способом проформ (стандартних форм) різноманітних чартеров. Вказані проформи розробляються з урахуванням особливостей перевезення визначених видів вантажів і відносно до напрямків перевезення. Так, є проформи універсальні (“Нью-вой”, “Сканкон”), рудніе (“Оркон”, “Саворкон”), зернові (“Центрокон”, “Советвуд”), на перевезення вантажів, що наливаються (“Газвой”, “Інтертанквой”).

Чартер застосовується і для перевезення вантажів повітряним транспортом. Відповідно ст. 61 Повітряного кодексу України чартерне повітряне перевезення здійснюється на підставі договору чартеру (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов’язується надати іншій стороні (фрахтувальникові) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення вантажу. Неможливо не відзначити деяку уривчатість і невизначенність цього нормативного акту відносно чареру повітряного судна. Повітряний кодекс містить лише визначення цього договору, будь-які норми щодо порядку укладання цього договору, его формі і змісті відсутні. Сподіваємось, що у майбутньому законодавець усуне прогалини у цьому питанні.

Особливої актуальності набуває питання щодо відношення товаросупроводжувальних документів до цінних паперів. Законодавець не дає чіткої відповіді на нього: ст. 195 ЦК закріплює поняття товаросупроводжувальних документів як товаророзпорядчих у такий спосіб: “…це вид цінних паперів, що надають їх власнику право розпоряджатися майном, зазначеним у цих документах”. У той же час інші нормативні акти не відносять товаро-

розпорядчі документи до цінних паперів, хоча і не виключають їхню природу як таких, тому що перелік цінних паперів в цих актах не вичерпний і подлягає розширювальному тлумаченню (ст. 163 ГК) Таким чином, у системі права України однозначеного тлумачення поняття товаросупроводжувальних документів і визначення їх місця в системі правових документів немає.

Серед правознавців також не досягнуто єдності поглядів на це питання. Так. О.П. Гребельник поділяє товаросупроводжувальні документи на два види: ті, що не мають властивостей цінних паперів – накладні (залізничні, повітряні, автомобільні, морські, внутрішні перевезення) і ті, що мають такі властивості, - коносамент (морські, внуртішньоводні перевезення). На його думку, це пов'язано з тим, що кожен вид транспорту розвивася незалежно від іншого і значною мірою обслуговував різні ринки, що викликало різні процеси еволюції інформації, яка містилася в товаросупроводжувальних документах. А.І. Івановський в імперативній формі товаросупроводжувальні документи до цінних папарів не відносить, а С.П. Коломацька взагалі вважає, що товаросупроводжувальні документи незабаром будуть замінені засобами електронного зв'язку, тому немає необхідності приділяти увагу їхньому закріпленню в системі права України.

На нашу думку, товаросупроводжувальні документи безперечно відносяться до цінних паперів, бо відповідають визначенню цінних паперів, що викладається у ст. 194 ЦК – вони є документами встановленої форми з відповідними реквизитами, що посвідчують майнові права на передане для перевезення майно. До того ж товаросупроводжувальні документи мають загальну ознаку – необхідність пред'явлення оригіналу папера, що має двоїсте значення. По-перше, пред'явлення папера легітимізує (завсідчує) її власника як суб'якта права; без папера або кредитор не зможе здійснити своє право вимоги до боржника, або здійснення права вимагатиме виконання більш складного порядку, встановленого законом. По-друге, боржник за папером має право виконувати свій обов'язок лише пред'явнику оригіналу папера. Вчинивши інакше, він приймає на себе ризик виконання цього зобов'язання двічі. Легітимація встановлена в інтересах кредитора і боржника. Першого вона уповноважує на пред'явлення відповідного права до боржника, а другого звільняє від відповідальності перед дійсним суб'єктом права, якщо згодом виявиться, що власник папера

не міг вважатися таким. У цьому виявляються основна мета інституту цінних паперів, що підлягає у перекладанні ризику виконання неналежною особою з боржника на кредитора, тому товаророзпорядчі документи повинні належати до цінних паперів. Законодавець повинен усунути розбіжності у нормативному регулюванні щодо товаросупроводжувальних документів.

В деяких випадках законодавець передбачає обов'язок вантажовідправника передання перевізнику разом з вантажом спеціальних документів (посвідчень), які підтверджують якість та інші властивості вантажу, що перевозиться (ч. 4 ст. 308 ГК).

Спеціальні документи додаються до перевізного документа відповідно до правил перевезення окремих видів вантажів тим чи іншим видом транспорту. До таких документів відносяться сертифікати (нафтоваливні, зернові вантажі), ветеринарні посвідчення (продукти тваринного походження) тощо. Таким чином, необхідність надання спеціальних документів залежить не від виду транспорту, а від виду вантажу. Так, перевезення небезпечних вантажів можливе за умови наявності відповідної декларації, де подається інформація про вантаж для його безпечного морського перевезення; радіоактивні матеріали перевізник приймає за умов повідомлення його про номери сертифікатів безпеки; перевезення підкарантинних вантажів, що можуть бути переносниками карантинних шкідників, хвороб рослин і бур'янів здійснюється лише за умови пред'явленния відправником карантинного сертифікату тощо. Необхідність видання спеціальних документів для перевезення вантажів, як правило, регулюються спеціальними нормативними актами – Законом України "Про карантин рослін" від 30 червня 1993 р. № 3348-XII, Положенням про основні засади організації перевезення радіоактивних матеріалів територією України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 листопада 1997 р., Положенням про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення, затвердженого наказом Мінтрансу України від 14 грудня 1998 р. № 497 і т.ін.

У випадку втрати перевізних документів засобом визначення належності вантажу може слугувати маркировка – нанесення певних надписів та знаків на вантаж чи його (тару )упакову.

Відповідно п. 8.18 Правил перевезення автомобільним транспортом, с. 142 Кодексу торгового мореплавства, п. 9.2 Правил

повітряних перевезень вантажів, п. 15 Правил приймання вантажів для перевезення, п. 72 Статуту внутрішнього водного транспорту передбачено обов'язкове здійснення маркування під час прийняття вантажу для перевезення. Маркування можуть наносити як вантажовідправник, так і перевізник, яке направлене для забезпечення збереження вантажів, визначення необхідності особливого поводження під час навантажувально-розвантажувальних робіт, транспортування з визначенням запобіжних заходів (використовуються позначки "обережно", "скло", "не кантувати") тощо.

***Строки доставки вантажу***

Перевізник повинен своєчасно виконати свій обов'язок з доставки вантажу до пункту призначення.

Строк доставки вантажів визначається згідно ч. 1 ст. 313 ГК, ч. 1 ст. 919 ЦК, які передбачають, що перевізник зобов'язаний доставити вантаж до пункту призначення у строк, передбачений транспортними статутами чи правилами. Якщо строк доставки у зазначеному порядку не встановлений, сторони мають право визначити його в договорі.

Ст. 53 Статуту автомобільного транспорту визначає, що строк доставки вантажів автомобільним транспортом включає декілька частин, а саме: 1) час навантаження, який обчислюється з моменту пред'явлення водієм дорожнього листа в пункті навантаження; 2) час перевезення, який включає час фактичного перевезення вантажу; 3) час розвантаження, який починається з моменту пред'явлення водіє дорожнього листа в пункті розвантаженні. Ст. 70 цього ж нормативного акту зобов'язує автотранспортні підприємства і організації перевозити вантажі найкоротшим маршрутом, відкритим для руху автомобільного транспорту, а в регулярному міжміському сполученні – найкоротшим маршрутом, відкритим для регулярних перевезень вантажів у міжміському сполученні, за винятком випадків, коли за шляховими умовами більш раціональним є перевезення із збільшенням пробігу. Автотранспортне підприємство або організація зобов'язані при прийманні замовлення довести до відома вантажовідправника про збільшення відстані перевезення. У цьому разі провізна плата стягується за фактичну відстань перевезення. Автотранспортні підприємства і організації несуть встановлену законом відповіда-

льність за правильність вказаних ними у товарнотранспортних документах відстані перевезень і тарифного класу вантажу.

Ст. 41 Статуту залізниць також зупиняється на строці доставки вантажів залізничним транспортом і поділяє його на декілька частин: 1) час на виконання необхідних дій з відправлення вантажу; 2) час на транспортування, тобто перебування вантжу в дорозі; 3) строк на видачу вантажу одержуачеві. Срок доставки залежить і від швидкості (вантажної чи великої, якою відправлено вантаж. Вантаж вважається доставлений в строк, якщо на станції призначення ого розвантажено засобами залізниці чи вагое (контейнер) з вантажем подано під розвантаження засобами одержувача до закінчення встановленого строку доставки. При затримці подачі вагонів (контейнерів) під розвантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, що залежать від одержувача, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення до закінчення встановленного строку доставки.

Згідно ст. 116 Правил обчислення термінів доставки вантажів, затверджених наказом Мінтрансу України від 21 листопада 2000 р. № 644, строк доставки вантажу визначається виходячи з відстані, за яку нараховується провізна плата. Обчислення строку доставки починається з 24-ї години дати приймання вантажу до перевезення, зазначеної у перевізних документах календарним штемпелем станції відправлення. При прийманні від відправника вантажу до перевезення раніше дня, на який призначено навантаження, строк доставки обчислюється з 24-ї години того дня, на котрий призначено навантаження, про що у накладній робиться відповідна відмітка.

У разі затримки вантажу в процесі перевезення строк доставки збільшується на строк: 1) виконання митних та інших адміністративних правил; 2) тимчасової перерви у перевезенні, що сталася не з вини залізниці; 3) необхідний для ветеринарного огляду та напування тварин; 4) вивантаження зайвої маси, виправлення навантаження або упаковки, а також на перевантаження, які трапилися з вини відправника; 5) інших затримок, що сталися з вини відправника чи одержувача.

Про причини затримки вантажу, які дають право залізниці на збільшення строку доставки, та її тривалість повинна бути зроблена відмітка у перевізних документах, що завіряється підписом

працівника станції і календарним штемпелем. Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого строку доставки. У разі затримки подачі вагонів (контейнерів) під вивантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, залежних від одержувачів, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення до закінчення встановленого строку доставки.

Ст. 109 Повітряного кодексу зобов'язує перевізника вантажу повітряним транспортом доставити прийнятий до повітряного перевезення вантаж до пункту призначення у визначений строк, який визначається авіаційними правилами чи встановленими перевізником правилами повітряних перевезень.

Ст. 160 Кодексу торговельного мореплавства визначає, що сроки перевезення вантажів на морському транспорті визначаються законом чи договором, а в разі їх відсутності вантаж доставляється відповідно до строків, звичайно прийнятих у морській практиці. У випадку, якщо строки та маршрут визначені договором, перевізник зобов'язаний доставити вантаж у цей строк та цим маршрутом, а у випадку, якщо не визначені, то в розумний строк з урахуванням конкретних обставин і звичайним маршрутом.

На вважається порушенням договору девіація судна, тобто будь-яке його відхилення від наміченого курсу з метою рятування на морі людей, суден і вантажів, а також інше розумне відхилення, якщо воно не викликане неправильними діями перевізника. Також для визначення строків перевезення вантажу на морському транспорті застосовуються Правила обчислення строків доставки вантажів у каботажі, затверджені Міністерством морського флоту СРСР від 1 березня 1988 р. № 24.

Ст. 76 Статуту внутрішнього водного транспорту передбачає, що вантажі, які перевозяться внутрішнім водним транспортом, повинні доставлятися у встановлені строки, які розраховуються відповідно правил перевезення вантажів. У зв'язку з цим згідно ст. 80 вищевказаного нормативного акту вантажовідправник під час подання вантажу до перевезення має визначити у накладній швидкість перевезення. Якщо перевезення даного виду вантажу

можливо лише визначеною щодо нього швидкістю, вантажовідправник повинен зазначити у накладній тільки її.

Аналіз транспортних кодексів свідчить, що вони майже завжди лише констатують обов'язок перевізника доставити вантажі у визначені строки, посилаючи з інших питань з цього приводу до правил перевезень вантажів. Знов ми стикаємось з відомчим нормотворством – фактично строки за перевезення завжди встановлює перевізник.

За недотримання перевізником строків доставлення, у законодавстві передбачена відповідальність за прострочення вантажу.

***Зміна зобов'язань за договором перевезення вантажу***

Разом з тим, під час перевезення можливе виникнення різноманітних обставин, що можуть змінити зобов'язання за договором чи перешкоджають їх виконанню. За таких обставин виникає необхідність у зміні умов перевезення.

Зміна умов перевезення можлива як за ініціативи віідправника, так і за ініціативи перевізника.

Ч. 1 ст. 309 передбачає право вантажовідправника отримати назад зданий для перевезення вантаж до його відправлення, замінити вказаного в перевізному документі одержувача вантажу (до його видачі адресату), розпорядитися вантажем у разі неприйняття його одержувачем чи неможливості видачі вантажу одержувачу.

Тобто транспортне законодавство при визначених умовах припускає заміну пункта призначення чи отримувача вантажу.

У юридичній літературі таке право прийнято називати правом розпорядження вантажем (переадресуванням) і виділяти такі його ознаки: 1) строковість, оскільки право обмежено строком (заявити про одержання назад вантажу можливо до його відправлення, а про заміну одержувача – до видачі вантажу); 2) легітимність, оскільки право засновано на законі (у тому числі реалізується у порядку, визначеному транспортними кодексами, статутами, правилами перевезення.

Ст.ст. 72, 74 Статуту автомобільного транспорту передбачає, що у разі відмови вантажоодержувача прийняти вантаж з причин, не залежних від автотранспортного підприємства, він переадресовується вантажовідправником іншому вантажоодержувачу або повертається вантажовідправнику. В цих випадках вартість перевезення вантажу в обидва кінці, а також штраф за простій авто-

мобіля сплачуються вантажовідправником. При цьому вантажоодержувач зобов'язаний зробити запис у товарнотранспортні накладній про відмову прийняти вантаж і завірити даний запис підписом та печаткою. У разі неможливості здати вантаж вантажоодержувачу з причин, не залежних від автотранспортного підприємства або організації, вантажовідправник зобов'язаний дати автотранспортному підприємству вказівку про новий пункт призначення вантажу. При неодержанні вказаного розпорядження, а також за неможливості доставити вантаж до місця нового призначення автотранспортне підприємство або організація, після попереднього повідомлення, повертає його вантажовідправнику. Вантажі, які швидко псуються, в цих випадках можуть бути здані для реалізації іншій організації. Витрати, пов'язані з переадресуванням, поверненням або реалізацією вантажу (простій рухомого складу, зберігання вантажу тощо), оплачуються вантажовідправником.

Згідно ст.ст. 43-45, 48 Статуту залізниць вантажовідправник має право змінити зазначеного у накладній вантажоодержувача без зміни станції призначення. Заява про зміну вантажоодержувача подається начальнику станції відправлення з додаванням вантажної квитанції. У разі неможливості подання такої квитанції відправник подає копію письмового або телеграфного повідомлення про вказану зміну на адресу першого вантажоодержувача. Залізниця виконує розпорядження відправника лише у тому випадку, якщо вантаж не видано одержувачу. Вона може за заявою відправника, одержувача змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення, з оплатою витрат за договірним тарифом. У всіх випадках зміни одержувача або станції призначення вантажу підприємства, організації, громадяни, за заявою яких здійснено таку заміну, є відповідальними перед попереднім одержувачем за наслідки цієї зміни і зобов'язані врегулювати розрахунки між відправниками, попередніми адресатами та фактичними одержувачами. Якщо залізниця не має можливості видати вантаж одержувачу, зазначеному в накладній, вона вчиняє з вантажем дії за вказівкою відправника, який зобов'язаний дати таку вказівку в триденний строк від дня вручення йому повідомлення. Якщо повідомлення відправника не надійшло у зазначений строк, залізниця може реалізувати вантаж або повернути його відправнику в разі неможливості реалізації. Залізниця вправі також реа-

лізувати вантаж, що надійшов, іншій організації у разі перебування його на станції понад граничні строки зберігання.

Від переадресування слід відрізняти перевідправлення, коли наступне перевезення вантажів здійснюється за новим перевізним документом в іншому напрямку. Перевідправлення залежить від можливостей перевізника. В юридичній літературі зазначається, що це є припиненням за ініціативою вантажовідправника одного договору перевезення і укладення замість нього іншого.

Відповідно п. 92 Статуту внутрішнього водного транспорту перевізник може у виняткових випадках на вимогу вантажовідправника чи вантажоодержувача змінити пункт призначення вантажу, прийнятого до перевезення. Зміна пункту призначення супроводжується оформленням подальшого перевезення новою накладною, де перевізник робить помітку із зазначенням номера накладної, за якою вантаж було прийнято до перевезення. Щодо вантажів, які швидко псуються, така зміна може мати місце лише тоді, коли цей вантаж може бути доставлений у новий пункт призначення протягом строку дії сертифіката або посвідчення про якість вантажу чи після продовження строку їх дії відповідною інспекцією або органом санітарного нагляду.

Право вантажовідправника щодо розпорядження вантажем припиняється з прибуттям останнього у пункт призначення та видачею одержувачу. В разі коли одержувач відмовився від прийняття вантажу або його неможливо видати одержувачу, вантажовідправник знову набуває право розпорядження вантажем.

Якщо зміна умов договора може залежати від волевиявлення відправника, то переривання або припинення перевезення вантажів перевізник може лише з незалежних від нього обставин.

Ч. 2 ст. 309 ГК у разі переривання або припинення перевезення вантажів з незалежних від перевізника обставин перевізник зобов’язаний повідомити вантажовідправника і одержати від нього відповідне розпорядження щодо вантажу.

Так, відповідно п. 92 Статуту внутрішнього водного транспорту у перевізника виникає обов’язок повідомити вантажоодержувача про припинення перевезення більш ніж за добу з визначенням причин та строку такого припинення, якщо це сталося внаслідок стихійних явищ.

На повітряному транспорті підставою прийняття рішення перевізником про переривання або припинення перевезення ванта-

жів може бути наявність непідконтрольних перевізнику обставин (метеорологічні умови, стихійні явища, воєнні дії, страйки та інші обставини, які не можна було передбачити), акти та вимоги державних органів, нестача палива тощо.

Переривання або припинення перевезення вантажів за визначених обставин призводить до порушення строків доставки вантажів. Тому в юридичній літературі припинення строку доставки вантажу розглядається за аналогією припинення строку позовної давності. Строк, протягом якого припинено доставку вантажу, не включається у строк, встановлений для його доставки. Припинення строку доставки вантажу оформлюється шляхом повідомлення про обмеження або заборону перевезень. При цьому воно може вказувати на переривання або припинення перевезення, припинення прийняття деяких видів вантажів, встановлення черговості щодо перевезення певного вантажу тощо.

***Видача вантажу одержувачу***

Договір перевезення вантажу припиняється його належним виконанням, тобто видачей перевізником в пункті призначення одержувачу, зазначеному в транспортному документі.

Видача вантажу – це комплекс дій, спрямованих на своєчасну передачу вантажу одержувачу або іншій уповноваженій на це особі, який складається з декількох стадій: 1) повідомлення одержувача про прибуття вантажу на його адресу; 2) огляд та/або перевірку вантажу, його кількості, ваги або стану; 3) прийняття вантажу одержувачем; 4) вивантаження вантажу; 5) оформлення видачі вантажу; 6) здійснення остаточних розрахунків.

Відповідно ч. 1 ст. 310 ГК перевізник зобов'язаний повідомити одержувача про прибуття вантажу на його адресу. Порядок такого повідомлення регламентується транспортними кодексами (уставами) та правилами.

Так, згідно п. 1 Правил видачі вантажів на залізничному транспорті про прибуття вантажу на станцію призначення залізниця зобов'язана повідомити одержувача у день його прибуття, але не пізніше 12-ї години наступного дня, із зазначенням найменування та кількості вантажу, а також типу й кількості вагонів (контейнерів). Порядок і способи повідомлення встановлюються начальником станції, який повинен передбачити використання у першу чергу радіо, телефонного, телеграфного та поштового зв'язку. В окремих випадках повідомлення може здійснюватися шляхом ви-

вішування об'яв у товарній конторі або через посильних. Одержувач може вибрати спосіб повідомлення, про що він повідомляє начальника станції.

При морських перевезеннях, якщо у коносаменті вказано адресу одержувача і спосіб надіслання повідомлення про прибуття вантажу, то відповідно ст. 162 Кодексу торговельного мореплавства агент порту призначення зобов'язаний надіслати це повідомлення у день прибуття вантажу, однак не пізніше 12-ї години наступного дня, навіть якщо вантаж прибув раніше встановленого строку доставки. Витрати на надіслання повідомлення мають бути відшкодовані одержувачем

Згідно п. 94 Статуту внутрішнього водного транспорту агент порту призначення зобов'язаний надіслати повідомлення про прибуття вантажу у день його прибуття, однак не пізніше 12-ї години наступного дня, навіть якщо вантаж прибув раніше встановленого строку доставки.

Згідно п. 12.2.2 Правил повітряних перевезень вантажів на повітряному транспорті повідомлення про прибуття вантажу має бути зроблено негайно з моменту прибуття повітряного судна.

Відповідно ч. 2 ст. 310 ГК після прибуття вантажу в пункт призначення і отримання про це повідомлення вантажоодержувач зобов'язаний прийняти та вивезти вантаж зі станції (порту, пристані) у встановлений строк, тобто одержати вантаж.

Ч. 2 ст. 310 ГК надає право вантажоодежувачеві відмовитися від прийняття пошкодженого або зіпсованого вантажу, якщо буде встановлено, що внаслідок зміни якості виключається можливість повного або часткового використання його за первісним призначенням.

Встановити, що перевізенний товар зіпсований чи пошкоджений, одержувач може шляхом огляду вантажу. Також одержувач зобов'язаний перевірити наявність пломб відправника, їх справність, стан тари (упаковки), наявність маркування, а також перевірити відповідність найменування вантажу і транспортного маркування даним, зазначеним у перевізному документі. Якщо одержувач приймає вантаж без перевірки кількості місць або ваги, він має право зобов'язати перевізника зробити відповідне застереження у перевізному документі.

Крім одержувача здійснити огляд вантажу при його видачі може і перевізник. У ряді випадків це є його обов'язком, який закріплюється транспортним законодавством.

Ст. 52 Статуту залізниць встановлює, що на станції призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу в разі: 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 недостачі, псування або пошкодження під час перевезення на відкритому рухомому складі або у критих вагонах без пломб; 3) прибуття вантажу, що швидко псується з порушенням граничного терміну його перевезення або з порушенням температурного режиму транспортування у рефрижераторних вагонах (контейнерах); 4) прибуття вантажу, завантаженого залізницею; видачі з місць загального користування вантажів, вивантажених залізницею 5) видачі з місць загального користування вантажів, вивантажених залізницею; 6) прибуття вантажів у вагонах навалом і насипом за вимогою одержувача у розмірах, передбачених Правилами перевезення вантажів.

Ст. 100 Статуту внутрішнього водного транспорту передбачає перелік випадків, коли перевізник зобов'язаний перевіряти кількість місць, вагу і стан вантажу в пункті призначення.

Згідно зі ст. 165 Кодексу торговельного мореплавства одержувач і перевізник мають право вимагати до видачі вантажу його огляду та перевірки кількості. Зумовлені цим витрати несе особа, яка зажадала огляду та перевірки вантажу.

Ст. 66 Статуту автомобільного транспорту встановлює, що перевізник при здачі вантажу одержувачеві зобов'язаний перевірити вагу, кількість місць і стан вантажу у випадках: 1) прибуття вантажу в несправному кузові рухомого складу або у справному кузові, але з пошкодженими пломбами чи з пломбами попутної вантажної автостанції; 2) прибуття вантажу, який швидко псується, з порушенням строків доставки або встановленого правилами перевезення температурного режиму; 3) прибуття вантажу, навантаженого автотранспортним підприємством, і видачі його зі складу вантажної автостанції тощо.

В усіх інших випадках тарні та штучні вантажі видає автотранспортне підприємство, перевіряючи вагу і стан вантажу тільки у пошкоджених місцях. При їх виявленні, а також за інших об-

ставин, які можуть впливати на стан вантажу, перевізник має провести перевірку вантажу в пошкоджених місцях за товарно-транспортною накладною з розкриттям пошкоджених місць.

У випадку, якщо доставлений вантаж пошкоджений, або одержувач виявив його нестачу, він може заявити про це перевізнику. Якщо вантаж оглянуто і перевірено одержувачем разом з перевізником, одержувач не робить зазначеної заяви. У разі якщо втрата, нестача або пошкодження не могли бути виявлені при звичайному способі приймання вантажу, то заява перевізнику може бути зроблена одержувачем протягом певного строку після його прийняття, який встановлюється правилами перевезення вантажів тим чи іншим видом транспорту.

Так, відповідно ст. 166 Кодексу торговельного мореплавства протягом трьох діб після прийняття вантажу може бути подана заява морському перевізнику про виявлені недоліки вантажу.

Факт виявлення втрати, нестачі, псування або пошкодження вантажу повинен бути оформлений належним чином.

За втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу з моменту прийняття його до перевезення і до видачі одержувачу перевізник несе відповідальність згідно ст.ст. 924 ЦК, ст. 314 ГК.

Втрата вантажу — це не лише фізична загибель, крадіжка або знищення вантажу, прийнятого до перевезення.

Відповідно ст. 190 Статуту внутрішнього водного транспорту на внутрішньому водному транспорті втраченим вважається вантаж, якщо він не виданий на вимогу одержувача протягом 30 днів після закінчення строку доставки, а при перевезенні вантажу в прямому змішаному сполученні – після закінчення 4 місяців з дня прийняття його до перевезення початковим транспортним підприємством.

Згідно ст. 140 Статуту автомобільного транспорту на автомобільному транспорті вантаж вважається втраченим, якщо він не був виданий одержувачеві на його вимогу: при міському і приміському перевезенні — протягом 10 днів з дня прийняття вантажу, при міжміському перевезенні — 30 днів після закінчення строку доставки.

Нестача має місце тоді, коли перевізник видає одержувачеві вантаж у меншій кількості, ніж його було прийнято від відправника за одним транспортним документом. Нестача може бути нас-

лідком крадіжок вантажів під час перевезення чи зловживань з боку відправника, який недовантажує перевізний засіб, тощо.

Псування – це хімічні або біологічні зміни вантажу, а пошкодження – механічні зміни (поломка, руйнування), що спричинюють зниження цінності вантажу внаслідок зменшення ефективності використання за призначенням. Причини пошкодження, псування вантажів полягають у порушенні температурного режиму під час перевезення вантажів, які швидко псуються, у неправильному розміщенні їх на транспортних засобах тощо.

За втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезення вантажу перевізник несе відповідальність згідно ч. 1 ст. 314 ГК, 924 ЦК, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини. Тобто законодавець закріплює принцип винності перевізника і покладає на нього обов'язок доведення своєї невиновності.

Але, згідно ч. 2 ст. 314 ГК у транспортних кодексах чи статутах можуть бути передбачені випадки, коли доведення вини перевізника у втраті, нестачі або пошкодженні вантажу покладається на одержувача або відправника.

О.К. Клепікова умовно поділяє такі випадки на: 1) обставини, що передбачають презумпцію вини перевізника; 2) обставини, що передбачають презумпцію невинуватості перевізника, тобто припускає наявність обставин, за яких доказування вини за договором перевезення покладатиметься на одержувача чи відправника. При цьому право визначення таких обставин надається укладачам транспортних статутів і кодексів, які широко його використовують.

Так, згідно ст. 134 Статуту автомобільного транспорту автотранспортне підприємство або організація, що здійснювали перевезення вантажу, звільняються від відповідальності за втрату, нестачу, псування чи пошкодження вантажу в разі, якщо: 1) вантаж прибув у справному автомобілі (контейнері) зі справними пломбами вантажовідправника, а штучний вантаж – зі справним захисним маркуванням, бандеролями, пломбами вантажовідправника або виготовлювача; 2) нестача, псування чи пошкодження сталися внаслідок природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі; 3) вантаж перевозився у супроводі експедитора вантажовідправника (вантажоодержувача); 4) нестача вантажу не перевищує норм природних втрат.

Ст. 111 Статуту залізниць України передбачає наступні обставини звільнення залізниці, що здійснювала перевезення вантажу від відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу: 1) якщо вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено правилами, а також, якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами віправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення; 2) якщо нестача, псування чи пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі; 3) якщо вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача; 4) якщо нестача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничних розбіжностей визначення маси; 5) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і строк перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного строку перевезень, встановленого правилами; 6) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок: а) таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення; б) завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція); в) здачі вантажу до перевезення без зазначення у накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення; г) стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

Згідно ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства перевізник не несе відповідальності за втрату, псування чи нестачу вантажу, якщо вони сталися внаслідок: 1) непереборної сили; 2) небезпеки та випадковості на морі; 3) рятування людей, суден і вантажів; 4) пожежи, що виника не з вини перевізника; 5) дій або розпорядження влади (затримання, арешт, карантин тощо); 6) військових дій та народних заворушень; 7) страйку чи іншіих обставин, які спричинили зупинення або обмеження роботи. Також, відповідно ст. 177 цього ж нормативного акту при морських перевезеннях вантажу перевізник не відповідає за втрату, неста-

чу чи його пошкодження, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дій або недогляду капітана, інших осіб суднового екіпажу і лоцмана у судноводінні або управлінні судном (навігаційні помилки).

Тобто перевізник у випадку пошкодження, втрати, псування вантажу може послатися на вказані обставини і доказування його вини автоматично перекладається на одержувача, який, як правило, обмежений в отриманні відповідних доказів. Виникали ситуації, за яких перевізник відповідав не за груз, а за справність пломби відправника.

Наприклад, у 1992 році до господарського суду звернулася торговельна база з позовом до моторного заводу та управління залізниці про стягнення вартості дев'яти насосів, які йому були недопоставлені. Рішенням суду позов був задоволений за рахунок відправника. Перевізник був звільнений від відповідальності у зв'язку з відсутністю його вини у недопоставці вантажу. Відправник звернувся с заявою до апеляційного суду про перегляд справи і просив його відмінити, посилаючись на те, що насоси були відвантажені в кількості, що відповідає накладній. Оскільки вантаж був доставлений одержувачу з відкритим верхнім люком, вина за недопоставку насосів необхідно було, за думкою заводу, перекласти на перевізника. При вивченні матеріалів справи було встановлено, що вантаж дійсно був доставлений одержувачу з відкритим верхнім люком, у зв'язку з чим вантаж видавався станцією призначення з перевіркою кількості доставлених насосів, але пломби на вагоні, в яких перевезилися насоси, зламані не були, а розмір люка був менший, ніж насос. Враховуючи це, а також цілісність пломб, суд визнав, що недопоставка на шляху перевезення утворитися не могла. Сьогодні рішення суду було б іншим.

Іноді в нормативних актах визначені підстави, за яких обов'язок доказування вини перевізника за нестачу, псуванния чи втрату вантажу прямо перекладається на одержувача чи відправника.

Так, ст. 178 Кодекса торговельного мореплавства покладає на вантажоодержувача доказування вини перевізника за нестачу вантажу, що прибув у порт призначення: 1) у справних суднових приміщеннях, ліхтерах, контейнерах зі справними пломбами відправника; 2) у цілій і справній тарі, без слідів її розпакування у дорозі; 3) у супроводі провідника відправника чи одержувача.

Водночас, відповідно зі ст. 924 ЦК перевізник відповідає за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу сталися внаслідок обставин, яким він не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало.

Тобто ЦК не надає транспортним уставам та кодексам можливості встановлювати підстави звільнення від відповідальності перевізника. Ця новела, на нашу думку, є позитивною і в цілому відповідає загальним положенням зобов'язального права. Вона надає одержувачу чи відправнику у випадку виникнення спору за договором перевезення вантажу можливість надавати в суд лише документи, що підтверджують отримання перевізником вантажу і документи, що підтверджують факт недостачі, ушкодження, псування вантажу. А перевізника, якщо він бажає звільнитися від відповдальності, зобов'язує надати докази, що підтверджують відсутність його вини.

***Оформлення видачі вантажу***

Видача вантажу одержувачу має бути належним чином оформлена. У юридичній літературі даний процес отримав назву "розкредитування документів або викуп вантажу" – представник одержувача подає перевізнику оригінал перевізного документа, отриманого від відправника, до якого вносяться відомості щодо вантажу, що підлягає видачі, проведених розрахунків, заявлених одержувачем претензій тощо. О.В. Клепікова пропонує розрізняти дату фактичної видачі вантажу одержувачу і дату її оформлення, бо вони можуть не збігатися; їх правове значення є різним. Дата оформлення видачі вантажу визначається за календарним штемпелем, тобто є датою розкредитування документів, що лежить в основі обчислення строків пред'явлення вимог стосовно перевезення. В усіх інших випадках вирішальною є дата фактичної видачі вантажу – тобто дата вивозу його зі станції, порту тощо.

Момент оформлення видачі вантажу має важливе юридичне значення, оскільки з цього часу припиняється відповідальність

перевізника за збереження прийнятого до перевезення вантажу, обчислюються строки для пред'явлення претензій щодо його несхоронного перевезення або прострочення доставки.

За загальним правилом після сплати одержувачем платежів за остаточними розрахунками на перевізний документ ставиться календарний штемпель з датою прибуття вантажу та виписується ордер на його видачу або інший документ, як того вимагають правила перевезення тим чи іншим видом транспорту. Але транспортними кодексами (статутами) чи правилами можуть визначатися певні особливості щодо оформлення видачі вантажу.

Так, згідно зі ст. 72 Сатуту автомобільного транспорту одержання вантажу на автомобільному транспорті засвідчують підписом і печаткою одержувача на трьох примірниках товарно-транспортної накладної, два з яких залишаються у водія-експедитора, а один вручається вантажоодержувачу.

Відповідно п.п. 6,7 Правил видачі вантажів вантаж, доставлений залізничним транспортом, разом з накладною видається на

станції призначення одержувачу, зазначеному в накладній, після внесення ним усіх належних залізниці платежів. Видача імпортних вантажів проводиться після митного оформлення. Для одержання вантажу, адресованого підприємству, організації, установі або громадянину – суб'єкту підприємницької діяльності, одержувач повинен надати станції довіреність. Довіреність, видана на одержання конкретної відправки вантажу, додається станцією до розкредитованої подорожньої відомості. Довіреність, яку видано на одержання вантажу на зазначений у ній строк, зберігається на станції протягом періоду, передбаченого для зберігання документів суворого обліку. Довірений працівник, який одержує вантаж, зобов'язаний на вимогу станції пред'явити документ, що засвідчує його особу.

При морських перевезеннях відповідно ст. 162 Кодексу торговельного мореплавства вантаж видається в порту призначення: 1) за іменним коносаментом – одержувачу, вказаному в коносаменті, чи особі, якій його передано за іменним передаточним написом або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для боргової вимоги; 2) за ордерним коносаментом - відправнику або одержувачу залежно від того, складений коносамент "наказу відправника" або "наказу одержувача", а в разі наявності в коносаменті передаточних написів – особі, зазначеній в останньому з неперервного ряду передаточних написів, чи пред'явникові коносамента з останнім бланковим написом; 3) за коносаментом на пред'явника – його пред'явнику.

Згідно зі ст. 165 Кодексу торговельного мореплавства вантаж вважається виданим з часу, коли одержувач розписався в дорожній відомості про одержання вантажу.

Згідно п. 95 Статуту внутрішнього водного транспорту вантаж видається у пункті призначення вантажоодержувачу, якого зазначено у накладній, останній розписується у подорожній відомості про отримання вантажу.

Згідно п. 12.2.2 Правил повітряних перевезень вантажів на повітряному транспорті повітряний перевізник видає вантаж одержувачу на підставі вантажної накладної під розписку.

Для того, щоб право власності на вантаж остаточно перейшло до одержувача, йому необхідно фактично оволодіти вантаже, тобто здійснити вивантаження з транспортного засобу.

***Вивантаження вантажу***

Ст. 918 ЦК передбачає, що вивантаження здійснюється організацією, підприємством транспорту або одержувачем у порядку та в строки, встановлені договором, із додержанням правил, встановлених транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-праовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

Одержувач має повністю розвантажити вагони, цистерни та контейнери. Після розвантаження вагони та контейнери мають бути очищені всередині і ззовні. Очищення і промивання, а в разі потреби дезинфекція вагонів після перевезення тварин, птиці, сирих продуктів та вантажів, які швидко псуються, здійснюються засобами перевізника за рахунок одержувача.

Ст. 918 ЦК не містить конкретних положень стосовно відповідальності вантажоодержувачів при невиконанні ними вивантажувальних робіт у термін, встановлений чи погоджений в договорі чи нормативному акті. Така відповідальність передбачена транспортними статутами і кодексами у вигляді системи штрафів, які встановлюються з урахуванням виду транспортних засобів.

Трапляються випадки, коли одержувач не затребував вантаж у встановлений строк або відмовився його прийняти.

Ч. 3 ст. 310 ГК визначає, що якщо одержувач не ватребував вантаж, що прибув, в установлений строк або відмовився його прийняти, перевізник має право залишити вантаж у себе на зберігання за рахунок і на ризик вантажовідправника, письмово повідомивши його про це.

***Реалізація невитребуваного вантажу***

Невитребуваним є вантаж, який не одержано протягом одного місяця після повідомлення перевізником одержувача. За своєю правовою сутністю невитребувані вантажі належать до категорії безхазяйної речі. На практиці такі вантажі, що знаходяться у портах або на станціях понад установлені строки, стримують вантажооборот. Час, витрачений перевізником на очікування приймання вантажу, на збереження вантажу, розглядається як простій транспортного засобу. Тому транспортними кодексами, статутами і правилами перевезення передбачено обов’язок одержувача сплатити штраф за простій судна та відшкодувати витрати, пов’язані із зберіганням вантажу.

Порядок зберігання невитребуваних вантажів на залізничному транспорті встановлено статтями 12,46 Статуту залізниць України та прийнятими відповідно до нього Правилами зберігання вантажів.

За визначених законодавством умов плата за зберігання невитребуваних вантажів може бути збільшена. Так, відповідно ст. 186 Кодексу торговельного мореплавства у разі скупчення у морських портах України вантажів, що перевозяться у каботажі, внаслідок несвоєчасного їх вивезення одержувачами з вини останніх, плата за їх зберігання у портах може бути збільшена до трикратного розміру. Підвищена плата за зберігання вводиться не раніше, як через добу після письмового повідомлення про це юридичної чи фізичної особи, з якої передбачається стягнення підвищеної плати.

Законодавством передбачена можливість реалізації невитребуваних вантажів.

Ч. 4 ст. 310 ГК передбачає, що вантаж, не одержаний протягом місяця після повідомлення перевізником одержувача, вважається невитребуваним і реалізується в установленому законом порядку.

Порядок реалізації невитребуваних вантажів передбачається транспортними кодексами, статутами, правилами перевезення та іншими нормативними актами.

На підставі статей 48 – 51 Статуту залізниць та Правил реалізації вантажів, затверджених наказом Мінтрансу України від 21 листопада 2000 р. № 644, реалізація вантажів здійснюється залізницею, а саме: а) у разі застосування залізницею заставного права на вантаж з метою одержання провізної плати та інших платежів; б) у разі неможливості видати вантаж на станції призначення одержувачу, зазначеному в накладній, через відсутність одержувача в районі станції призначення, якщо станцією в триденний строк від дня вручення йому повідомлення не отримана вказівка відправника щодо розпорядження вантажем; в) у випадку, коли одержувач з тих чи інших причин не звернувся на станцію призначення за вантажем або у разі відмови одержувача від вантажу; г) при виявленні вантажу без документів.

Реалізація вантажу іншим організаціям здійснюється за договором купівлі-продажу на станції, де знаходиться вантаж, що реалізується, або через спеціальні склади реалізації, створені на

кожній залізниці. Дозвіл на реалізацію вантажу на станції чи на відправку його на склад реалізації надається управлінням залізниці за запитом начальника станції. Усі вантажі, що надійшли на такий склад, реєструються у книзі встановленої Укрзалізницею форми. Оцінка вантажу здійснюється комісією за участю представників залізниці та організації (підприємства) – покупця, якій передається вантаж, і місцевих фінансових й торговельних органів. Про оцінку вантажу складається акт. Після оцінки передача вантажів здійснюється за актом приймання-здачі, який складається у трьох примірниках і підписується начальником станції або начальником складу реалізації та представником організації-покупця, котра отримує вантаж. Кошти, отримані залізницею за реалізований іншій організації вантаж, за вирахуванням сум, належних залізниці, перераховуються: одержувачу, зазначеному в накладній, - у разі оплати ним вартості вантажу; відправнику – в усіх інших випадках.

Відповідно до п. 3.20 Загальних правил перевезення вантажів морським транспортом про незапитаний вантаж порт призначення сповіщає порт відправлення, а останній повідомляє вантажовідправника письмово. Відправник незапитаного вантажу вправі ним розпорядитися. Якщо відправник у 10-денний строк з дня отримання повідомлення про незапитаний вантаж не забезпечить його прийняття і вивіз, перевізник має право реалізувати вантаж іншій організації. Вантаж, що швидко псується, небезпечний, а також вантаж, зберігання якого потребує спеціального приміщення або відведення значної площі, а також вантаж, тривале зберігання якого становить небезпеку в санітарному чи пожежному відношенні, можуть бути реалізовані іншій організації до перебігу 10-денного строку.

Порядок реалізації таких вантажів встановлено Декретом Кабінету Міністрів України від 8 квітня 1993 р. № 33-93 “Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни”, згідно з яким підлягають вилученню та реалізації: а) вантажі, що знаходяться на зберіганні у морських торговельних портах понад установлені договорами терміни, і вантажі, терміни зберігання яких під митним контролем закінчилися і митницею не вжито заходів до їх реалізації, у разі відсутності доручення вантажовласників (вантажовідправників) щодо

подальшого їх відправлення; б) вантажі, подальше відправлення яких неможливе з вини вантажовласника (вантажовідправника) та незалежних від морських торговельних портів причин (відсутність або неналежне оформлення експортної ліцензії, інших документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших правил, тощо); в) вантажі, що відповідно до чинного законодавства визнані безхазяйним майном. За наявності у порту зазначених вантажів він має запропонувати відправнику протягом 20 днів з моменту надіслання повідомлення про неможливість відправлення вантажу визначитися з його відправленням або дати згоду на вилучення та реалізацію. Після одержання від відправника письмової згоди на вилучення та реалізацію вантажу, а також у разі неодержання відповіді протягом 20 днів з моменту надіслання повідомлення вантаж вилучається і реалізується, про що повідомляється відправникові.

Згідно з Положенням про Комісії з питань вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться понад установлені терміни в морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях, розташованих на території АР Крим, Донецької, Запорізької, Миколаївської, Одеської, Херсонської областей, затвердженим наказом Мінтрансу України, Міністерства економіки та з питань європейської інтеграції України від 19 березня 2002 р. № 178/75 рішення про вилучення та реалізацію вантажу приймається за заявою керівника порту комісією (останні створено) і оформлюється актом, який підписується членами комісії. У разі необхідності проводиться товарна експертиза. Реалізація вилученого у відправника вантажу здійснюється уповноваженим Кабінетом Міністрів України органом на конкурсній основі і, як правило, за вільно конвертовану валюту. Якщо вантаж реалізувати неможливо, порт відправляє його відправникові. У такому разі вартість навантажувально-розвантажувальних робіт, зберігання, перевезення, оформлення документів та інші витрати, пов’язані з відправленням вантажу, списуються з відправника або одержувача у безакцентному порядку.

***Право вимагати видачі вантажу, вартість якого була відшкодована***

Одержувач або відправник мають право вимагати видачі вантажу, який знайдено, незважаючи на оформлення його нестачі чи втрати, навіть тоді, коли перевізник відшкодував пов’язані з

цим збитки. У даному разі одержувач або відправник зобов'язані повернути перевізнику суму отриманого відшкодування.

Порядок реалізації цього права закріплено у транспортних кодексах, статутах і правилах перевезення вантажів.

П. 4.10 Загальних правила перевезення вантажів морем передбачено, що одержувач має право вимагати відшкодування за втрату вантажу, якщо останній не було йому видано протягом 30 днів після закінчення строку доставки або часу, необхідного для виконання перевезення у тих сполученнях, для яких строки доставки не встановлено. Однак, якщо протягом шести місяців після перебігу зазначеного строку цей вантаж буде доставлено у пункт призначення, одержувач зобов'язаний його прийняти і повернути перевізнику суму, яку він отримав як відшкодування за втрату вантажу за відрахуванням штрафу за прострочення у доставці.

Особливістю перевезення вантажів морським транспортом є те, що воно пов'язане з небезпеками і випадковостями, які нерідко завдають шкоди судну чи вантажу. Можуть виникати ситуації, коли треба пожертвувати частиною чи усім вантажем, щоб урятувати судно чи решту вантажу. Такі збитки можуть бути визначені загальною чи окремою аварією.

Відповідно до ст. 277 Кодексу торговельного мореплавства загальною аварією визнаються збитки, яких зазнають внаслідок надзвичайних витрат і пожертв, здійснених з наміром і розумно для рятування судна, фрахту та вантажу від спільної для них небезпеки. Так, до загальної аварії належать збитки, заподіяні судну або вантажу навмисною посадкою судна на мілину або гасінням пожежі на судні, тощо. Перелік обставин, за яких збитки можуть бути визнані загальною аварією, подано у ст.ст. 279, 280 Кодексу торговельного мореплавства. Збитки розподіляються між судном, фрахтом та вантажем відповідно до їхньої вартості. Пропорційний розподіл загальної аварії між учасниками перевезення застосовують і в тому разі, коли небезпека, що спричинила надзвичайні витрати або пожертви, виникла з вини одного з учасників договору морського перевезення чи третьої особи. Проте відповідно ст. 281 цього ж кодексу, зазначений розподіл не позбавляє учасників загальної аварії права на стягнення з відповідальної особи заподіяних збитків. Для цього спочатку встановлюють наявність загальної аварії. Розрахунок її розподілу (диспаша) проводиться за заявою заінтересованих осіб диспашерами, які володіють знаннями

та досвідом у галузі морського права. За складання диспаші береться збір. Розмір його включається в диспашу і розподіляється між усіма заінтересованими особами пропорційно до часток їхньої участі у загальній аварії.

Згідно ст. 294, 295 вищевказанного нормативного акта, витрати та пожертви, що не мають ознак загальної аварії, визнаються окремою аварією. До неї належать: збитки та втрати, що їх зазнало судно або вантаж внаслідок продовження тривалості рейсу (від простою, зміни цін тощо); вартість викинутого за борт вантажу, який самозайнявся, чи вантажу, що перевозився на судні всупереч правилам і звичаям торговельного мореплавства, та інші. У цьому разі збитки не підлягають розподілові між судном, фрахтом та вантажем, їх зазнає або той, хто їх заподіяв, або той, на кого падає відповідальність за заподіяння їх.

Відповідно до ст. 117 Статуту залізниць України відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо останній не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення строку доставки, а у разі перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні – після закінчення двох місяців з дня приймання його до перевезення. Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених строків, одержувач зобов’язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У разі коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, вказана сума зменшується з урахуванням збитків, визначених у порядку, передбаченому ст. 114 Статуту залізниць України.

Згідно ст. 179 Статуту автомобільного транспорта автотранспортна організація відповідає: 1) у разі втрати або нестачі вантажу і багажу – в розмірі вартості вантажу і багажу, який втрачено чи якого не вистачає; 2) у разі пошкодження вантажу або багажу – в розмірі суми, на яку зменшилася його вартість; 3) у разі втрати вантажу або багажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, - у розмірі оголошеної цінності вантажу або багажу, якщо не буде доведено, що вона менша за його дійсну вартість.

Якщо внаслідок пошкодження, за яке автотранспортна організація несе відповідальність, якість вантажу або багажу змінилася настільки, що він не може бути використаний за прямим призначенням, одержувач має право відмовитися під вантажу і вимагати відшкодування за його втрату. Коли втрачений вантаж буде згодом знайдено, одержувач має право вимагати видачі йому цього вантажу чи багажу, повернувши відшкодування, одержане за його втрату або нестачу.

Після прибуття вантажу до пункту призначення відповідальність перед перевізником за одержання конкретного вантажу несе одержувач. Однак він може перекласти на відправника всі суми штрафів, зборів та збитків, які сплачені перевізникові внаслідок неправильних дій відправника з даного перевезення.

***Довгострокові договори***

Відповідно ст. 914 ЦК, п. 3, 4 ст. 307 ГК на будь-якому виді транспорту можливе укладення довгострокоих договорів. Тобто перевізник та відправник вантажу в разі потреби здійснювати систематичні перевезення можуть укладати довгострокові договори.

Довговстроковий договір – договір, за яким перевізник зобов’язується у встановлені строки приймати, а відправник – подавати до перевезення вантажі у погодженому сторонами обсязі. В довгостроковому договорі про перевезення вантажів визначаються обсяги, строки та інші умови надання транспортних засобів і подання вантажів до перевезення, порядок розрахунків та інші умови перевезень.

Для такого договору характерне те, що він вступає в силу з моменту підписання, тобто є консенсуальним, і на момент укладення регулює відносини майбутнього вантажовідправника з перевізником.

Предметом довгострокового договору є зобов язання перевізника в установлений строк приймати, а вантажовідправника – подавати до перевезення вантажі у погодженому сторонами обсязі.

На думку В.О. Клепікової, довгостроковий договір є організаційно-господарським договором, який характеризується такими ознаками: 1) довгостроковий договір перевезення вантажу, на відміну від договору перевезення вантажу, який укладається на окрему відправку вантажу, є кон-сенсуальною угодою, для укладення якої достатньо лише згоди сторін, оскільки укладення не супроводжується передачею вантажу однією стороною іншій; 2) правові норми, що регулюють укладення довгострокових договорів, мають диспозитивний характер і надають тим самим сторонам можливість укладати їх за своїм волевиявленням; 4) правове значення довгострокового договору полягає у тому, що він є підставою для укладення так званого основного договору перевезення вантажу. Але, у будь-якому разі, перевага на боці останнього, оскільки довгостроковий договір не породжує прав та обов'язків сторін щодо перевезення певної партії вантажу. Отже, довгостроковий договір спрямований на організацію вантажних перевезень, його можна визначити організаційно-господарським договором, за умовами якого перевезення певної партії вантажу здійснюється відповідно до договору перевезення вантажу, укладеного на його підставі.

Зобов'язання з перевезення конкретного вантажу виникає з договору перевезення, що укладається у момент прийняття перевізником у відправника вантажу разом з відповідним транспортним документом. Якщо укладенню договору передує планове завдання, то сторони конкретизують його на основі оперативних документів, зокрема декадних заявок – на залізничному, річковому та повітряному транспорті.

На думку деякіх спеціалістів, планування перевезень є пережитком радянського ладу, коли планування займало центальне місце не лише у методах держаного регулювання діяльності з організації перевезень, а й в усій истені народного господарства. Але на нашу думку, планування перевезення вантажів є допоміж-

ним і дуже важливим заходом у функціонуванні транспортних організацій. Ми підтримуємо Т.В. Смірнова, який визначав, що планування перевезень вантажів сприяє організації рафіональної діяльності перевізників, забезпечує економію витрат, допомогає ефективно використовувати матеріальні, трудові та фінансові ресурси.

Згідно із ст.ст. 17, 18 Статуту залізниць України перевезення вантажів залізничним транспортом організовуються на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень. Останнє здійснюється залізницями відправлення на основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів та замовлень відправників. За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:1) за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, - з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами; 2) за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), - за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами). За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами. Залізниця і відправник несуть також відповідальність за недодержання зобов'язань з надпланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця.

Відповідно ст. 106 Статуту залізниць, за невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

На внутрішньому водному транспорті передбачено укладення навігаційних договорів на перевезення вантажу, в яких, згідно з п. 60 Статуту внутрішнього водного транспорту, мають визначатися умови перевезення, що характеризують специфічні властивості вантажів. До того ж, встановлені у навігаційному договорі обсяги перевезень повинні відповідати затвердженому плану перевезення вантажів. У випадку невиконання планів перевезення вантажів на річковому транспорті перевізник та відправник відповідають у розмірі 25 відсотків перевізної плати за всю непред'явлену або невивезену кількість вантажу. Штрафи за невикоання зобов'язань, що випливають з плану перевезення чи прийнятого до виконання замовлення на позапланове перевезення, є виключною неустойкою, адже збитки від неподання перевізних засобів та непред'явлення вантажу сторони одна одній не відшкодовують.

Положеннями ст. 34 – 36 Статуту автомобільного транспорту передбачено, що на підставі плану перевезень вантажів автотранспортні підприємства або організації укладають з вантажовідправниками чи вантажоодержувачами річні договори на перевезення вантажів автомобільним транспортом, їх укладення має відбуватися у строк не пізніше ніж через 45 днів після затвердження річних планів перевезень. За річним договором на перевезення вантажів автомобільним транспортом автотранспортне підприємство або організація зобов'язуються в установлені строки приймати, а вантажовідправник – пред'являти до перевезення вантажі в обумовленому обсязі. У річному договорі встановлюються обсяги і умови перевезень, визначаються раціональні маршрути і схеми вантажопотоків тощо. Оскільки нині до автотранспортних підприємств плани перевезень вантажів не доводяться, сторони несуть зазначену відповідальність за невиконання зобов'язань щодо обсягів вантажу, який підлягає перевезенню за договором (разовим замовленням). Зокрема, відправник, який не пред'явив вантаж до перевезення автомобільним транспортом, сплачує автот-

ранспортній організації штраф у розмірі 20 відсотків від вартості перевезення всієї непред'явленої кількості вантажу порівняно з кількістю, передбаченою договором на певний місяць. Вантаж, пред'явлений відправником у стані, що не відповідає правилам перевезення, і не приведений ним у належний стан у строк, що забезпечує своєчасну відправку, вважається непред'явленим.

Ст. 128 Статуту автомобільного транспорту передбачає відповідальність і перевізника – автотранспортна організація, що не подала відправникові транспортні засоби, достатні для перевезення вантажу, передбаченого договором або прийнятим до виконання разовим замовленням, повинна сплатити йому штраф у розмірі 20 відсотків від вартості перевезення всієї невивезеної кількості підготовленого до відправлення вантажу порівняно з договірною кількістю. Надання перевізних засобів, непридатних до перевезення вантажу, передбаченого замовленням, прирівнюється до ненадання транспортних засобів.

Згідно з ч. 3 ст. 128 КТМ перевізник і вантажовласник у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів можуть укладати довгострокові договори про організацію морських перевезень.

У транспортних статутах і кодексах неведено перелік обставин, за наявності яких відправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезення вантажів (ми розглдали їх раніше). Але коли невиконання плану первезення сталося з причин, не зазначених у цих переліках, але які не можуть бути визнані і як провина сторони у зобов'язанні, відповідальність з перевізника чи відправника не знімається.

Принцип реального виконання зобов'язань, які випливають з плану перевезення, полягає в тому, що на вимогу відправника неподані перевізні засоби в одному періодні перевізник повинен надолужувати в наступних періодах. Цей обов'язок перевізника кореспондує обов'язку відправника якпостачальника за договором поставки поповнювати недопоставлену кількість продукції у наступних здавальних періодах. У цьому разі норми, що регулюють договірні відносини з поставок, взаємодють з нормами транспортного законодавства. Наприклад, залізниця у разі неподачі з її вини перевізних засобів для виконання місячного плану переве-

зення вантажів зобов'язана на вимогу відправника виділити перевізні засоби доя поповнення недовантаження протягом наступного місяця цього самого кварталу. Перевізні засоби, не подані в останньому місяці кварталу, мають бути виділені у першому місяці наступного кварталу.

На морському та річковому транспорті поповнення недовантажень здійснюється в межах навігаційного періоду.

Отже, на залізничному і морському транспорті укладаються довгострокові договори на організацію перевезень, на внутрішньому водному - навігаційні, на автомобільному транспорті - річні, а на повітряному - спеціальні договори щодо регулювання систематичних вантажних перевезень.

## 1.2. Договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні

### *Нормативне регулювання договору перевезення вантажу в прямому змішанному сполученні*

У ряді випадків перевезення вантажів до пункту призначення неможливо здійснити одним видом транспорту, чи таке перевезення є неефективчним чи дорогим. Для уникнення цього законодавець передбачив можливість перевевезення вантажів у прямому змішанному сполученні, тобто різними видами транспорту – залізничним, внутрішньоводним, морським, автомобільним, кожен з яких, здійснюючи перевезення вантажу на своєму відрізку руху вантажу, продовжує процес перевезення, розпочатий первісним перевізником.

Перевезення вантажу у прямому змішанному сполученні на підставі взаємодіє різних видів транспорту, надають можливість використовувати переваги кожного з них при здійсненні перевезень вантажів. Такі перевезення надають переваги як перевізникам, так і відправникам: немає необхідності складати окремі товаросупроводжувальні документи і розраховуватися на кожному виді транспорту, виключаються операції з приймання вантажів їх володарями в пунктах перевалки тощо. Але в усіх випадках при таких перевезеннх вантаж потребух перезавантаження з одного виду транспорту на інший (наприклад, з залізничних вагонів на борт судна, з борту судна в автомобіль). У зв’язку з цим особливої актуальності набуває організація, чіткість та взаємоузгодженість у роботі всіх видів транспорту, їх взаємодія при здійсненні перевезень вантажів, що досягається шляхом нормативного регулювання діяльності транспортних організацій з перевезення ванажів у прямому змішаному сполученні.

Відносини, пов’язані з перевезенням вантажу в прямому змішаному сполученні, регулюються двома видами договорів – договором перевезення вантажу в прямому змішанному сполученні та угодами, які укладають транспортні організації різних видів транспорту, що регламентують порядок їх роботи з організаціїї перевезень вантажу.

Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні регулюються нормами ГК і ЦК, транспортними статутами, правилами перевезення та іншими нормативними актами.

У Статуті залізниць України перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні присвячено розділ V, у Статуті внутрішнього водного транспорту Союзу РСР – розділ VIII, а в Статуті автомобільного транспорту це питання врегульовано розді-

лом VII. Суттєвою ознакою цих нормативних актів є те, що норми зазначених нормативних актів ідентичні за змістом.

Але інші нормативні акти, що присвячені врегулюванню цього питання, характеризуються неузгодженістю та застарілістю. Так, не може якісно регулюватися взаємодія таких видів транспорту, як залізничний і повітряний, бо Повітряний кодес України не має положень про таку взаємодію.

Дещо краще врегульовані перевезення вантажів на змішаному залізнично-водному транспорті, які здійснюються відповідно Правил перевезення вантажів у прямому змішанному залізнично-водному сполученні, затверджені наказом Мінтранса України № 334 від 28 травня 2002 р., зі змінами та доповненнями від 31 січня 2004 р. Але регулювання взаємодії між іншими транспортими організаціями залишається на рівні міжорганізаційних угод, що суттєво впливає на єдність транспортної системи України та права відправників і отримувачів.

На нашу думку, наасьогодні виникла суттєва потреба у розробці нового закону, наприклад "Про перевезення у прямому змішанному сполученні", який закріпив би основні положення щодо перевезень вантажів у такому сполученні.

***Основні положення договору перевезення вантажу в прямому змішанному сполученні***

Згідно ст. 312 ГК за договором перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні перевезення здійснюється від вантажовідправника до вантажоодержувача двома або більше перевізниками різних видів транспорту за єдиним перевізним документом.

Як визначає О.В. Клепікова, договір перевезення вантажу характеризують такі ознаки: 1) участь у перевезенні двох і більше перевізників; 2) належність перевізників до різних видів транспорту; 3) наявність єдиного перевізного документа.

Залежно від того, які види транспорту беруть участь у перевезенні, визначають договори перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному, залізнично-автомобільному, водно-автомобільному, залізнично-водно-автомобільному сполученні. Не можуть бути однозначно визнані перевезення вантажів у змішаному повітряно-водному та повітряно-залізничному сполученні прямими, оскільки оформлюються різними перевізними документами.

Особливістю договору перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні є те, що відправнику та одержувачу протистоїть не один перевізник, а більше, які визначаються співперевізниками. У цьому разі кожний з них, приймаючи вантаж від попереднього перевізника, виконує свій обов'язок щодо перевезення вантажу на певній ділянці шляху, який виникає з договору перевезення, укладеного первісним перевізником.

Укладення договору на перевезення у прямому змішаному сполученні характеризує комбінація зобов'язань. Під час укладення договору перевізник, поряд з обов'язком доставити вантаж у пункт призначення, набуває прав представника вантажовідправника і на підставі цього потім укладає від імені вантажовідправника договір із співперевізником. Таким чином, кожний наступний співперевізник, вступаючи у зобов'язання з попереднім, стає представником вантажовідправника.

Як визначає А.В. Довгерт, договір перевезення у прямому змішаному сполученні характеризується складною природою відносин, що виникають між співперевізниками. Зокрема: 1) всі перевізники, які беруть участь у перевезенні, виступають перед вантажовідправником як єдиний перевізник; 2) кожний наступний перевізник, вступаючи у договір, продовжує виконання обов'язків попереднього перевізника (Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затверджені наказом Мінтрансу України від 21 листопада 2000 р. № 644); 2) у співперевізників, на відміну від перевізника, з яким укладено договір перевезення, не існує договірних відносин з вантажовідправником та вантажоодержувачем; 3) стороною у договорі перевезення є лише той перевізник, якому вантажовідправник передав вантаж до перевезення, тому співперевізники беруть участь не у договорі, а в його виконанні; 4) правовідносини між співперевізниками регулюються єдиним договором перевезення, який укладає вантажовідправник з перевізником у пункті відправлення.

Таким чином, сторонами в договорі перевезення вантажу в прямому змішанному сполученні є перевізник та відправник. При цьому виконання частини своїх зобов'язань з цього договору перевізник покладає на інші транспортні організації, які діють на підставі угод, укладених з організацією перевізника.

Розподіл відповідальності між усіма транспортними організаціями, що приймали фактичну участь у перевезенні вантажу, регулюються транспортним законодавством на підставі положень ЦК: перевізник, що уклав договір з відправником, не відповідає за невиконання або неналежне виконання умов перевезення іншою транспортною організацією, що перевозила вантаж.

Строк доставки вантажів в прямому змішанному сполученні визначається виходячи з совокупності строків доставлення їх транспортними організаціями всіх видів транспорту, що приймали участь в перевезенні вантажу, та розраховуються на підставі правил розрахування строків доставлення вантажів, що діють на відповідних видах транспорту. За договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні відповідальність за прострочення несе перевізник того виду транспорту, з вини якого затримано доставку вантажу. Проте вимога щодо сплати штрафів за прострочення пред'являється до перевізника, який здає вантаж одержувачеві у пункті призначення. Як підкреслює А.В. Мілашевич, у транспортної організації, що видає отримувачу вантаж і несе відповідальність за просточення його доставки, є право вимагати у регресному порядку у транспортної організації, що допустила прострочення, відшкодування понесених внаслідок цього збитків.

Зобов'язання з забезпечення збереження вантажу, що перевозиться у прямому змішаному сполученні, несуть усі транспортні організації, що приймали участь у його перевезенні. Майнову відповідальність за незбереження вантажу, який перевозиться у прямому змішаному сполученні, несуть: сторона, котра подає вантаж до передачі його у пунктах перевалки; сторона, яка приймає вантаж після передачі його у пунктах перевалки.

***Вузлові угоди***

Відносини перевізників під час перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні та умови роботи перевалочних пунктів регулюються вузловими угодами. Порядок укладення вузлових угод встановлюється транспортними кодексами та статутами.

Вузлова угода є господарським договором, який регулює відносини перевізників під час перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні та умови роботи перевалочних пунктів. Названа вище угода – специфічний вид договору, який регулює відносини перевізників щодо перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший. А тому посередньо розглядається поряд з

договором перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні. Вузлову угоду характеризують такі правові ознаки: 1) вона укладається між перевізниками поза участі в ньому відправника і одержувача; 2) укладення цього договору між перевізниками є обов'язковим в силу відповідних імперативних норм транспортних статутів і правил перевезення; 3) законодавством не встановлено санкцій за неукладення або несвоєчасне укладення вузлових угод; 4) вказана угода регулює відносини, пов'язані з перевалкою вантажу, а не з його безпосереднім перевезенням.

Передача вантажів у пунктах перевалки здійснюється за передаточними відомостями. Сторона, яка передає вантаж, надає разом з ним стороні, котра приймає вантаж, передаточну відомість, на всіх примірниках якої сторони засвідчують виконання своїх обов'язків підписом та календарним штемпелем дня подання останніх. Н.П. Бурса, В.Б. Ляндерс підкреслюють, що передаточну відомість не можна вважати формою договору на перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, оскільки такою є накладна. Передаточна відомість оформлює виконання зобов'язань, що виникають з вузлової угоди. Зобов'язання сторін, які виникають із зазначеної угоди, можна умовно поділити на зобов'язання щодо обсягу перевалки вантажів, передачі їх з одного виду транспорту на інший та розрахунків за виконання робіт, пов'язаних з перевалкою вантажів.

## 2. ДОГОВІР ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ

За ***договором перевезення пасажира*** одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажира) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу – також за його провезення (ст. 910 ЦК України).

Договір перевезення пасажирів та багажу є: **оплатним**, якщо інше не передбачено у законодавстві або договорі; **двостороннім**, адже кожна зі сторін має і права, і обов'язки; **консенсуальним** відносно перевезення пасажирів (є укладеним з моменту досягнення сторонами згоди за всіма суттєвими умовами) і **реальним** щодо перевезення багажу (є укладеним з моменту передачі багажу для перевезення).

Відповідно до ст.52 Закону України «Про автомобільний транспорт» для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, при туристичних перевезеннях, перевезеннях на замовлення договір перевезення пасажира автомобільним транспортом загального користування вважається укладеним з *моменту посадки в автобу*с. Договір перевезення пасажира на таксі набуває чинності *з моменту посадки пасажира*. У зазначених випадках договір перевезення пасажирів є **реальним.**

Видоутворюючими ознаками цього договору, як зауважують професори М.І.Брагінський і В.В.Вітрянський, є особливості його *предмету* та *суб'єктивного складу*. *Предметом* цього договору є дії перевізника щодо доставки пасажира у пункт призначення, а у разі здавання пасажиром багажу, – дії перевізника щодо доставки багажу, який має бути виданий управненій на отримання багажу особі, а також дії пасажира щодо сплати встановленої плати за проїзд та провезення багажу.

У юридичній літературі можна зустріти твердження про те, що перевезення багажу здійснюється на підставі самостійного договору перевезення багажу, який, на відміну від договору перевезення пасажирів є реальним і відрізняється від останнього офоромленням. Проте у визначенні договору перевезення пасажира міститься обов'язок перевізника здійснити перевезення багажу. Та обставина, що таке зобов'язання перевізника виникає лише у разі здачі пасажиром багажу, свідчить про особливу правову при-

роду цього зобов'язання, яка полягає у факультативному характері.

Особливість *суб'єктивного складу* полягає у тому, що *пасажиром* є фізична особа, а його контрагентом – транспортна організація, яка належить, як правило, до транспорту загального користування і визнається суб'єктом публічного договору.

Відповідно до п.п.31-35 ст.9 Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» надання послуг щодо перевезення пасажирів і багажу підлягає ліцензуванню.

Разом із цим, не можна погодитися з думкою про те, що перевезення за плату пасажирів та їхніх речей громадянами, які здійснюють їх епізодично, регулюються нормами про договір підряду, а не правилами транспортного законодавства. Епізодичність перевезення не змінює предмету договору, яким залишається надання послуг щодо перевезення пасажира та його багажу. Головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги. Корисний ефект такої діяльності не виступає у вигляді певного осяжного матеріалізованого результату, як це має місце у підрядних договорах, а полягає в самому процесі надання послуги.

На морському та повітряному транспорті перевезення пасажирів може здійснюватися на основі чартеру, але, з огляду на те, що такі договори укладаються не з окремими пасажирами, а з організацією, яка виконує роль фрахтувальника, слід погодитися з тим, що чартер є самостійним видом договору перевезення.

Перевезення пасажирів може здійснюватися на підставі договору морського круїзу. Так, за ст.195 Кодексу торговельного мореплавства (далі – КТМ) за договором морського круїзу одна сторона – організатор круїзу зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за певною програмою і надати учасникові круїзу всі пов'язані з цим послуги (морське перевезення, харчування, побутове та екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона − учасник круїзу зобов'язується сплатити за це встановлену плату. Проте цей договір не кваліфікується як різновид договору морського перевезення пасажирів, а вважається інститутом, що існує поряд з інститутом морського перевезення пасажирів.

Перевезення пасажирів та багажу регламентується, зокрема, Гл. 64 ЦК, ст.ст.104-125 Статуту внутрішнього водного транспорту, ст.ст. 100-104 Статуту залізниць України, Порядком обслуговування громадян залізничним транспортом, Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу, ст.ст. 52-54, 64-67 Закону України «Про автомобільний транспорт», Гл.3 КТМ, Правилами користування трамваєм і тролейбусом у містах України, Законом України «Про міський електричний транспорт», Правилами надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом, Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту. На ці відносини поширюються норми Закону України «Про захист прав споживачів».

Перевезення пасажирів здійснюються залізничним, автомобільним, річковим, морським, повітряним, міським транспортом – метрополітеном, трамваями і тролейбусами. Виділяють разові (для проїзду в одному, а іноді і у зворотному напрямку) та тривалі договори перевезення (укладаються шляхом придбання абонементного білету).

Згідно з ч.2 ст. 915 ЦК договір перевезення транспортом загального користування є *публічним договором*, тобто перевізник у такому випадку має надавати послуги з перевезення будь-якій особі на рівних умовах, за винятками, визначеними законодавством. Перевезенням транспортом загального користування є перевезення, що здійснюється юридичною особою, якщо із закону, інших нормативно-правових актів або ліцензії, виданої цій організації, випливає, що вона має здійснювати перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти за зверненням будь-якої особи (ч.1 ст.915 ЦК).

Підприємець не має права відмовитися від укладення публічного договору за наявності у нього можливостей надання споживачеві відповідних послуг. У разі необґрунтованої відмови підприємця від укладення публічного договору він має відшкодувати збитки, завдані споживачеві такою відмовою (ч.4 ст.633 ЦК).

Так, рішенням Апеляційного суду м. Києва від 11 травня 2004 р. були частково задоволені позовні вимоги громадянина Я. до ТОВ «Супутник-Авто» про відшкодування моральної шкоди, завданої неправомірною відмовою працівника цього товариства у

праві безоплатного проїзду. Суд встановив, що Я., як учасник ліквідації наслідків ЧАЕС, мав право на безоплатний проїзд, а водій маршрутного транспортного засобу, що належало ТОВ «Супутник-Авто», висадив Я. з транспортного засобу, пославшись на те, що у транспортному засобі вже знаходилося дві особи, які мали право на пільговий проїзд, а більшу кількість осіб із пільгами було заборонено безоплатно провозити правилами товариства. Проте твердження про наявність у транспортному засобі двох осіб, які користувалися пільгами на проїзд, не підтвердилися, і суд визнав відмову перевізника необґрунтованою.

Відповідно до п. 2.2.15 Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України (далі – Правила перевезень залізничним транспортом) *залізниця має право відмовити в оформленні проїзних документів у разі*, якщо: а) замовник проїзного документа не згоден з умовами цих Правил; б) у поїзді (за винятком приміських) немає вільних місць; в) перевезення пасажирів припинено внаслідок надзвичайних подій. За п.29 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту *пасажиру може бути відмовлено у перевезенні*: у разі відсутності вільних місць або відмови придбати квиток на проїзд в автобусі; якщо він порушує громадський порядок; якщо своїм багажем, ручною поклажею чи одягом може забруднити транспортний засіб або одяг інших пасажирів, а також якщо він намагається перевезти заборонені для перевезення багаж, ручну поклажу та інші речі.

За способом укладення договір перевезення пасажирів є договором *приєднання*, адже умови цього договору встановлюються у стандартних формах, зокрема, Міністерством транспорту та зв’язку України, на базі правових актів, і який може бути укладений лише шляхом приєднання пасажира до запропонованого договору в цілому.

*Укладення договору перевезення пасажира та багажу підтверджується* видачею відповідно *квитка* та *багажної квитанції*, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів).

Цей договір може укладатися й конклюдентними діями пасажира без видачі білета (використання жетон або магнітної картки у метро).

Якщо у пасажира викрадено проїзний документ на станції початкового відправлення, то він повинен повідомити про це органи міліції на залізничній станції для отримання довідки. *Довідка міліції не дає права на отримання проїзного документа безоплатно, але дає право першочергового його придбання* (п.2.7.1 Правил перевезень залізничним транспортом).

За п.2.2.13 Правил перевезень залізничним транспортом *загублені проїзні документи не поновлюються*, як і зіпсовані проїзні документи (замоклі, розірвані, обгорілі тощо), за якими не можна повністю встановити дані поїздки.

Слід погодитися з професорами М.І.Брагинським і В.В.Вітрянським, що зазначені правила, що не допускають відновлення прав пасажирів за втраченими або пошкодженими проїзними документами, не враховують правового значення цих документів (білетів), які лише посвідчують (підтверджують) факт укладення договору перевезення пасажира. Тому втрата білету не може бути підставою недійсності договору перевезення пасажира або припинення його дії. Укладення нового договору у цьому випадку є неправомірним, а пасажир, у разі доведення правомірності своїх вимог щодо заняття конкретного місця, має право на його зайняття.

Так, за пар.2 ст.6 Єдиних правил до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів, договір перевезення повинен бути підтверджений одним або кількома проїзними документами, що надаються пасажиру. Проте відсутність, неправильність або втрата проїзного документа не впливає ні на існування, ні на дійсність договору, що залишається під дією цих Єдиних правил. Аналогічні правила передбачені й у пар.2 ст.3 Протоколу про поправки до Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень.

З огляду на це, позитивними є норми п. 6.2.1 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, за яким у разі втрати або псування квитка (його частини) пасажиром перевізник на клопотання пасажира може замінити такий квиток (його частину) шляхом видачі дубліката квитка.

При посадці у вагон пасажир зобов’язаний пред’явити провіднику проїзний документ. Пасажири, які здійснюють поїздку за пільговими, безплатними, службовими проїзними документами, зобов’язані пред’явити документ про право на такий проїзд, а па-

сажири з іменними квитками – паспорт або посвідчення особи з фотокарткою (п. 2.12.2 Правил перевезень залізничним транспортом).

У зв'язку з тим, що цей договір є публічним і до нього застосовується законодавство про захист прав споживачів, на транспортні організації загального користування покладається низка публічно-правових обов'язків, спрямованих на створення необхідних умов для належного обслуговування громадян, які мають намір скористатися послугами транспортних організацій. Такі обов'язки мають забезпечувально-організаційний характер.

Так, згідно з п.100 Статуту залізниць України *залізниці повинні забезпечувати* потреби населення у пасажирських перевезеннях, безпеку користування залізничним транспортом, необхідні зручності, якісне обслуговування пасажирів на вокзалах і в поїздах, своєчасне перевезення і збереження багажу і вантажобагажу. Залізниці забезпечують надання на вокзалах приміщення для обслуговування пасажирів поштовим, телеграфним і телефонним зв'язком, продажу періодичної преси, обробки і зберігання пошти. За п.35 Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом всередині вокзалу або в безпосередній близькості від вокзалу (пасажирської платформи) має бути забезпечено функціонування санітарних вузлів для безплатного користування пасажирів. Відповідно до п.37 зазначеного Порядку приміщення станцій, вокзалів, призначених для пасажирів та персоналу, повинні забезпечуватися в достатній кількості питною водою, що відповідає державним стандартам, з розрахунку на максимальний пасажирообіг.

Основні ***обов'язки перевізника*** закладені у визначенні договору перевезення, а саме: *перевезти другу сторону (пасажира) до пункту призначення*, а в разі здавання багажу – також *доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу*.

Перевізник зобов'язаний *своєчасно подати транспортні засоби для посадки пасажирів та їх відправлення відповідно до розкладу*. Наприклад, за п.6.5.1 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу термін чинності квитка продовжується, якщо перевізник відміняє рейс, на який пасажир має підтверджене бронювання; пропустить узгоджене місце зупинки; не виконуватиме рейс у розумні строки (до трьох годин) понад час відправлення

рейсу, який зазначений у квитку. Якщо це було зумовлено дією форс-мажорних обставин, то перевізник за п. 13.2. зазначених Правил має перевезти пасажира до місця призначення своїм наступним рейсом, на якому є вільне місце у сплаченому пасажиром класі, або перевезти пасажира до місця призначення за іншим маршрутом своїми рейсами або рейсами іншого перевізника, чи наземним транспортом, або повернути пасажиру сплачені кошти.

Перевізник зобов'язаний *надати пасажиру місце у транспортному засобі, що відповідає придбаному квітку*. Відповідно до п.2.2.6 Правил перевезень залізничним транспортом в проїзних документах, оформлених у вагони з нумерованими місцями, зазначається номер та дата відправлення поїзда, номер вагона та номер місця. В проїзних документах, оформлених від іншої проміжної станції, номер місця не вказується, але вільне місце гарантується і надається провідником вагона.

За п.п.2.12.6, 2.12.7 Правил перевезень залізничним транспортом у випадку неправильного оформлення касою проїзних документів або видачі проїзного документа без наявності вільних місць у вагоні, продажу двох проїзних документів на одне місце начальник поїзда і провідник вагона зобов'язані допустити пасажира у вагон і вжити заходів задля надання йому місця в поїзді. За відсутності місця у вагоні, до якого придбано проїзний документ, начальник поїзда зобов'язаний надати пасажиру, за його згодою, місце в іншому вагоні (у тому числі і більш високої категорії – без доплати). Якщо ж пасажиру надано місце нижчої категорії, то йому повертається різниця вартості проїзду. У разі неможливості надати місце пасажиру в цьому ж поїзді, йому – за його згодою – надається відповідне місце в іншому поїзді з переоформленням проїзних документів безплатно, а у разі відмови пасажира від запропонованої заміни місця, йому повертається вартість проїзду і послуг.

У повітряних перевезеннях перевізник має право змінити надане місце навіть після посадки пасажира на борт повітряного судна з причин безпеки і технічних причин (п. 9.3 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу).

Перевізник зобов'язаний *забезпечити безпеку пасажира та збереження його багажу.*

Перевізник за ст.192 КТМ зобов'язаний до початку перевезення привести судно у стан, придатний для плавання і безпечного перевезення пасажирів, завчасно належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним для плавання, укомплектувати екіпажем і утримувати судно в такому стані протягом усього часу морського перевезення пасажирів. Час же перевезення морським транспортом охоплює час перебування пасажира та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажира водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником (ч.2 ст.184 КТМ).

Забезпечення безпеки пасажира певною мірою виконується за рахунок страхування його життя та здоров'я. За п.6 ч.1 ст.7 Закону України «Про страхування» особисте страхування від нещасних випадків на транспорті є видом обов'язкового страхування. Страхувальниками цього виду страхування є пасажири, які сплачують страховий платіж під час оплати проїзного квитка. Страхування багажу (вантажобагажу) належить до виду добровільного страхування (п.9 ч.1 ст.6 Закону України «Про страхування»).

Перевізник зобов'язаний *доставити пасажира та його багажу у пункт призначення в установлений строк*. Цей строк зазначається в затверджених перевізником розкладах руху транспортних засобів.

Перевізник зобов'язаний *надавати пасажиру комплекс послуг щодо відповідного сервісного обслуговування, яке було оплачено пасажиром під час придбання квітка.*

Так, за п. 6.7.1 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу перевізник повинен надати пасажиру обслуговування згідно зі сплаченим класом обслуговування. Відповідно до п.6.5.1 цих Правил, якщо перевізник не може надати обслуговування відповідно до оплаченого класу обслуговування, то у разі згоди пасажира на подальше перевезення термін чинності його квитка повинен бути продовжений на час до виконання першого рейсу, на якому є місце для такого пасажира в сплаченому класі обслуговування.

За п.62 Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом у купейних, плацкартних та м'яких вагонах пасажири всіх поїздів не менше трьох разів на день забезпечуються чаєм,

цілодобово кип'яченою гарячою та охолодженою водою, а в загальних вагонах – питною водою. Відповідно до п. 63 зазначеного Порядку постільні речі у пасажирському вагоні (матрац, подушка, наволочка, ковдра, простирадло та рушник) видаються провідником вагона за бажанням пасажира, за окрему плату, розмір якої встановлює суб'єкт господарської діяльності – власник (володілець) вагона. Доставка постільних речей на спальне місце пасажира і збирання її за 30 хвилин до прибуття пасажира до місця призначення є обов'язком провідника вагона. Плата за користування постільними речами у пасажирському вагоні може справлятися також у квиткових касах.

Відповідно до ч.2 ст.19 Закону України «Про захист прав споживачів» забороняється примушувати споживача придбавати товари і послуги неналежної якості або непотрібного йому асортименту.

Антимонопольним комітетом України (АМКУ) за останній час було виявлено кілька порушень зазначеного правила з боку залізниці. Зокрема, АМКУ офіційно рекомендував Південно-Західній залізниці припинити надання обов'язкового харчування у потягу №1/2 сполученням «Київ-Москва-Київ», введене наказом цієї залізниці, за яким вартість харчування включалася у вартість квитка. Зазначені дії відповідно до ч.1 ст.29 Господарського кодексу є зловживанням монопольним становищем. Аналогічні порушення були виявлені АМКУ у діях ДП «Придніпровська залізниця», яке пропонувало альтернативний комплект білизни, безпідставно включаючи у нього не передбачені інструкцією Мінтрансзв'язку товари, що підвищувало вартість комплекту цієї постільної білизни. Зловживанням монопольним становищем були визнані й дії Державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниці») щодо запровадження обов'язкового придбання комплекту постільної білизни, вартість якої була включена у вартість квитка.

*Перевізник має право* на отримання плати за перевезення пасажира та його багажу (у разі здавання), вимагати від пасажира дотримання правил перевезення відповідним транспортом, відмовитися від договору перевезення у випадках, передбачених у законодавстві чи договорі.

Достатньо значний перелік підстав для відмови у перевезенні передбачений у розділі 11 Правил повітряних перевезень па-

сажирів і багажу, до яких, зокрема, належать такі: пасажир не виконав указівок перевізника, пов'язаних з забезпеченням безпеки польоту, якості і комфорту перевезення пасажирів, створює незручності для перевезення пасажирів, у зв'язку з чим перевізник не може виконати зобов'язання перед пасажирами, які перебувають на борту повітряного судна; пасажир демонструє агресивну поведінку з використанням погроз стосовно інших пасажирів, працівників перевізника та екіпажу повітряного судна; якщо відповідний тариф або будь-які збори, податки, які повинні бути сплачені пасажиром, не були сплачені або кредитна угода, узгоджена між перевізником і пасажиром, не була виконана; якщо пасажир не пред'явив для перевірки необхідні для подорожі документи.

За п. 2.20.1 Правил перевезень залізничним транспортом пасажир видаляється з поїзда в таких випадках: 1) якщо пасажир перебуває у явно вираженому нетверезому стані та порушує при цьому правила проїзду і громадський порядок, заважає спокою інших пасажирів; 2) при виявленні перевезення пасажиром заборонених до перевезення предметів та речовин і відмові видалити їх з поїзда; 3) якщо пасажир перебуває в стані захворювання, що призводить до порушення спокою оточуючих, і немає можливості помістити його окремо.

Згідно зі ст. 189 КТМ перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажира у разі: 1) воєнних або інших дій, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу; 2) блокади порту відправлення або призначення; 3) затримання судна за розпорядженням властей з причин, що не залежать від сторін договору; 4) залучення судна для спеціальних потреб держави. Договір морського перевезення пасажира припиняється без відмови сторін, якщо: 1) судно загине або буде силоміць захоплене; 2) судно буде визнане непридатним для плавання. Перевізник має право затримати відхід судна, змінити маршрут перевезення, місце посадки або висадки пасажира, якщо такі дії будуть необхідні внаслідок стихійного лиха, несприятливих санітарно-епідеміологічних умов у порту відправлення, призначення або за маршрутом перевезення, та інших подій і явищ, що не залежать від перевізника і роблять неможливим виконання договору морського перевезення пасажира.

*Пасажир зобов'язаний* додержуватися порядку, що діє на транспорті, правил користування транспортним засобом і пасажирськими приміщеннями (ст.53 Закону України «Про автомобільний транспорт», п. 15 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу, п. 11.2 Правил перевезення залізничним транспортом).

Пасажир відповідно до п. 15.1 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу *не має права* заважати екіпажу при виконанні ним своїх службових обов'язків і *має* виконувати вказівки командира повітряного судна та екіпажу щодо гарантування безпеки польоту, повітряного судна та безпечного, ефективного і комфортабельного польоту пасажирів. Пасажир має відмовитися від поведінки, яка може викликати або викликає протест інших пасажирів. На борту повітряного судна пасажир *не має права* бути в стані алкогольного або наркотичного сп'яніння або під впливом будь-якої іншої речовини, яка може призвести до небезпеки або становити небезпеку для інших пасажирів, речей, повітряного судна або його екіпажу. Вживання будь-яких алкогольних напоїв на борту повітряного судна дозволяється лише у кількості, що пропонується перевізником (п. 15.3 зазначених Правил).

*Пасажир зобов'язаний оплатити проїзд*. Відповідно до ст.916 ЦК за перевезення пасажирів і багажу стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати не визначений, стягується розумна плата. Плата за перевезення пасажирів і багажу транспортом загального користування визначається за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у встановленому порядку.

Пільгові умови перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти транспортом загального користування можуть встановлюватися організацією, підприємством транспорту за їх рахунок або за рахунок відповідного бюджету у випадках, встановлених законом та іншими нормативно-правовими актами.

За п. 4 Додатку № 3 до постанови Кабінету Міністрів України «Про ціноутворення в умовах реформування економіки» Мінтранс за погодженням з Мінекономіки встановлює тарифи: на перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом (крім приміських перевезень), автобусами міжміських міжобласних

маршрутів, річковим транспортом (крім перевезень у закордонному плаванні та міському і приміському сполученні).

Провізна плата сплачується під час укладення договору, а у разі перевезення у немаршрутних таксомоторах – після завершення перевезення.

*Пасажир має право на безпечне і якісне перевезення*. Окрім цього згідно зі ст.911 ЦК *пасажир має право*:

1. *Одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком*. За п. 2.1.2. Правил перевезень залізничним транспортом кожний пасажир має право займати, як правило, одне місце згідно з придбаним проїзним документом. За бажанням пасажира і за наявності вільних місць йому може надаватись можливість викупити окреме купе в купейному вагоні для проїзду одного, двох чи трьох пасажирів, чи для одного пасажира – двомісне купе в вагоні СВ, або для одного-двох пасажирів – тримісне купе в м'якому вагоні.

2. *Провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця*. У цьому випадку дитина є також пасажиром з відповідними правами та обов'язками.

3. *Купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною*.

4. *Перевозити з собою безоплатно ручну поклажу у межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами)*. Так, за п.1.8 Правил перевезень залізничним транспортом *ручна поклажа* – це предмети або речі, які перевозяться разом з пасажирами. До ручної поклажі належать предмети і речі, що легко переносяться і за своїми розмірами без труднощів розміщаються у вагонах на місцях, що призначені для розміщення ручної поклажі. Кожний пасажир має право безплатно перевозити з собою у вагоні ручну поклажу вагою до 36 кг на повний, пільговий, безплатний проїзний документ і 15 кг на дитячий. Перевезення ручної поклажі понад встановлену норму і перевезення без оплати собак та інших тварин, дозволених до перевезення, спричиняє накладення штрафу, сплата якого не звільняє пасажира від оплати вартості перевезення надлишкової вартості ручної поклажі.

Згідно з п.3.1.6 Правил перевезень залізничним транспортом у приміському сполученні кожний пасажир має право перевезти при собі безплатно ручну поклажу не більше 36 кг на квиток пов-

ний та пільговий і 15 кг на дитячий, а також додатково за окрему плату не більше 50 кг. Вартість перевезення додаткової ваги ручної поклажі у приміському сполученні становить вартість проїзду дорослого пасажира.

Відповідно до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту *ручна поклажа* – це вантаж вагою до 30 кг, що перевозиться пасажиром. За п.2 Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України *ручна поклажа* визначається як речі, упаковані для перевезення предмети, розміром до 60 х 40 х 20 см або вагою до 30 кг, а також довгомірні предмети завдовжки до 150 см та діаметром до 10 см, які перевозяться пасажиром. Згідно з п.2 ч.1 ст.190 КТМ пасажир має право перевозити з собою *каютний багаж* безкоштовно в межах установлених норм. *Ручна поклажа* за п. 12.8.1 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу має відповідати вимогам, установленим перевізником щодо розміру та ваги. Вона повинна розміщуватися під кріслом пасажира або в багажному відсіку в салоні повітряного судна, доступному для використання пасажиром протягом польоту.

5. *Зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на 10 діб, а в разі хвороби – на весь час хвороби*. Порядок реалізації цього права на залізничному транспорті визначений у п.2.15.2 Правил перевезень залізничним транспортом, за яким пасажир повинен не пізніше 3-х годин після прибуття поїзда пред'явити свій проїзний документ черговому по вокзалу, начальнику станції або начальнику вокзалу для проставляння відмітки: «Станція... . Зупинка з продовженням терміну дійсності квитка». Проїзний документ слід пред'явити до каси тієї станції, на якій пасажир зупинився, або станції, розташованої далі на маршруті прямування, для компостування та оформлення плацкарти. Однак переривання поїздки за приміським квитком є неприпустимим, крім випадків, що сталися внаслідок зміни руху поїзда (п.2.15.5 зазначених Правил).

Згідно з п.112 Статуту внутрішнього водного транспорту у разі поїздки на відстань не менш ніж 500 км пароплавство зобов'язано продовжити дію проїзного білета на одну зупинку не більш ніж на 10 діб. Пасажир зобов'язаний до відправлення судна, але не пізніше ніж через годину після прибуття судна, заявити

про зупинку начальнику порту, пристані або вокзалу, яким має бути зроблена на квитку відповідна відмітка. У разі зупинку на шляху слідування плацкарта втрачає чинність і її вартість пасажиру не повертається.

6. *Відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка* – залежно від строку та причини здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами). За п. 128 Статуту залізниць України у всіх випадках повернення проїзних документів (крім випадків, які сталися з вини залізниці) з пасажира утримується плата, встановлена за послуги (комісійний збір). Збори (плата), сплачені за резервування місць і продаж квитків, поверненню не підлягають.

Відповідно до ст. 188 КТМ пасажир має право в будь-який час до відходу судна, а після початку рейсу − в будь-якому порту, в який судно зайде для посадки або висадки пасажирів, відмовитись від договору морського перевезення. Пасажир, *який повідомив перевізника про відмову від перевезення*, має право отримати назад плату за проїзд і провіз багажу. Якщо пасажир відмовився від перевезення не пізніше встановленого терміну або не з'явився до відходу судна через хворобу, або відмовився до відходу судна від перевезення з цієї ж причини з пред'явленням відповідного документа або з причин, що залежать від перевізника, пасажиру повертається *вся внесена ним плата за проїзд і провіз багажу*.

За п.14.4.1 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу перевізник має право відмовити в поверненні сум, якщо: заява про це була подана пасажиром після закінчення терміну чинності квитка; за квиток, який придбаний за спеціальним тарифом і правилами використання якого не передбачене повернення сум; перевізник має документальне підтвердження того, що квиток був придбаний і використаний пасажиром лише як засіб для вирішення своїх імміграційних або візових питань. Суми за дублікатом квитка не повертаються (п. 14.4.2 зазначених Правил)

7. *Отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом*. За п.2.11.8 Правил перевезень залізничним транспортом про запізнення поїзда пасажири та особи, які зустрічають, повинні бути повідомлені засо-

бами зв'язку не пізніш як за 3 години до часу його прибуття на станцію за розкладом. За годину до прибуття такого поїзда повинен бути оголошений очікуваний час прибуття, а за 20 хвилин – номер колії чи платформи. Про запізнення приміського поїзда пасажири оповіщаються не пізніше як за 20 хвилин до часу та в час прибуття за розкладом.

Згідно з п.2.1.3 Правил перевезень залізничним транспортом начальник станції відправлення поїзда і адміністрація пункту продажу проїзних документів зобов'язані не пізніше моменту оформлення проїзду поінформувати пасажирів про всі заплановані зміни в розкладі руху пасажирських поїздів. Якщо ці зміни оголошені після придбання пасажирами проїзних документів, пасажири мають бути проінформовані про зміни в розкладі руху перед посадкою у вагон. Якщо продаж проїзних документів на цей поїзд уже розпочався, то перенесення часу відправлення поїзда раніше часу, встановленого діючим розкладом руху поїздів, є неприпустимим.

Відповідно до п. 26.3 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу перевізник (його агент) при продажу квитків обов'язково повинен довести до відома пасажира: зазначені Правила; Правила перевізника щодо перевезень пасажирів і багажу; вартість перевезення за відповідним маршрутом; вартість, умови і обмеження при перевезенні за спеціальним тарифом; адміністративні формальності при подорожі за відповідним маршрутом; межі відповідальності перевізника при перевезенні пасажира і багажу; суми компенсації за затримку в перевезенні; заборонені до перевезення речі і товари.

За п. 13.4 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу перевізник має право змінювати час відправлення рейсу, про що повинен своєчасно проінформувати пасажира. Перевізник має право змінювати тип повітряного судна без повідомлення про це пасажира.

Пасажир може мати також *інші права*, встановлені ЦК, іншими законами, у тому числі Законом України «Про захист прав споживачів», транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

Так, окрім права зробити зупинку у дорозі або відмовитися від договору, пасажиру надається ще *право на продовження дійсності проїзного документу*.

За п.2.4.6 Правил перевезень залізничним транспортом пасажир має право на продовження дійсність проїзного документа (квитка і плацкарти) у разі: а) ненадання пасажиру місця, вказаного у проїзному документі (крім приміського сполучення); б) запізнення пасажира на поїзд з пункту пересадки з вини залізниці. Перевізник зобов'язаний оформити пасажиру новий проїзд без стягнення будь-яких платежів. Також згідно з п.2.4.7 зазначених Правил пасажир має право на продовження дійсності проїзного документа (квитка і плацкарти) у разі: а) запізнення пасажира на поїзд, якщо про це було заявлено ним не пізніше 3-х годин після відправлення поїзда; б) якщо пасажир не зміг виїхати поїздом внаслідок хвороби чи нещасного випадку і пред'явив проїзний документ разом з довідкою лікувального закладу не пізніше 1 місяця після відходу поїзда. У цих випадках нова поїздка, з доплатою вартості плацкарти, може бути оформлена протягом 10 діб після проставляння відмітки.

Окрім цього підставою для продовження дії квітка на повітряні перевезення є смерть дружини (чоловіка) або члена сім'ї пасажира, який не розпочав подорож, або смерть пасажира на маршруті – особам, які супроводжують такого пасажира. Продовження термінів чинності квитків має здійснюватися після одержання належного свідоцтва про смерть на період, що не перевищує 45 днів з дати смерті пасажира (пп. 6.5.2, 6.5.4 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу).

За п. 33 Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом пасажири з проїзними документами *мають право* безперешкодного та безоплатного проходу до залів чекання, операційного залу, користування підземними та надземними переходами чи іншим обладнанням для пасажирів.

Відповідно до Правил перевезень залізничним транспортом пасажиру також надаються такі права: 1) *переоформити проїзний документ* на поїзд, який відходить раніше, у вагон вищої або нижчої категорії, або здійснити заміну місць, вказаних у проїзному документі, на місця будь-якого вагона такої ж категорії (п.2.12.1); 3) за наявності вільних місць у вагоні *продовжити поїздку далі станції, зазначеної в квитку* (крім вагонів зі змінним трафаретом

(п.2.14.1); 4) на станції початкового відправлення або після переривання поїздки *змінити* її *маршрут* (п.п. 2.15.5, 2.15.6); 5) перейти під час прямування поїзду у вагон іншої категорії (п.2.18.2).

Окрім цього *пасажир має право здати для перевезення багаж*.

Так, за п.п. 4.1.1–4.1.3 Правил перевезень залізничним транспортом до перевезення багажем приймаються речі пасажира, упаковані в закриті валізи, скрині, невеликі ящики, фанерні коробки, а також корзини, лантухи, вузли або паки, перев'язані залізною стрічкою або мотузкою. Вага окремого місця не повинна бути більшою ніж 75 кг, а довжина більшою за три метри, за умови, що завантаження багажу в багажний вагон може проводитися без труднощів.

Відповідно до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту багажем є вантаж вагою понад 30 кілограмів, що перевозиться пасажиром.

Відповідно до Розділу 3 Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу *багажем* є предмети, майно та інша особиста власність пасажира, які є необхідними для особистого користування, комфорту чи для забезпечення зручностей у зв'язку з його подорожжю. Особливістю використання терміну «багаж» у нормативному регулюванні повітряних перевезень полягає у тому, що він охоплює *зареєстрований багаж і ручну поклажу (незареєстрованний багаж) пасажира*. Інформація щодо максимальної кількості багажу, що транспортується без доплати, зазначається у квитку. Перевезення багажу понад установлену перевізником безоплатну максимальну кількість багажу має бути оплачене пасажиром. Інформацію щодо такої оплати повинен надати перевізник (його агент) при реєстрації (бронюванні).

За п.2 Правил користування трамваєм і тролейбусом у містах України *багаж* − це речі, упаковані для перевезення предмети, розміром більше 60 х 40 х 20 см або вагою понад 30 кг, а також довгомірні предмети завдовжки більше 150 см та діаметром понад 10 см (крім лиж), які перевозяться пасажиром.

Законодавство передбачає обмеження щодо майна, яке може бути здане пасажиром як багаж. Так, до перевезення багажем залізничним транспортом не допускаються речі, зазначені в п.42 Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом, а

також: а) вогненебезпечні, наркотичні речовини; б) предмети, які можуть розповсюджувати інфекцію та поширюють сморід; в) тварини, за винятком дрібних домашніх тварин (собак, котів, птахів та ін.) в клітках або в іншій відповідній тарі, якщо це не заборонено ветеринарними правилами; г) продукти, що швидко псуються. Постановою Кабінету Міністрів України затверджений Перелік небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом, а також предметів і речовин, заборонених до перевезення пасажирами та членами екіпажів у пасажирському салоні, але дозволених до перевезення у багажу.

Багаж перевозиться у багажному вагоні чи багажному відділені судна, літака, автомобіля.

Під час здавання багажу до перевезення пасажир може оголосити його цінність, яка зазначається в багажній квитанції у графі «Оголошена цінність». Якщо пасажир не бажає оголосити цінність багажу, то в багажній квитанції у графі «Оголошена цінність» слід проставити відмітку: «Від оголошення цінності відмовляюсь», яка підписується пасажиром. Сума оголошеної цінності встановлюється зі слів пасажира у гривнях і не повинна перебільшувати фактичної вартості предметів, які знаходяться у багажі. Цінність продуктів, що швидко псуються, і багажу, прийнятого в багажний вагон на зупинкових платформах (за ярликами), не оголошуєть. Якщо у працівника станції, у випадку оголошення пасажиром ціни свого багажу у сумі більш як 500 грн. за місце, виник сумнів у правильності оцінки, то він має право вимагати розпакування багажу для перевірки (пп. 4.2.10–4.2.12 зазначених Правил).

За п.4.4.5. Правил перевезень залізничним транспортом кожне місце багажу, зданого до перевезення, маркується відповідно до встановлених Правил маркування багажу і вантажобагажу.

Від перевезення багажу слід відрізняти перевезення вантажобагажу. На відміну від перевезення багажу, за п.5.1.1 Правил перевезення залізничним транспортом вантажобагаж приймається до перевезення *від будь-якої фізичної чи юридичної особи без пред'явлення проїзного документа*. З огляду на це, слід погодитися з тим, що договір перевезення вантажобагажу є окремим договором перевезення.

Плата за перевезення багажу стягується при його прийманні, за винятком випадків приймання багажу за ярликом, оплата за

перевезення якого стягується на станції призначення під час видачі (п. 4.2.19 Правил перевезень залізничним транспортом).

За п. 4.2.5 Правил перевезень залізничним транспортом багаж може бути прийнятий у пасажира на підставі проїзного документа, до вказаної в ньому станції або станції, розташованої в межах приміської зони станції призначення пасажира, якщо вона відкрита для приймання та видачі багажу. Якщо пасажир їде до станції, яка закрита для видачі багажу, то він може оформити багаж до найближчої станції видачі багажу, навіть якщо вона й знаходиться поза шляхом прямування пасажира.

Термін доставки багажу залізничним транспортом визначається часом прямування поїзда, з яким відправлено багаж, до станції призначення, а у разі перевантаження – часом прямування узгоджених поїздів з додаванням однієї доби на кожне перевантаження. Крім того, термін доставки багажу збільшується на час: а) непередбачених затримок, зроблених з метою виконання митних та інших процедур; б) перерви руху пасажирських поїздів, якщо така перерва сталася не з вини залізниці; в) перевірки багажу, якщо виявлено порушення п. 4.1.3 Правил перевезень залізничним транспортом; г) потрібний для пересилання багажу. Термін доставки вважається дотриманим, якщо до його закінчення багаж прибув на станцію призначення і може бути поданим до видачі. Час затримання в доставці багажу вираховується із 24 годин дня, в який повинен прибути багаж.

В день прибуття багажу станція його призначення посилає одержувачу повідомлення про прибуття багажу та місце його отримання (якщо про повідомлення є запис в багажній квитанції). Якщо такого запису немає, то одержувач довідується про прибуття багажу особисто в багажній касі (п. 4.6.1 Правил перевезень залізничним транспортом).

Пасажир має право вимагати видачі багажу у будь-якому проміжному пункті.

Відповідно до п. 4.6.4. Правил перевезень залізничним транспортом багаж видається пред’явнику багажної квитанції. Багажна квитанція при видачі багажу відбирається. Залізниця не зобов’язана упевнятися в тому, що пред’явник багажної квитанції має право на одержання багажу. На вимогу пред’явника багажної квитанції залізниця зобов’язана перевірити багаж в його присутності, щоб зафіксувати пошкодження багажу.

За п. 4.6.11. зазначених Правил багаж, не затребуваний пасажиром протягом 30 діб із дня прибуття на залізничну станцію призначення, підлягає реалізації згідно з законодавством України. Багаж може бути реалізованим і раніше, якщо внаслідок довгого зберігання він втрачає свої якості чи його вартість зберігання перевищує вартість самого багажу. Якщо місце перебування пасажира встановлено, то залізниця повинна попередити його письмово про майбутній продаж багажу. Сума, отримана від продажу багажу, сплачується пасажиру, за винятком вирахувань, що належать залізниці, згідно з законодавством України.

## 3. Правове регулювання перевезення пошти

### 3.1 Загальні положення щодо перевезення пошти

Важливою складовою національної системи зв'язку є поштовий зв'язок. Послуга поштового зв'язку складається із сукупності операцій з приймання, обробки, перевезення та доставки (вручення) поштових відправлень. Стратегічним напрямом розвитку поштового зв'язку є активізація та розширення масштабів надання послуг у цій сфері, вдосконалення функціонування міжнародної пошти, оптимізація доставки поштових відправлень, що тісно пов'язане з процесом перевезення. Тому надзвичайно важливим є правове врегулювання перевезення пошти, бо від злагодженого здійснення цієї операції залежатиме якість надання усієї послуги цілком.

**Серед основних нормативних актів, що врегульовують відносини з перевезення пошти** в першу чергу необхідно назвати ***Цивільний кодекс України*** (надалі – ЦК), в якому врегулюванню процесу перевезення пошти присвячені ст.ст. 908, 913, 915, 916, 919, 924.

Так, ст. 908 передбачає, що підставою для здійснення перевезення пошти є укладення договору перевезення, що повинен бути засвідчений відповідним письмовим документом. Стаття 908 ЦК передбачає можливість визначення умов перевезення угодою сторін. Це положення відображає свободу договору у ринкових відносинах, з правом сторін вільно визначати його умови (ст. 627 ЦК). У транспортній діяльності це положення має свою специфіку через особливості транспорту (масовість операцій, єдність транспортно-технологічних процесів, інтереси безпеки).

Норми ЦК також визначають загальний порядок перевезення пошти у прямому змішаному сполученні. Так, згідно ст. 913 перевезення вантажу, пошти може здійснюватися кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом. Відносини організацій, підприємств транспорту, що здійснюють перевезення у прямому змішаному сполученні, визначаються за домовленістю між ними, тобто ця стаття передбачає можливість здійснення перевезень вантажів, пасажирів і багажу кількома видами транспорту за єдиним транспортним документом. Ст. 915 ЦК передбачає порядок перевезення пошти транспортом загального користування. Особливість транспорту загального користування – наявність

обов’язку здійснювати перевезення за зверненням будь-якої фізичної чи юридичної особи. Однією з особливостей також є умова надання цього виду послуг на рівних умовах усім споживачам. Саме тому договір перевезення пошти на транспорті загального користування визнається публічним договором (ст. 633 ЦК).

Ст. 916 ЦК передбачає, що за перевезення пошти стягується провізна плата у розмірі, що визначається за домовленістю сторін, якщо інше не встановлено законом або іншими нормативно-правовими актами. Якщо розмір провізної плати не визначений, стягується розумна плата. Плата за перевезення пошти, що здійснюється транспортом загального користування, визначається за домовленістю сторін, якщо вона не встановлена тарифами, затвердженими у встановленому порядку. Пільгові умови перевезення пошти транспортом загального користування можуть встановлюватися організацією, підприємством транспорту за їх рахунок або за рахунок відповідного бюджету у випадках, встановлених законом та іншими нормативно-правовими актами. Законодавством України у сфері державного регулювання цін (тарифів) передбачено різний порядок встановлення провізних платежів залежно від виду транспорту і виду послуг, що надаються ними. Так, згідно з Постановою Кабінету Міністрів “Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)”від 25 грудня 1996 р. Мінтранс за погодженням з Мінекономіки встановлює тарифи на перевезення пошти залізничним транспортом у межах України та пов’язані з ними послуги.

Ст. 919 ЦК встановлює, що перевізник зобов'язаний доставити пошту до пункту призначення у строк, встановлений договором, якщо інший строк не встановлений транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них, а в разі відсутності таких строків — у розумний строк. Строки виконання договору пошти перевезення встановлюються транспортними статутами і кодексами.

Ст. 924 ЦК передбачає, що перевізник відповідає за збереження пошти у розмірі фактичної шкоди з моменту прийняття їх до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження вантажу, багажу,

пошти сталися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало.

Крім ЦК, відносини з перевезення пошти регулюються правовими актами, які можна умовно поділити на загальні, що присвячені узгодженню правових питань з перевезення пошти взагалі, та спеціальними, що визначають саме правовий порядок перевезення пошти.

**До загальних нормативних актів, що врегульовують процес перевезення пошти також відносяться:** Закони України ***"Про транспорт"*** від 10 листопада 1994 р., ст. 6 якого передбачає правові основи здійснення господарської діяльності підприємств транспорту; ***"Про ліцензування певних видів господарської діяльності***" від 1 червня 2000 р. № 1775-III, відповідно п. 46 ст. 9 якого ліцензуванню підлягає пересилання поштових переказів, простих та реєстрованих листів, поштових карток, бандеролей та посилок масою до 30 кілограмів, ***"Про залізничний транспорт"*** від 4 липня 1996 р**.** та ***"Про автомобільний транспорт"*** від 5 квітня 2001 р., які визначають порядок перевезення пошти залізничним та автомобільним транспортом, ***"Про інформацію"*** від 2 жовтня 1992 р. № 2657-XII, який встановлює загальні правові основи одержання, використання, поширення та зберігання інформації, закріплює право особи на інформацію в усіх сферах суспільного і державного життя України, а також, систему інформації, її джерела (до яких відноситься і пошта), визначає статус учасників інформаційних відносин, регулює доступ до інформації та забезпечує її охорону, захищає особу та суспільство від неправдивої інформації; ***"Про зовнішньоекономічну діяльність"*** від 16 квітня 1991 р., який визначає основні засади діяльності підприємств ( в тому числі і при перевезенні пошти) з перетинанням митної території України; ***Митний кодекс України*** від 11.07.2002 № 92-IV, який визначає загальні засади перетинання митного кордону України, в тому числі і для пошти; "***Про захист економічної конкуренції"*** від 11 січня 2001 р. № 2210-III, норми якого визначають правові засади підтримки та захисту економічної конкуренції, в тому числі у галузі перевезення пошти та спрямовані на забезпечення ефективного функціонування економіки України на основі розвитку конкурентних відносин; ***"Про ціни та ціноутворення"*** від 3 грудня 1990 р. № 507-XII, норми якого закріплюють напрямки і пріоритети у встановленні цін, у

тому числі і при визначенні плати за перевезення пошти; ***"Про зв'язок"*** від 16 травня 1995 р., ст. 23 якого визначає, що підприємства і об'єднання зв'язку мають право перевозити пошту на всіх маршрутах і лініях залізничного, повітряного, автомобільного і гужового транспорту згідно з договорами. Перевезення пошти різними видами транспорту здійснюється за правилами, що затверджуються Адміністрацією зв'язку разом з Міністерством транспорту України. Державні органи влади, органи місцевого самоврядування, підприємства, об'єднання, установи та організації, транспортні засоби яких використовуються для перевезення пошти, зобов'язані сприяти якнайшвидшому перевезенню за призначенням усієї пошти, що відправляється підприємствами і об'єднаннями зв'язку, та забезпечувати її збереження.. Транспортні засоби, що належать підприємствам і об'єднанням зв'язку, не можуть використовуватися для виконання робіт, не пов'язаних діяльністю у цій галузі. Перевезення пошти від підприємств та об'єднань зв'язку до місця доставки та доставка її рибалкам до місця вилову риби, працівникам лісових ділянок та іншим адресатам, які перебувають поза населеними пунктами, здійснюється транспортними засобами і за кошти підприємств, організацій та установ, в яких працюють адресати тощо.

Особливої уваги серед загальних нормативних актів заслуговує Закон України ***"Про поштовий зв'язок"*** від 4 жовтня 2001 р. № 2759-III, який визначає правові, соціально-економічні та організаційні основи дальності у сфері надання послуг поштового зв'язку, а також регулює відносини між органами державної влади та органами місцевого самоврядування, операторами поштового зв'язку і користувачами їх послуг. Так, ст. 13 цього нормативного акту встановлюють, що оператори надають користувачам послуги поштового зв'язку відповідно до законодавства України та проводять іншу підприємницьку діяльність в установленому законом порядку. Послуги поштового зв'язку надаються на договірній основі згідно з Правилами надання послуг поштового зв'язку, що затверджуються Кабінетом Міністрів України. У договорі про надання послуг поштового зв'язку, якщо він укладається у письмовій формі, та у квитанції, касовому чеку тощо, якщо договір укладається в усній формі, обов'язково зазначаються найменування оператора та об'єкта поштового зв'язку, які надають послуги, дата та вид послуги, її вартість. Договір про надання

послуги поштового зв'язку вважається укладеним після оплати користувачем вартості цієї послуги, якщо інше не передбачене відповідними договорами. При цьому оператори забезпечують схоронність поштових відправлень і грошових коштів. З метою захисту об'єктів поштового зв'язку, поштових відправлень і грошових коштів (у тому числі під час перевезень) персоналу операторів, який пройшов спеціальну підготовку, надається право використовувати зброю і засоби самооборони та індивідуального захисту. Перелік працівників оператора, яким надається право використовувати зброю і засоби самооборони та індивідуального захисту, визначається уповноваженим центральним органом виконавчої влади у галузі зв'язку. Порядок придбання, обліку, зберігання, ремонту та знищення вогнепальної зброї, боєприпасів до неї, а також засобів самооборони та індивідуального захисту персоналу операторів встановлюється відповідно до закону. Порядок застосування вогнепальної зброї визначається законом.

Ст. 14 цього ж нормативного акту визначає, що не можуть пересилатися предмети, які становлять загрозу життю, здоров'ю людей, знищення чи пошкодження майна. Перелік предметів, які заборонені до пересилання у поштових відправленнях, встановлюється Кабінетом Міністрів України. Порядок вилучення із поштових відправлень предметів, які заборонені до пересилання у поштових відправленнях, та порядок розпорядження ними визначається законом. У ст. 15 визначається, що національний оператор забезпечує надання на всій території України універсальних послуг поштового зв'язку за переліком, який затверджується Кабінетом Міністрів України. Держава забезпечує фінансову підтримку національного оператора у наданні універсальних послуг поштового зв'язку. За порушення законодавства у сфері надання послуг поштового зв'язку оператори несуть відповідальність згідно із законами України.

Відповідальність за невиконання чи неналежне виконання послуг з пересилання внутрішніх поштових відправлень, доручень користувачів щодо поштових переказів передбачена ст. 18, згідно якої оператори несуть таку матеріальну відповідальність перед користувачами: за повну втрату реєстрованих поштових відправлень (рекомендованого листа, бандеролі, поштової картки, повідомлення про вручення поштового відправлення), посилок та прямих контейнерів без оголошеної цінності – відшкодування ва-

ртості послуг поштового зв'язку та штраф у розмірі 100 відсотків вартості цих послуг; за часткову втрату (пошкодження) вкладення посилки без оголошеної цінності – відшкодування його вартості пропорційно масі втраченої або пошкодженої частини вкладення шляхом ділення розміру тарифу за пересилання на чисту масу вкладення та штраф у розмірі 100 відсотків вартості послуг поштового зв'язку; за повну втрату (пошкодження) вкладення посилки з оголошеною цінністю, листа або бандеролі з оголошеною цінністю – відшкодування в розмірі суми оголошеної цінності поштового відправлення, вартості послуг поштового зв'язку та штраф у розмірі 25 відсотків вартості цих послуг; за часткову втрату (пошкодження) вкладення посилки з оголошеною цінністю, листа або бандеролі з оголошеною цінністю з описом вкладення – повернення (відшкодування) вартості вкладення або його пошкодженої частини згідно з описом, вартості послуг поштового зв'язку та штраф у розмірі 25 відсотків вартості цих послуг. Якщо пошкоджене вкладення може бути використане, сума відшкодування зменшується за домовленістю з відправником або адресатом. У разі відмови відправника або адресата від одержання частково пошкодженого вкладення воно реалізується оператором. У разі незазначення в описі вартості вкладених предметів або пересилання без опису розмір відшкодування визначається пропорційно масі втраченої або пошкодженої частини вкладення незалежно від її фактичної вартості, але не більше оголошеної цінності посилки, листа або бандеролі. В цьому випадку вартість одиниці маси визначається шляхом ділення суми оголошеної цінності на чисту масу вкладення; за невиплату грошей за поштовими переказами, а також порушення строків пересилання поштових переказів – відповідно до законодавства України; за несвоєчасну доставку усіх видів реєстрованих поштових відправлень – штраф у розмірі 25 відсотків вартості послуг поштового зв'язку. За втрату (пошкодження) міжнародних поштових відправлень і посилок оператори несуть відповідальність відповідно до вимог актів Всесвітнього поштового союзу та законодавства України, за невиплату міжнародних поштових переказів – відповідно до міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Відповідно ст. 19 вищевказаного нормативного акту користувачі мають рівні права на користування послугами поштового

зв’язку на всій території України. Користувачі мають право на одержання поштових відправлень на свою домашню, службову адресу, до запитання чи з використанням абонементних скриньок. Поштові відправлення для адресатів, які перебувають за межами населених пунктів, вручаються цим адресатам у найближчому до них об'єкті поштового зв’язку. Поштові відправлення належать відправникам до моменту вручення адресатам, якщо вони не вилучені відповідно до закону. Користувачі відповідно до закону несуть відповідальність за збитки, завдані операторам або третім особам внаслідок вкладення до поштових відправлень предметів, заборонених до пересилання, або неналежного упакування вкладення, що пересилається.

Згідно ст. 21 засобом оплати послуг поштового зв’язку за пересилання письмової кореспонденції, є поштові марки (в тому числі надруковані на поштових конвертах і поштових картках), що надаються національним оператором. Національний оператор видає поштові марки, марковані конверти і картки за тематикою і зразками, які погоджуються з Редакційно-художньою радою, склад, функції, права та обов’язки якої визначаються уповноваженим центральним органом виконавчої влади у галузі зв’язку.

Ст. 22 Закону України “Про поштовий зв’язок” визначає, що оператори для перевезення пошти використовують власні транспортні засоби, а також на договірних засадах транспорт інших фізичних та юридичних осіб. Спеціально обладнані транспортні засоби із нанесеними на них розпізнавальними знаками та кольорографічним оформленням, які використовуються операторами для надання послуг поштового зв’язку, є спеціалізованими транспортними засобами поштового зв’язку. Вимоги щодо обладнання транспортних засобів та нанесення на них розпізнавальних знаків і кольорографічного оформлення встановлюються уповноваженим центральним органом виконавчої влади у галузі зв’язку відповідно до законодавства України. Перевезення поштових відправлень автомобільним, водним, залізничним та авіаційним транспортом здійснюється на договірних засадах відповідно до законодавства України. Перевезення поштових відправлень транспортом загального користування, перевантаження поштових відправлень здійснюються у першочерговому порядку. Приймання поїздів, у складі яких курсують спеціально обладнані вагони для перевезення пошти, повинно здійснюватися на платформи і колії,

де забезпечуються необхідні умови для обміну пошти. Проїзд транспортних засобів поштового зв'язку до об'єктів поштового зв'язку, в тому числі розташованих при вокзалах, станціях та портах, а також у пунктах пропуску через державний кордон України, з метою обміну поштових відправлень здійснюється безперешкодно, позачергово і безоплатно.

Також до загальних нормативних актів, що присвячені регулюванню перевезення пошти можна віднести ***Правила надання послуг поштового зв'язку***, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 17 серпня 2002 р. № 1155, ст.ст. 49-55 якого визначають умови упакування поштових відправлень, ст.ст. 104 – 130 – порядок доставки поштових відправлень, ***Статут про дисципліну працівників зв'язку***, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 30 липня 1996 р. № 877, норми якого визначають умови роботи та відповідальність працівників зв'язку, в тому числі і при перевезенні пошти; ***Положення про митний контроль та митне оформлення міжнародних поштових відправлень***, затверджене наказом Державної митної служби України і Державного комітету зв'язку та інформатизації України від 27 жовтня 1999 р. №680/108, зареєстрованим у Міністерстві юстиції 17.11.99 за №791/4084; ***Положення про порядок здійснення контролю за доставкою вантажів у митниці призначення,*** затверджене наказом Держмитслужби від 8 грудня 1998 р. за № 771 і зареєстроване в Міністерстві юстиції України 22 січня 1999 р. за №42/3335; ***Концепцію ціноутворення УДППЗ "Укрпошта"***, затверджену наказом УДППЗ "Укрпошта" від 19 квітня 2002 р. № 149, яка встановлює порядок формування та встановлення тарифів на послуги, які надає УДППЗ "Укрпошта", в тому числі і за перевезення пошти, ***Методичні рекомендації з формування собівартості послуг зв'язку***, затверджені наказом Державного комітету зв'язку та інформатизації України від 29 травня 2001 р. № 87 та ***Методику визначення витрат на послуги поштового зв'язку***, затверджена наказом Держкомзв'язку та інформатизації України від 31 січня 2001 р. № 12, які встановлюють методичні рекомендації з формування собівартості послуг зв'язку, включаючи витрати на перевезення, тощо.

**Одним з ключових спеціальних нормативних актів, присвячених перевезенню пошти** є ***Порядок пересилання поштових відправлень***, затверджений Постановою Кабінету Міністрів

України від 17 серпня 2002 р. № 1155, на основі якого будується весь технологічний процес пересилання поштових відправлень після прийняття їх від споживача, а саме надано перелік поштових відправлень (внутрішніх і міжнародних), їх розміри і граничну масу, перелік предметів, заборонених до пересилання, порядок здійснення оплати послуг, вимоги щодо упакування, адресування, приймання та вручення поштових відправлень, а також права і відповідальність операторів поштового зв'язку і споживачів. Згідно означеного Порядку розроблені додаткові відомчі акти, які передбачають регламентацію усього процесу пересилання поштових відправлень, в тому числі і процес перевезення пошти. До таких нормативних актів відноситься ***Порядок пересилання поштових відправлень***, затверджений наказом УДППЗ "Укрпошта" від 31.10.2001 р. № 445, який визначає порядок приймання, обробки, перевезення і доставки (вручення) поштових відправлень.

Особливої уваги серед спеціальних нормативних актів, присвячених регулюванню перевезення пошти є ***Інструкція з супроводження та охорони пошти при перевезеннях,*** затверджена наказом Державного комітету зв'язку та інформатизації України від 29.12.99 р. № 158, згідно якої для супроводження та охорони пошти на поштових маршрутах призначаються працівники, які пройшли навчання та витримали іспити з правил запакування поштових відправлень і речей, приймання і здавання пошти, порядку її транспортування та охорони, при цьому забороняється приймати на роботу по супроводженню та охороні пошти осіб, які мали судимість за крадіжки та інші злочини, а також неповнолітніх осіб. Супроводження і охорона пошти здійснюється: на магістральних (міжобласних) маршрутах – спеціально призначеним працівником зв'язку і водієм-супровідником або двома водіями, які при перевезенні пошти виконують обов'язки працівників зв'язку у порядку сумісництва (далі водії-супровідники); на внутрішньообласних та міжрайонних маршрутах – спеціально призначеним працівником зв'язку та водієм-супровідником або водієм - супровідником; на внутрішньорайонних та міських маршрутах – водієм-супровідником, а у разі перевезення готівки (підкріплень чи надлімітних залишків), спеціально призначеним працівником зв'язку або начальником пересувного відділення зв'язку та водієм-супровідником; на під'їзних маршрутах та маршрутах для підвезення готівки листоношам до доставних дільниць для ви-

плати пенсій і переказів – спеціально призначеним працівником зв'язку та водієм-супровідником; на маршрутах, організованих у виділених дільницях при поштамтах (вузлах зв'язку) по доставці та виплаті пенсій і грошової допомоги для підвезення готівки листоношам до доставлених дільниць – спеціально призначеним працівником зв'язку і водієм-супровідником; у поштових вагонах – роз'їзною бригадою поштових вагонів (кают), в купе пасажирських вагонів – спеціально призначеними працівниками згідно з вимогами ***Правил перевезення пошти та експлуатації поштових вагонів на залізницях України,*** затверджених наказом Мінзв'язку і Мінтрансу від 20 березня 1997 р. №26/90 і зареєстрованих в Мін'юсті 14 квітня 1997 р. за № 171/1924; у багажних вагонах – працівниками залізниці згідно з вимогами ***Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України,*** затверджених наказом Мінтрансу від 28 липня 1998 р. № 297; на повітряних суднах – працівниками цивільної авіації згідно з вимогами ***Правил перевезення пошти повітряними суднами,*** затверджених наказом Держкомзв'язку і Мінтрансу від 08 червня 1999 р. № 105/297 і зареєстрованих в Мін'юсті 5 липня 1999 р. за № 435/3728; у пасажирських автобусах загального користування – водієм автобусу або працівником зв'язку згідно з вимогами ***Правил перевезення пошти автомобільним транспортом***, затверджених наказом Мінзв'язку і Мінтрансу від 12 березня 1997 р. № 32/76 і зареєстрованих в Мін'юсті 28 травня 1997 р. за № 195/1999. Пасажирськими автобусами загального користування на міжрайонних або внутрішньорайонних маршрутах дозволяється відправляти тільки мішки з письмовою кореспонденцією і періодичними друкованими виданнями.

Згідно п. 3 цієї ж Інструкції, на поштових маршрутах використовуються спеціалізовані автомобілі, обладнані основним та дублюючим замками на дверях фургону, сигналізацією несанкціонованого відкриття дверей фургону, яка повинна бути виведена до кабіни водія, прикріпленою до підлоги скринькою для зберігання цінностей, сітками та іншими засобами для відокремлення груп пошти по пунктах обміну, освітленням кузова, відкидними поличками для оформлення супровідних документів, а також засобами зв'язку для контролю за рухом транспорту на маршруті. Не допускається відправлення в рейс автомобілів з несправною

охоронною сигналізацією, освітленням фургона та без замків. Якщо пошта перевозиться в автомобілі з відкритим кузовом, то вона щільно укладається, накривається брезентом і перев'язується так, щоб забезпечити збереження її в дорозі, а також запобігти проникненню пилу чи вологи. У цьому випадку металева скринька з надійним замком прикріплюється до підлоги кузова. Супровідник повинен знаходитись у кабіні водія. У виключних випадках, коли немає можливості відправляти пошту автомобілем обладнаним належним чином, перевезення і охорона пошти по внутрішньообласних (міжрайонних) маршрутах здійснюється двома працівниками - працівником зв'язку і водієм-супровідником. У разі перевезення пошти на внутрішньорайонних маршрутах автомобілями, які не обладнані належним чином, як правило, використовуються легкові або вантажопасажирські автомобілі. Для супроводження і охорони пошти у цьому випадку, крім водія-супровідника, призначається працівник зв'язку. У разі перевезення готівки на внутрішньорайонних та міських маршрутах і на маршрутах, організованих у виділених дільницях при поштамтах (вузлах зв'язку) по виплаті та доставці пенсій і грошової допомоги, для підвезення готівки листоношам до доставлених дільниць, працівники, які виконують обов'язки з супроводження й охорони пошти (готівки), за погодженням з дозвільною системою МВС України видається зброя, посвідчення на право її носіння і застосування, а також спеціальні засоби самооборони та індивідуального захисту.

Порядок обліку, видачі і застосування вогнепальної зброї, а також спеціальних засобів самооборони та індивідуального захисту регулюється чинним законодавством України та ***Інструкцією про порядок виготовлення, придбання, зберігання, обліку, перевезення та використання вогнепальної, пневматичної і холодної зброї, а також боєприпасів до зброї та вибухових матеріалів***, затвердженою наказом МВС України від 21 серпня 1998 р. за №622. На під'їзних маршрутах пошта перевозиться у супроводі працівника зв'язку і водія-супровідника. При необхідності може виділятися ще один працівник зв'язку. При перевезенні пошти автомобілями на магістральних, внутрішньообласних і міських маршрутах у опломбованих контейнерах відповідальність за їх збереження, супроводження, охорону і цілісність пломб (печаток) покладається на водіїв-супровідників. Забороняється залишати

без нагляду автомобілі з поштою і допускати проїзд сторонніх осіб. У разі супроводження пошти на маршруті (крім магістральних та внутрішньообласних маршрутів великої протяжності) двома водіями-супровідниками, один з них призначається старшим, про що робиться відмітка у маршрутній накладній. Розпорядження і вказівки старшого водія під час руху за маршрутом є обов'язковими для виконання всіма працівниками, призначеними для супроводження і охорони пошти на даному маршруті. На магістральних і внутрішньообласних маршрутах великої протяжності графік роботи водіїв-супровідників встановлюється згідно з вимогами Кодексу законів про працю України, правилами внутрішнього трудового розпорядку і графіками змінності у відповідності з законодавством. У зв'язку з цим відповідальність за забезпечення збереження пошти під час перевезення і обмін пошти на даному маршруті покладається на обох водіїв-супровідників. Відправка пошти на маршрути, обмін пошти у пунктах, розташованих на маршруті, а також приймання пошти у кінцевому пункті обміну здійснюється працівниками, призначеними наказом керівника, зонального вузла, центру оброблення пошти, поштамту, вузла зв'язку (далі - поштового вузла). Перед відправкою пошти на маршрут працівникам, виділеним для перевезення, охорони і обміну пошти, видаються посвідчення на право супроводження та обміну пошти під розписку у спеціальному журналі. Для збереження супровідних документів на пошту працівнику, який її супроводжує, видається валіза, а також достатня кількість порожніх мішків для забезпечення обміну мішками на маршруті. У разі роботи працівників зв'язку (водіїв-супровідників) у нічні години їм видається ліхтарик. Перед відправкою пошти на маршрут з поштового вузла початкового пункту відповідальний працівник зобов'язаний особисто перевірити порядок укладання пошти у фургоні автомобіля відповідно до існуючих вимог, закриття дверей фургона (кузова) і опломбування їх пломбиратором даного поштового вузла, а також провести інструктаж з працівниками, виділеними для супроводження і охорони пошти на даному маршруті.

З часу приймання пошти до здавання її за призначенням працівник, який дав за неї розписку, несе повну матеріальну відповідальність за збереження і своєчасне просування її за маршрутом. Бригаді поштового вагону (каюти), а також працівникам

зв'язку (водію-супроводжувачу) на автомаршруті заборонено видавати поштові відправлення працівникам пунктів обміну, у яких відсутні посвідчення на право супроводження та обміну пошти, крім мішків з кореспонденцією та мішків і пачок з періодичними друкованими виданнями. У цих випадках пошта від супровідника приймається загальним порядком. Відправлення пошти на маршрути, а також приймання пошти, що надійшла до поштового вузла, поштамту, вузла і відділення зв'язку здійснюється: у відділеннях зв'язку особисто начальником відділення зв'язку або його заступником; у поштових вузлах, поштамтах - працівниками, призначеними наказом керівника. Відповідальні працівники кожного пункту обміну при обміні пошти зобов'язані здійснювати огляд стану пломби, замка фургона (кузова) авто.

Приймаючи пошту для перевезення по маршруту, працівник, який супроводжує пошту, зобов'язаний: одержати супровідні документи на пошту, що належить до відправки; прийняти бланки супровідних адрес до посилок, що пересилаються у відкритому вигляді; поіменно перевірити відправлення з відміткою "Урядова", "Експрес", страхові і міжнародні мішки, посилки з оголошеною цінністю понад 10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і з відміткою "Обережно", контейнери. Решту пошти приймати за видами рахунком вголос і звірити з підсумком, зазначеним у накладних; при прийманні поштових відправлень і речей продивлятись їх адреси, перевіряти цілість оболонок, швів, перев'язів, відтисків страхових печаток і пломб, правильність запакування відправлень і речей, а також правильність оформлення супровідних документів; прийняти перший примірник маршрутних накладних для кожного пункту обміну (відділення зв'язку), розташованого на маршруті, і розписатися на копії накладних за прийняту пошту з зазначенням кількості прийнятої пошти прописом, дати та години приймання пошти, вказати своє прізвище, номер посвідчення; ретельно укласти прийняту пошту у кузові автомобіля, групи пошти для пунктів обміну відокремити сітками або іншими засобами. При перевезенні пошти у контейнерах забезпечити їх своєчасне завантаження у кузов автомобіля з дотриманням вимог охорони праці. Поштові відправлення і речі (в тому числі контейнери) з пошкодженими оболонками, перев'язом та печатками (пломбами), з доступом до вкладення, а

також неправильно запаковані закриті речі без відповідного оформлення для перевезення по маршруту не приймаються.

Працівники, які супроводжують і охороняють пошту, повинні невідлучно знаходитись біля пошти, що прийнята для перевезення за маршрутом. Забороняється доручати охорону пошти стороннім особам. Водії-супровідники повинні чітко дотримуватись встановленого маршруту та розкладу руху, не допускати невимушених зупинок в непередбачених розкладом місцях та перевезення в автомобілі сторонніх осіб і вантажу. Під час перевезення пошти водіям-супровідникам і працівникам зв'язку забороняється палити, користуватись відкритим вогнем в кузовах фургонів, а також разом з поштою перевозити бензин, керосин та інші легкозаймисті та вибухові речовини. У випадку несправності транспорту, аварії чи інших надзвичайних обставинах і неможливості продовження прямування за маршрутом, супровідники зобов'язані забезпечити зберігання пошти і вжити заходів для подальшого її просування. Працівники зв'язку, які забезпечені зброєю, на всьому шляху просування пошти зобов'язані тримати зброю напоготові: під верхнім одягом в кобурі на поясному ремені або на ремені через плече. Валіза повинна знаходитись у працівника зв'язку (водія-супровідника), а ключ від неї зберігатися порядком, що забезпечує його схоронність.

Обмін пошти в пунктах обміну (центрах оброблення пошти, зональних вузлах, відділеннях зв'язку), що знаходяться на поштовому маршруті, супровідники повинні здійснювати з чітким дотриманням часу, що передбачено розкладом руху. Сторонні особи не повинні знаходитись в місцях обміну пошти. Якщо обмін пошти здійснюється безпосередньо біля автомобіля, то пошта переноситься до приміщення пункту обміну (відділення зв'язку) працівниками цього пункту. Забороняється залишати пошту без догляду або доручати її охорону іншим особам. При перевезенні поштовими маршрутами готівки (підкріплення або надлімітні залишки кас) на зупинках для обміну мішків двигун автомобіля повинен працювати безперервно. Під час руху і при зупинках двері і вікна кабіни автомобіля мають бути зачиненими зсередини. Перед початком обміну супровідник пред'являє працівнику пункту обміну посвідчення на право супроводження та обміну пошти і супровідні документи на привезену пошту (накладні, переліки на періодичні друковані видання, бланки супровідних адрес до по-

силок), а також перевіряє наявність посвідчення у працівників пункту обміну. Пошта здається з першим примірником накладної. Поштові відправлення, мішки з позначкою "Урядова", "Експрес", страхові мішки, в тому числі з підкріпленням готівки і мішки з міжнародною поштою, посилки з оголошеною цінністю понад 10 неоподатковуваних мінімумів доходів громадян і з відміткою "Обережно", контейнери здаються і приймаються з поіменною перевіркою, решта пошти (мішки з кореспонденцією, мішки з періодичними друкованими виданнями і посилки) – рахунком. При обміні пошти категорично забороняється кидати закриті речі і посилки, особливо з відміткою "Обережно", брати їх за перев'яз. За здану пошту супровідник повинен одержати розписку на маршрутних накладних, в яких зазначається кількість одержаних речей прописом, дата і години приймання, прізвища працівників, які одержали пошту, і ставиться чіткий відбиток календарного штемпеля.

Після вивантаження всієї пошти супровідник повинен прийняти пошту від працівників даного пункту обміну. Працівники пункту обміну, на яких покладені обов'язки по обміну пошти, надають супровіднику супровідні документи на пошту, що відправляється. Пошта приймається з першим примірником загальної накладної, на копії якої він розписується в одержанні пошти. Пошта, що відправляється з пункту обміну, записується на зворотній стороні маршрутних накладних. При знаходженні на маршруті двох супровідників (водія-супровідника, працівника зв'язку) обмін пошти і розписку в прийманні-здаванні пошти здійснює старший супровідник. При обслуговуванні магістрального (внутрішньообласного великої протяжності) маршруту двома водіями-супровідниками обмін пошти і розписку за видану і прийняту пошту робить водій-супровідник, який на даній дільниці маршруту здійснює обмін пошти. Якщо при прийманні пошти буде виявлена нестача поштового відправлення або речі, то на маршрутній і окремій накладних робиться відмітка за підписами працівників, що проводили обмін пошти, про те, яких поштових відправлень і речей не одержано. Розписка працівника видається за фактичну кількість одержаної пошти. Супровідник зобов'язаний прийняти невідкладні заходи щодо розшуку невиданих відправлень і речей.

У початковому пункті автомобільного маршруту та пунктах обміну відправлення ( речі) з пошкодженими оболонками, пе-

рев'язом та печатками (пломбами), з доступом до вкладення (з явно недостатньою масою), неправильно запаковані речі без відповідного оформлення від працівників пунктів обміну супровідником не приймаються. У цьому разі супровідник розписується за фактичну кількість одержаної пошти із зазначенням у супровідних документах номера відправлення (речі), що не прийнята, і причину. Якщо при прийманні пошти з автомобіля у пунктах обміну будуть виявлені поштові відправлення (речі) з зазначеними вище порушеннями, то такі відправлення з автомобіля приймаються, а порушення оформлюються відповідно до вимог Поштових правил: у накладних та їх копіях під копіювальний папір робиться відмітка за підписами працівників, які приймали і здавали пошту, з зазначенням дефекту поштового відправлення (речі), його фактичної маси. У кінцевому пункті обміну при виявленні дефектів пошти акти складаються у присутності водіїв-супровідників і підписуються працівниками, які брали участь при обміні пошти. При обміні пошти з поштовими вагонами (каютами) посилки, листи і бандеролі з оголошеною цінністю, страхові мішки з пошкодженими оболонками, розкришеними або нечіткими відбитками страхових печаток, з обірваним перев'язом, а також неправильно запаковані страхові речі і поштові відправлення з явною нестачею вкладення, не оформлені відповідно до діючих вимог, у поштовий вагон (каюту) і з поштового вагону (каюти) не приймаються. У цих випадках в накладних і їх копіях (під копіювальний папір) робиться відмітка, яка завіряється підписами працівників, що робили обмін пошти. Наприклад: "Посилка № 113 цінністю 30 грн. з Одеси до Києва не прийнята - відсутній відтиск страхової печатки". Закриті речі чи поштові відправлення у дефектному стані, що не прийняті бригадою поштового вагону (каюти), повертаються супровідником до свого пункту обміну для відповідного оформлення. Якщо при прийманні пошти з поштового вагона (каюти) будуть виявлені мішки (пачки) з періодичними друкованими виданнями в пошкодженій оболонці, в накладній робиться відмітка і обов'язково вказується стан швів машинної прошивки мішка або застібки поліетиленових мішків. Такі мішки і пачки повинні бути розпаковані негайно після закінчення обміну і з складенням акту. При виявленні дефектів в запакуванні прийнятих закритих речей і поштових відправлень після відправлення поїзду (судна), супровідник доставляє пошту до свого пун-

кту для відповідного оформлення. Складений підписується працівником пункту обміну і супровідником, який проводив обмін пошти. Оригінал акта направляється до зонального вузла, центру оброблення пошти, якому підпорядковується бригада поштового вагона.

Супровідник пошти має право: відмовитись від приймання пошти при неправильному її запакуванні або несправності закритих речей, страхових мішків і поштових відправлень, а також неправильному оформленню супровідних документів; домагатись своєчасного надання справного і обладнаного транспорту для перевезення пошти, своєчасної і якісної підготовки пошти для відправлення по маршруту; вести службові телефонні розмови з суміжними установами (залізничними станціями, пристанню, аеропортом, місцевими органами влади, господарськими організаціями) і пунктами обміну з питань, що пов'язані із забезпеченням своєчасного обміну і схоронного просування пошти.

Супровідник пошти несе відповідальність: за цілість і схоронність поштових відправлень і цінностей, що перевозяться; за втрату, крадіжку і нестачу грошових сум та інших поштових цінностей – у розмірі збитків, що нанесені підприємству поштового зв'язку; за втрату, крадіжку, нестачу і пошкодження закритих речей і поштових відправлень, що виникли з його вини, - відповідно до положення про матеріальну відповідальність підприємства поштового зв'язку перед споживачами; за необмін пошти і порушення розкладу руху транспорту, що виникли з його вини, за порушення вимог Поштових правил та цієї інструкції – у дисциплінарному порядку; за втрату, крадіжку і пошкодження поштових відправлень і речей, а також загублену зброю і не вжиті заходи по запобіганню нападу зловмисників – у дисциплінарному порядку, а у відповідних випадках – до карної відповідальності; у разі перевезення готівки на внутрішньорайонних та міських маршрутах, на період обміну пошти, старшим супровідником та оформлення документів у відділенні зв'язку, повна матеріальна відповідальність за пошту, що знаходиться у кузові автомобіля покладається на водія-супровідника.

Крім вищевказаних, правове регулювання перевезення пошти різними видами транспорту здійснюється за допомогою правових актів, аналіз яких ми зробимо у наступним підрозділах.

## 3.2. Особливості правового регулювання перевезення пошти автомобільним транспортом

Серед спеціалізованих нормативних актів, присвячених врегулюванню договору перевезення пошти автомобільним транспортом перш за все треба зупинитися на ***Правилах перевезення пошти автомобільним транспортом***, затверджених наказом Міністерства зв'язку України, Міністерства транспорту України № 32/76 від 12 березня 1997 р., зареєстровані в Міністерстві юстиції України 28 травня1997 р. за № 195/1999, які визначають порядок перевезення пошти автомобільним транспортом по території України. Ці правила є обов'язковими для всіх підприємств, філіалів та структурних підрозділів поштового зв'язку (поштамтів, відділень перевезення пошти, пунктів поштового обміну, вузлів зв'язку, відділень зв'язку, пунктів поштового зв'язку тощо), автотранспортних підприємств незалежно від відомчої належності та форм власності, які здійснюють перевезення пошти та мають на це відповідну ліцензію.

Згідно положень вищевказаних правил державні органи влади, органи місцевого самоврядування, підприємства, об'єднання, установи й організації, транспортні засоби яких використовуються для перевезення пошти, зобов'язані сприяти якнайшвидшому перевезенню за призначенням усієї пошти, що відправляється підприємствами поштового зв'язку, а також забезпечувати її збереження. Взаємовідносини між підприємствами поштового зв'язку і автотранспортними підприємствами, їх права, обов'язки та відповідальність визначаються укладеними між ними договорами. Нормативні акти (що визначають умови перевезень, порядок використання транспортних засобів, автомобільних доріг, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, протипожежної охорони, санітарні та екологічні вимоги), які діють на транспорті і є обов'язковими до виконання власниками автомобільного транспорту, приймаються до виконання підприємствами поштового зв'язку. Перевезення пошти автомобільним транспортом здійснюється магістральними, внутрішньообласними, міжрайонними, внутрішньорайонними, міськими та під'їзними поштовими маршрутами. На поштових маршрутах пошта перевозиться спеціально обладнаними автомобілями із зачиненими на замок кузовами, обладнаними скринями для цінностей, що замикаються. Кузов повинен мати внутрішнє освітлення і

сигналізацію, яка виведена до кабіни водія. Якщо пошта перевозиться в автомобілі з відкритим кузовом, то вона щільно укладається, закривається брезентом і перев'язується так, щоб забезпечити збереження її в дорозі, а також запобігання проникненню пилу чи вологи. За формою побудови поштові маршрути поділяються на радіальні, кільцеві та комбіновані. Поштовий маршрут організують з урахуванням особливостей шляхів сполучення, досягнення найшвидшого просування пошти та максимальної ефективності використання транспорту і матеріальних ресурсів. Маршрути по перевезенню пошти у містах організують з урахуванням діючих умов обробки і доставки різних видів поштових відправлень. Прискорення просування поштових відправлень і раціональне використання транспортних засобів можливе за рахунок суміщення перевезень пошти відповідними маршрутами. Вибір варіантів суміщення перевезень пошти залежить від таких основних умов: 1) часу початку і закінчення рейсів автотранспорту для обміну пошти з відділеннями зв'язку чи пунктами обміну пошти, який залежить від режиму роботи підприємств поштового зв'язку, а також від часу виходу газет із друку чи надходження їх з іншим видом транспорту; 2) часу початку і закінчення рейсів автотранспорту для виймання листів з поштових скриньок, що визначається з урахуванням забезпечення своєчасної обробки та відправлення вихідної письмової кореспонденції, а також доставки місцевої кореспонденції відповідно до діючих контрольних термінів. Рух автотранспорту внутрішньорайонними маршрутами організується таким чином, щоб періодичні видання та письмова кореспонденція надходили до останнього на поштовому маршруті відділення зв'язку в установлені контрольні терміни, а вихідна кореспонденція з відділення зв'язку надходила до вузла зв'язку в день виймання її з поштових скриньок або прийому у відділеннях зв'язку. Під час організації перевезень підприємства зв'язку разом з автотранспортними підприємствами проводять обстеження дорожніх умов, заміри відстаней, витрат часу на рух автотранспорту на поштових маршрутах і оформляють це відповідними актами за підписами своїх представників. Акти заміру відстаней і витрат часу на рух автотранспорту використовуються при складанні розкладів руху транспорту з поштою по поштових маршрутах, паспортів поштових маршрутів, а також для контролю за використанням рухомого складу на лінії під час обробки шляхових

листів і розрахунків з підприємствами зв'язку. Розклад руху автотранспорту з поштою складається підприємством поштового зв'язку та узгоджується з автотранспортним підприємством. При розробці розкладу руху автотранспорту з поштою слід враховувати: 1) час проходження через пункти обміну пошти основного виду транспорту (залізничного, повітряного, автомобільного); 2) нормативи частоти обміну та перевезення пошти, визначені контрольні терміни обробки поштових відправлень на підприємствах поштового зв'язку; 3) установлену швидкість руху транспортних засобів; 3) потоки поштових відправлень, які склалися на окремих маршрутах. Розклад руху автотранспорту з поштою складається за установленою формою. Швидкість руху автомобілів при перевезенні пошти визначається з урахуванням стану дорожнього покриття на маршруті, технічної можливості транспортного засобу, дозволеного швидкісного режиму пересування. Тривалість зупинок автомобільного транспорту для обміну пошти визначається з таким розрахунком, щоб їх загальна тривалість на маршруті не перевищувала 40% часу перебування автомобіля у наряді. У пунктах заправки транспорту пальним тривалість зупинки може збільшуватися з урахуванням умов заправки пально-мастильними матеріалами. Тривалість зупинок для заправки визначається при розробці та затвердженні розкладу руху перевезення пошти. Тривалість зупинок пересувних відділень зв'язку для здійснення поштових операцій визначається залежно від характеру виконуваної роботи, обсягу послуг, що надаються, та інших місцевих умов. У розкладі руху та графіках роботи автомобілів тривалість зміни водія на лінії визначається положенням про робочий час та час відпочинку водіїв автомобілів. Враховується також можливість суміщення використання автомобілів на кількох маршрутах з метою скорочення простоїв між черговими рейсами. Нові автомаршрути по перевезенню пошти створюються, якщо стан доріг та їх технічні засоби відповідають безперешкодному та безпечному руху автомобілів. Кожне підприємство поштового зв'язку, яке здійснює обмін пошти, повинно мати розклад руху автотранспорту з поштою на весь поштовий маршрут. Автотранспортні підприємства (автобази, гаражі) та інші організації, що надають автомобільний транспорт для перевезення пошти, повинні мати розклад руху автотранспорту з поштою за маршрутами або виписки з розкладу. Працівники

зв'язку, які супроводжують та обмінюють пошту, повинні мати розклад руху автотранспорту з поштою на весь маршрут. Кожне підприємство поштового зв'язку та підприємство, яке надає автотранспорт для перевезення пошти, повинні точно виконувати розклад руху транспорту з поштою за поштовими маршрутами. Зміни розкладу руху транспорту з поштою, скасування поштових маршрутів чи зміни їх напрямку провадяться тільки з дозволу керівника підприємства поштового зв'язку, який затвердив розклад, за узгодженням із керівником автотранспортного підприємства. Працівникам, на яких покладено супроводження і обмін пошти, перед виїздом із підприємства відповідно до Поштових правил видається під розпис посвідчення на право супроводження та обміну пошти за підписом начальника центру перевезення пошти (призалізничного поштамту, відділення перевезення пошти, вузла зв'язку). Посвідчення пред'являється одночасно з накладною на доставлену на підприємство зв'язку пошту. Для збереження окремих поштових відправлень і документів працівнику, що супроводжує пошту, видається скринька або валіза. Крім того, йому видається достатня кількість порожніх мішків для забезпечення повного обміну мішками, а в нічний час – і ліхтарик. Працівникам підприємств зв'язку для виконання службових обов'язків щодо супроводження страхових поштових відправлень та інкасації надається за погодженням із дозвільною системою МВС України право зберігання, носіння та застосування вогнепальної зброї, а також спеціальних засобів самооборони та індивідуального захисту. Застосування вогнепальної зброї, а також спеціальних засобів самооборони та індивідуального захисту регулюються чинним законодавством України. Для обміну пошти між підприємствами зв'язку згідно з Поштовими правилами складаються окремі накладні у двох примірниках на адресу кожного підприємства. Перший примірник накладної передається супровіднику, другий примірник залишається на підприємстві зв'язку. Працівнику, який супроводжує пошту, видається відповідно до Поштових правил перший примірник маршрутної накладної і перші примірники окремих накладних для кожного підприємства зв'язку, розташованого за маршрутом. За прийняту пошту працівник, який повинен її супроводжувати, розписується на другому примірнику маршрутної накладної, зазначаючи кількість одержаних речей прописом, дату та час. Якщо пошта відправляється без маршрут-

ної накладної, то працівнику, який її супроводжує, видається по два примірники накладних, а за прийняту пошту він розписується у третіх примірниках цих накладних. З часу прийому пошти до здачі її за призначенням працівник, що дав за неї розписку, несе повну відповідальність за її збереження і своєчасне просування за поштовим маршрутом. Приймаючи пошту до супроводження, працівник поіменно перевіряє страхові мішки, міжнародні мішки та високоцінні посилки, решта пошти приймається рахуванням; одночасно переглядає адреси, цілість оболонки, швів, перев'язів (паперових стрічок) і печаток, правильність оформлення документів. Поштові відправлення та речі з пошкодженими оболонками, перев'язами (стрічками) і печатками (пломбами), не оформлені згідно з Поштовими правилами актами як дефектні, від підприємства поштового зв'язку не приймаються, про що робиться позначка у накладних та їх копіях. Наявна на підприємстві зв'язку пошта для іншого підприємства зв'язку, розташованого за тим самим маршрутом, приписується до окремої накладної, що складається на даному підприємстві. Потім пошта, перелічена у накладній, записується до маршрутної накладної на вільному місці після записів, зроблених у початковому чи кінцевому пункті маршруту. У разі заміни працівників, що супроводжують пошту в дорозі на маршрутах з великими відстанями, підприємство поштового зв'язку, де здійснюється заміна, приймає пошту від одного супроводжуючого працівника зв'язку і здає її разом з окремими накладними іншому із заново складеною маршрутною накладною. Доставлена на підприємство зв'язку пошта приймається від супроводжуючого її працівника тими посадовими особами, на яких покладені прийом та відправлення пошти. Прийом пошти здійснюється відповідно до Поштових правил. Працівник, що приймає пошту, розписується про її одержання у маршрутній накладній, зазначаючи кількість одержаних речей прописом та час прибуття пошти. Розписка засвідчується відбитком календарного штемпеля. Маршрутна накладна (один примірник загальної накладної повертається супровіднику. У разі відсутності супровідних документів на поштові відправлення, пошкодження чи заміни поштових відправлень складається акт. Після повернення до початкового пункту маршруту супровідник здає пошту, маршрутну накладну і накладні контролюючій особі, яка перевіряє правильність оформлення здачі пошти на підприємства поштового зв'язку, ро-

зташовані на маршруті, і про результати перевірки робить позначку в маршрутній накладній. У маршрутній накладній зазначається час прийому пошти і ставиться відбиток календарного штемпеля. Після цього працівник, що супроводжував пошту, здає зброю, дозвіл на право носіння її, скриньку (сумку), порожні мішки, одержані перед початком рейсу, та посвідчення. Одночасно перевіряється виконання розкладу просування пошти. При виявленні будь-яких порушень вживаються відповідні заходи. На автотранспорті з поштою, крім працівника, який супроводжує пошту, і фельд'єгеря спецзв'язку, можуть їхати лише особи, що контролюють порядок супроводження і обмін пошти за маршрутом (при наявності відповідного посвідчення). Категорично забороняється проїзд та перевезення в автомашині осіб, що не мають відношення до обслуговування поштового маршруту. Забороняється особам, які їдуть у поштовій автомашині при обслуговуванні поштового маршруту, курити, запалювати сірники, запальнички. Разом із поштою забороняється перевозити бензин, керосин та інші легкозаймисті та вибухові речовини. Під час виконання перевезень вантажів спеціального зв'язку та інкасації водію або супроводжуючому (фельд'єгерю) видається спеціальний талон під розписку у журналі. По закінченні роботи спеціальний талон здається підприємству поштового зв'язку, яке його видало, про що робиться запис у відповідному журналі. Під час рейсу транспортні засоби, що перевозять поштові відправлення на маршрутах і мають нанесені емблеми поштового зв'язку та нахилену білу смугу чи інше кольорографічне забарвлення, передбачене державним стандартом, не підлягають зупинці для перевірки транспортного засобу, вантажу та документації поза населеним пунктом, за винятком зупинки на стаціонарних постах ДАІ. У тих випадках, коли супроводження і охорона пошти здійснюється двома спеціально призначеними працівниками, один з яких призначається старшим, його прізвище зазначається у накладній. Якщо пошту супроводжують два працівники, один з яких може бути фельд'єгерем спецзв'язку, то обов'язки старшого покладаються на матеріально відповідального працівника поштового зв'язку. Розпорядження і вказівки старшого під час руху за маршрутом є обов'язковими для виконання всіма іншими працівниками, призначеними для супроводження та охорони пошти. У разі технічної несправності транспорту, його аварії в дорозі та неможливості

продовження прямування за маршрутом, супровідник зобов'язаний забезпечити схоронність пошти та вжити заходи до її подальшого просування. У необхідних випадках супровідник зобов'язаний звернутися за допомогою в місцеві органи влади або господарські організації. Про події, що трапились, супровідник повинен при можливості повідомити по телефону (телеграмою) начальника підприємства поштового зв'язку початкового пункту маршруту. Перевезення пошти на міжрайонних та внутрішньорайонних маршрутах при забезпеченні збереження цінностей може здійснюватися одним водієм, який суміщує обов'язки працівника зв'язку по супроводженню пошти. Допускається також відправка пошти без супроводження її працівниками у закритих і запечатаних (опломбованих, замкнених на контрольний замок) кузовах автомобілів, а також у контейнерах на відкритих бортових автомобілях.

Після закінчення навантаження водій автотранспорту зобов'язаний перевірити: відповідність укладання та кріплення пошти вимогам безпеки руху і забезпечення збереження транспортного засобу, а також повідомити підприємству-відправнику про помічені порушення в укладанні та кріпленні пошти, які погрожують її схоронності. Підприємство поштового зв'язку, що відправляє пошту, зобов'язане усунути виявлені порушення в укладанні та кріпленні пошти. При супроводженні пошти одним працівником обмін здійснюється біля борту автомашини (візка) без заходу у приміщення підприємства поштового зв'язку. Забороняється залишати пошту без нагляду або доручати охорону її іншим особам. Перевезення пошти у поштових контейнерах здійснюється магістральними, внутрішньообласними і міськими поштовими маршрутами. Під час запакування у контейнер однієї групи поштових відправлень складається окрема накладна у двох примірниках. У накладній зазначається час запакування, і вона підписується працівником, який запакував контейнер. Він також ставить пломбу на контейнер. При вкладенні до контейнера двох чи більше груп поштових відправлень вони повинні бути проіндексовані присвоєним кожній групі умовним номером. Ці номери проставляються в окремих накладних на групи поштових відправлень, загальній накладній на контейнер, що складаються також у двох примірниках. В загальній накладній зазначається: номер, місце запакування контейнера, пункт його призначення, припису-

ються окремі накладні з зазначенням видів і кількості поштових відправлень, які вкладені до контейнера, умовного індексу групи. Накладні підписує працівник, який запаковує контейнер. Перші примірники загальної та окремих накладних разом із супровідними документами вкладаються до кишені контейнера, а другі примірники додаються до документів підприємства поштового зв'язку, що відправляє контейнер. На групу контейнерів, що відправляються на адресу кожного підприємства поштового зв'язку, складається загальна накладна у трьох примірниках, в якій зазначаються номери контейнерів, куди та звідки направляються дата і час запакування, кількість поштових відправлень у них. При приписці спарених контейнерів напроти запису номера контейнера, в яком знаходяться документи, робиться позначка "З документами", а у приписі порожнього – "Порожній". У переліку речей загальної накладної у чисельнику зазначається кількість відправлених контейнерів, а у знаменнику – кількість вкладених поштових відправлень. У підсумку зазначається тільки кількість відправлених контейнерів. Перший та третій примірники накладної передають супровіднику, другий – залишається на підприємстві, що відправляє контейнер. Контейнери, що підлягають відправленню за автомаршрутом, записуються у порядку черговості обмінів до маршрутної накладної, складається у двох (у разі необхідності у трьох) примірниках. Працівнику, який супроводжує пошту, видається перший (при необхідності також і третій) примірник маршрутної накладної. За прийняті контейнери супровідник розписується на другому примірнику маршрутної накладної, що залишається у підприємстві, яке відправляло. Під час здачі та прийому контейнерів працівники зобов'язані ретельно їх оглядати на технічну справність, цілість пломб (печаток), наявності всіх необхідних супровідних документів та їх відповідність контейнерам, які відправляються чи приймаються. Контейнери з поштовими відправленнями технічно несправні, з пошкодженими пломбами (страховими печатками), а також без пломб (страхових печаток) і без документів до відправлення автотранспортом не приймаються. Такі контейнери виключаються з накладних, про що робиться відмітка з зазначенням причин виключення контейнерів. Відмітку підписую працівники, які здають та приймають контейнери, та засвідчують відбитком календарного штемпеля підприємства-відправника. Під час перевезення контейнерів з поштовими відп-

равленнями відповідальність за їх збереження і цілість пломб (печаток) покладається на провідника. Забороняється залишати без нагляду автотранспортні засоби з контейнерами, допускати проїзд в автомобілі сторонніх осіб або перевозити сторонній вантаж. Під час прийому контейнерів з автомаршруту працівники пунктів обміну розписуються у маршрутній накладній з зазначенням прописом кількості прийнятих контейнерів і у першому та третьому примірниках загальної накладної. Третій примірник накладної передається супроводнику, перший примірник залишається у підприємства поштового зв'язку, що приймає контейнер. Розписка засвідчується відбитком календарного штемпеля. Контейнери з пошкодженими пломбами чи відбитками страхових печаток, які доставлені автотранспортом на підприємства поштового зв'язку, що знаходяться на автомаршруті, слід приймати без будь-яких обмежень. При цьому контейнер відкривається у присутності супровідника, поштові відправлення приймаються рахуванням і, якщо їх кількість відповідає документам, у накладній за підписами приймаючого та особи, яка здає контейнер, робиться позначка із зазначенням причини та наслідків відкриття. Підписи засвідчуються відбитком календарного штемпеля підприємства, що приймає контейнер. Якщо кількість поштових відправлень не відповідає документам, то вони перевіряються поіменно, після чого складається акт, який підписують супровідник і працівник, що прийняв контейнер. До акта слід додати речові докази (пломби, адресні ярлики або бирки з печатками). У разі відсутності супровідних документів на вкладені до контейнера поштові відправлення, пошкодження чи заміни поштових відправлень складають акт. Після складання акта про це повідомляють підприємство поштового зв'язку, що запакувало контейнер, для негайного розслідування. При необхідності матеріали про цю подію передаються до органів внутрішніх справ. Для перевезення пошти міжрайонними і внутрішньорайонними поштовими маршрутами використовуються автобуси, які здійснюють регулярні рейси на установлених маршрутах міжміського та приміського сполучення. Перевезення пошти в автобусах на установлених маршрутах організовується на основі договорів, які укладаються підприємствами поштового зв'язку з автотранспортними підприємствами. У договорах на перевезення пошти в автобусах треба вказати маршрути автобусів (номери рейсів), пункти обміну та кількість ви-

користовуваних рейсів. При укладанні договорів визначаються й установлюються вага пошти, що підлягає перевезенню, а також кількість місць, що приймаються для одночасного перевезення в автобусах. Пошту, що перевозять в автобусах, обмінюють під час зупинок згідно з розкладом руху автобусів. Мішки і пачки з періодичними виданнями та мішки з кореспонденцією перевозять у супроводі як працівників поштового зв'язку, так і водіїв (кондукторів) автобусів. При перевезенні пошти в автобусах підприємства поштового зв'язку складають маршрутну накладну на відповідний рейс автобуса. У випадку неявки чи запізнення працівника зв'язку на обмін пошти, автобус продовжує прямувати за маршрутом, а в накладній водій робить позначку: "Працівник пошти на обмін не з'явився". У цьому випадку пошта здається на наступній зупинці працівнику поштового зв'язку при обміні пошти. При запізненні автобуса більше ніж на годину порівняно з часом, передбаченим у розкладі руху, підприємство поштового зв'язку має право відправити пошту іншим видом транспорту. Підприємства зв'язку зобов'язані доставити пошту до місця навантаження не пізніше, ніж за 10 хвилин до відправлення автобуса. Пошта видається працівнику зв'язку негайно після зупинки автобуса під розписку в маршрутній накладній. Зауваження за допущені порушення в роботі працівників автотранспортного підприємства заносяться в шляховий лист або оформляються у вигляді доповідної записки на ім'я керівника автопідприємства. Право запису в шляховий лист мають тільки працівники підприємства поштового зв'язку, які відповідають за обмін пошти. Доповідну записку про допущені порушення підписує керівник підприємства зв'язку або його заступник. Оформлена доповідна записка направляється в автопідприємство не пізніше наступного дня після виявлення порушення. При перевезенні пошти в автобусах, які здійснюють регулярні рейси на маршрутах, обмін пошти здійснюється біля автобуса без заходження в підприємство зв'язку. Пошта переноситься силами і засобами останнього. З моменту приймання пошти до здачі її за призначенням водій, що виконує обов'язки працівника по супроводженню пошти, несе повну відповідальність за збереження пошти, охорону її від псування. Водій не має права залишати пошту без нагляду або доручати її охорону іншим особам. Якщо автобус через технічну несправність не може прямувати за маршрутом, то пошта повинна бути перевантажена на на-

ступний автобус для доставки її до місця призначення. Водій іншого автобуса зобов'язаний прийняти пошту. Якщо пошту неможливо передати на інший автобус, її здають найближчому підприємству поштового зв'язку. Час зупинки автобусів, установлений графіком, повинен суворо дотримуватись. У випадку запізнення автобуса час зупинки може скорочуватись при умові повної видачі пошти.

За погодженням між автотранспортними підприємствами та підприємствами поштового зв'язку обов'язки працівників зв'язку по супроводженню пошти можуть покладатися у порядку суміщення професій на водіїв автотранспорту. Види додаткових робіт і перелік маршрутів, на яких водії виконують у порядку суміщення обов'язки працівників зв'язку і вантажно-розвантажувальні роботи, визначаються за погодженням сторін. Виконання водіями обов'язків працівників зв'язку по супроводженню та обміну пошти, експедируванню періодичних видань, охорони відправлень і вантажів спеціального та фельд'єгерського зв'язку при наявності згоди водія і профспілкового комітету оформляється наказом по автотранспортному підприємству на підставі замовлення підприємства поштового зв'язку. Автотранспортні підприємства покладають на водіїв, які обслуговують поштові маршрути, виконання обов'язків працівників зв'язку. Водій повинен дати письмову згоду на виконання зазначених обов'язків. Припинити одностороннім порядком роботу водіїв по наданню додаткових послуг на погоджених сторонами маршрутах автотранспортне підприємство не може, крім випадків порушення вимог безпеки та охорони праці водіїв. Виконання водіями обов'язків працівників поштового зв'язку не повинне спричиняти погіршення техніко-експлуатаційних показників використання автомобілів на лінії. До роботи по суміщенню обов'язків працівників зв'язку по супроводженню та обміну пошти допускаються водії, які повністю ознайомлені з характером і методами виконання роботи, порядком оформлення документації, з правами та обов'язками, правилами техніки безпеки в обсязі, що передбачений для працівників відповідних професій, та які пройшли медогляд з періодичністю, встановленою для цих професій. До роботи по супроводженню та охороні відправлень спецзв'язку допускаються водії, які оформлені в установленому порядку. Навчання водіїв виконанню обов'язків працівників поштового зв'язку та інструктаж перед ви-

їздом на маршрути покладається на працівників підприємств поштового зв'язку. Контроль за якістю виконання водіями обов'язків по супроводженню та обміну пошти здійснюють підприємства поштового зв'язку. Зауваження щодо роботи водіїв повинні записуватися до шляхового листа або оформлятися доповідною запискою на ім'я керівника автотранспортного підприємства. Записи до шляхового листа робить відповідальний працівник підприємства поштового зв'язку. Автотранспортним підприємством провадиться доплата водіям автомобілів за суміщення обов'язків працівників поштового зв'язку та за вантажно-розвантажувальні роботи. Розмір доплат водіям за суміщення обов'язків встановлюється автотранспортним підприємством за погодженням з профспілковим комітетом. Підставою для доплати водіям за суміщення обов'язків працівників зв'язку є записи у шляхових листах про результати їх роботи, які робить відповідальний працівник підприємства зв'язку. Записи засвідчуються печаткою підприємства зв'язку чи відбитком календарного штемпеля. Автотранспортні підприємства можуть надавати згідно з договором підприємствам поштового зв'язку вантажні та спеціальні легкові автомобілі без водія для використання транспортних засобів для перевезення і доставки пошти. Підприємства поштового зв'язку за погодженням з профспілковим комітетом покладають на окремих працівників зв'язку, за їх письмовою згодою, виконання по суміщенню обов'язків водіїв автомобілів. Працівники поштового зв'язку, на яких покладаються функції водіїв, допускаються до роботи на транспортних засобах при наявності посвідчення водія на право управління автомобілями відповідної категорії, а також медичного огляду з метою визначення можливості їх допуску до управління транспортними засобами. Підставою підприємству поштового зв'язку для замовлення автомобіля без водія є письмова згода працівника зв'язку управляти автомобілем, а автотранспортному підприємству для надання автомобіля – договір з підприємством поштового зв'язку на перевезення пошти автомобільним транспортом. В особливих умовах у договорі зазначається кількість автомобілів, що надаються без водіїв. Для виконання умов договору сторони після його укладання надають такі документи: підприємство поштового зв'язку – список працівників, яким надано право одержувати на автотранспортному підприємстві автомобілі для виробничих потреб. Зазначений

список в період дії договору може змінюватися підприємством зв'язку не пізніш як за три дні до одержання автомобіля; автотранспортне підприємство – акт прийому-здачі на кожний наданий автомобіль, що служить підставою для одержання автомобіля на автотранспортному підприємстві. Акт складається у двох примірниках, один з яких зберігається в автотранспортному підприємстві, а другий – на підприємстві зв'язку.

Графік роботи працівника, який виконує обов'язки водія, встановлюється з урахуванням витрат часу на пробіг автомобіля від автотранспортного підприємства до підприємства зв'язку та у зворотному напрямку, а також на виконання підготовчо-заключних робіт. Працівник поштового зв'язку, якому надано право управляти автомобілем, одержує автомобіль після подання посвідчення водія і талона попереджень. Технічне обслуговування автомобілів, якими управляють працівники поштового зв'язку, проводиться в автотранспортному підприємстві на загальній підставі. У разі технічної несправності автомобіля, яким управляє працівник поштового зв'язку, автотранспортне підприємство надає підприємству поштового зв'язку інший технічно справний автомобіль без водія. Підприємство поштового зв'язку, що одержало у користування автомобіль, несе матеріальну відповідальність перед автотранспортним підприємством за збитки, заподіяні працівником зв'язку внаслідок пошкодження автомобіля (втрати деталей, вузлів, агрегатів та автопокришок чи заміни їх несправними або спрацьованими). Сума збитків розраховується, виходячи із вартості ремонту пошкодженого автомобіля або залишкової балансової вартості автомобіля, а також роздрібної ціни втрачених чи замінених автомобільних деталей, вузлів, агрегатів, автопокришок та акумуляторів. Працівник поштового зв'язку, з вини якого заподіяна шкода, несе матеріальну відповідальність перед своїм підприємством у порядку та розмірах, передбачених чинним законодавством.

Аварію, дорожньо-транспортну пригоду чи пошкодження автомобіля внаслідок стихійного лиха працівник поштового зв'язку, який одержав автомобіль, зобов'язаний зареєструвати у найближчій черговій частині органу (підрозділу) внутрішніх справ та негайно повідомити про те, що сталося, автотранспортне підприємство та підприємство поштового зв'язку. Працівник поштового зв'язку, який виконує обов'язки водія автомобіля, повинен негайно повідомляти автотранспортне підприємство та підприємство поштового зв'язку про вихід з ладу спідометра та його приводу. Підприємство поштового зв'язку зобов'язане здійснювати контрольза додержанням працівниками поштового зв'язку, що виконують обов'язки водіїв автомобілів, Правил дорожнього руху, Правил технічної експлуатації рухомого складу, тощо. Підприємства автомобільного транспорту здійснюють перевезення пошти на підставі договорів з підприємствами поштового зв'язку з урахуванням ефективного використання провізної спроможності автотранспорту. Економічні відносини підприємств автомобільного транспорту з підприємствами поштового зв'язку, що виникають у процесі перевезення пошти, базуються на принципах взаємної вигоди та повної відповідальності. Для перевезення пошти автотранспортні підприємства повинні використовувати транспортні засоби, що відповідають вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам. Підприємства поштового зв'язку подають автотранспортним підприємствам заявки на перевезення пошти. Автотранспортне підприємство разом з представником підприємства поштового зв'язку розглядає подані заявки на перевезення та включає погоджені заявки до річного (квартального) плану перевезень. Поза планом здійснюються перевезення: викликані стихійним лихом та аваріями (поза чергою); разового характеру. Терміни подання заявок на перевезення разового характеру обумовлюються при укладанні договору. Зміна річного плану перевезень автотранспортного підприємства здійснюється за погодженням сторін. Уточнений план перевезень додається до договору на перевезення пошти автотранспортом. На підставі річного плану перевезень автотранспортне підприємство щорічно, не пізніше як за 15 днів до початку року, укладає договір з підприємством поштового зв'язку на обслуговування автотранспортом, надсилаючи останньому проект договору. До договору додаються розклад руху автомобілів по перевезенню пошти,

план-графік чергувань спеціальних автомобілів. У договорах обумовлюється необхідність застосування спеціалізованого транспорту та інші особливості обслуговування підприємства поштового зв'язку. Для попередження випадків зриву перевезень та якнайшвидшої заміни на лінії автомобілів, що вийшли з ладу, автотранспортне підприємство повинно мати резервні автомобілі. Кількість резервних автомобілів і місце їх дислокації визначаються конкретними умовами організації роботи автопідприємства. Автотранспортне підприємство на підставі договору може надавати автомобілі для дислокації їх біля підприємств поштового зв'язку. Форма і порядок розрахунків, а також випадки зміни розміру оплати за перевезення пошти і надання інших послуг, пов'язаних з цим, визначаються автотранспортним підприємством з підприємством поштового зв'язку – замовником автотранспорту при укладенні ними договору на перевезення пошти. Розрахунки за використання автотранспорту для перевезення пошти га оплата за користування вантажно-розвантажувальними механізмами провадяться за договірними тарифами. При розрахунках за використання автотранспорту для перевезення пошти слід враховувати. пробіг та час роботи автомобілів на лінії, що підлягають оплаті, обліковуються з часу виїзду автомобіля з гаража до часу повернення в гараж, за відрахуванням часу обідньої перерви і відпочинку водія, про що підприємство поштового зв'язку повинне зробити запис у шляховий лист; час на пробіг від стоянки до пункту навантаження та назад визначається з розрахунку середньої технічної швидкості автотранспорту; загальний час за використання автомобілів округляється з точністю до 0,5 години: час менший за 0,5 години вважається за 0,5 години, а більший за 0,5 години – за повну годину; мінімальна оплачувана відстань становить один кілометр. Оплата за користування автомобілями, що надаються без водіїв, провадиться за зниженим тарифом, який обумовлюється договором. Якщо водій автомобіля виконує обов'язки працівника поштового зв'язку та вантажно-розвантажувальні роботи, з підприємств поштового зв'язку стягується плата у розмірі, що обумовлюється договором. При перевезеннях пошти, що тривають більше доби, підприємства поштового зв'язку повинні відшкодовувати автотранспортному підприємству, крім договірної плати за перевезення, ще й додаткові витрати (добові, квартирні тощо). Час простою автомобілів на лінії та на підприємствах

зв’язку, що стався з вини автотранспортного підприємства, не оплачується замовником. У випадках, коли замість передбаченої договором моделі автотранспортне підприємство за погодженням з підприємством поштового зв’язку надало автомобіль меншої вантажності, оплата провадиться за тарифами, що визначені договором для фактично використаного типу автомобілів. У разі надання підприємствам поштового зв’язку автомобілів більшої вантажності, замість передбачених договором, оплата провадиться за тарифами, що визначені для автомобілів, які передбачені договором, виключаючи випадки, коли ця заміна робиться на прохання підприємств поштового зв’язку. Автотранспортне підприємство зобов’язане: 1) надавати підприємствам зв'язку технічно справні автомобілі, що відповідають санітарним вимогам і обладнані відповідно до Правил дорожнього руху та заправлені пальним у кількості, потрібній для виконання завдань; 2) подавати автомобілі до місця навантаження перед початком роботи або чергування у терміни, що визначені розкладом руху, графіком чергувань та замовленням на перевезення; 3) суворо дотримувати розклад руху автомобілів на лінії; 4) висилати у терміни, що погоджені з підприємствами зв’язку, резервні автомобілі, замість тих, які вийшли з ладу; 5) здійснювати контроль за правильною експлуатацією автомобілів на маршрутах по перевезенню пошти, за оформленням шляхових листів в установленому порядку та за виконанням водіями Правил дорожнього руху; 6) забезпечувати передрейсовий медичний огляд водіїв; 7) не допускати проїзду в автомобілях сторонніх осіб; 8) супроводжувати пошту з моменту її прийняття до перевезення та до моменту здачі в пункті призначення правоуповноваженій на одержання пошти особі, за винятком випадків, коли цю роботу виконує представник підприємства зв’язку.

Підприємство поштового зв'язку зобов'язане: 1) правильно визначати обсяги перевезень і терміни роботи автомобілів у заявках, планах та замовленнях на перевезення, виходячи при цьому з необхідності зменшення транспортних витрат, впровадження раціональних маршрутів і схем вантажопотоків, поліпшення використання автотранспорту; 2) використовувати автомобілі виключно за призначенням; 3) приписувати до транспортних документів тільки осіб, які мають безпосереднє відношення до цих перевезень; 4) виконувати навантаження і розвантаження пошти та вантажів, супроводження і охорону їх у дорозі, крім тих випадків, коли ці обов'язки згідно з договором приймає на себе автотранспортне підприємство; 4) забезпечувати контроль за дотриманням розкладу руху автомобілів на маршрутах та якісним виконанням водіями обов'язків працівників зв'язку; 5) утримувати під'їзні шляхи до пунктів навантаження та розвантаження, вантажно-розвантажувальні майданчики тощо у справному стані, що відповідає нормам охорони праці і техніки безпеки, а також забезпечує безперешкодний рух та вільне маневрування при одночасному навантаженні (розвантаженні) автомобілів в кількості, визначеній договором; 6) мати пристрої для освітлення робочих місць та під'їзних шляхів до них при роботі у вечірній та нічний час; 7) оформляти шляхові листи та інші транспортні документи у встановленому порядку, засвідчувати підписом і печаткою пробіг та тривалість роботи автомобіля, робити відмітки щодо виконання водіями денних завдань, обов'язків працівників зв'язку і про виконаний обсяг вантажно- розвантажувальних робіт, а також про порушення строку подання та графіка руху автомобілів; 8) призначати і повідомляти автопідприємству прізвища осіб, що відповідають за використання автотранспорту; 9) надавати місце та забезпечувати умови для відпочинку водіїв під час перерви у роботі в проміжних пунктах; 10) забезпечувати охорону автомобілів, вантажів і пошти під час обідньої перерви і тривалого відпочинку водіїв в проміжних пунктах; 11) надавати водіям в пунктах виконання вантажно-розвантажувальних робіт телефонний зв'язок для службового користування; 12) розробляти та погоджувати з автотранспортним підприємством розклад руху автомобілів, що сприяє безпечній роботі в умовах туману, ожеледиці, снігових заносах тощо.

Автотранспортному підприємству надається право: 1) замінювати марку автомобіля, наданого для перевезень, якщо при цьому не знижується якість обслуговування підприємства зв'язку; 2) збільшувати згідно з разовими заявками підприємств зв'язку кількість автомобілів, що виділяються; 3) вимагати від підприємств зв'язку усунення недоліків у розкладі руху, графіках чергувань і в організації роботи автомобілів на лінії.

Підприємству поштового зв'язку надається право: 1) відмовитися від автомобіля, наданого автотранспортним підприємством, у випадках, коли його модель, технічний чи санітарний стан або обладнання не відповідають умовам перевезення (крім випадків, коли модель автомобіля передбачена договором); 2) вносити зміни до розкладу руху автомобілів у межах, що обумовлені договором, своєчасно повідомляючи про це автотранспортне підприємство; 3) здійснювати перестановку автомобілів на маршрутах залежно від конкретних обставин, не змінюючи при цьому узгоджені з автотранспортним підприємством загальну тривалість роботи та пробіг автомобіля; 4) відмовитися від автомобіля, якщо він наданий із запізненням більшим за 30 хв. для міських перевезень чи більше однієї години для роботи на інших маршрутах; 5) затримати автомобіль у проміжному пункті та відправити його згідно з розкладом руху в разі передчасного прибуття в цей пункт.

Матеріальна відповідальність сторін за порушення умов перевезення пошти визначається договором на перевезення пошти автомобільним транспортом між підприємствами поштового зв'язку та автотранспортним підприємством. Автотранспортні підприємства відповідають за втрату, недостачу, пошкодження чи псування прийнятої до перевезення пошти у розмірі фактичної шкоди з урахуванням відшкодування збитків клієнтурі, якщо вони не доведуть, що втрата, недостача, псування чи пошкодження сталися не з їх вини. Автотранспортне підприємство несе відповідальність перед підприємством поштового зв'язку в розмірі,

передбаченому договором, у таких випадках: за втрату, недостачу, пошкодження чи псування прийнятої до перевезення пошти; за несвоєчасне подання рухомого складу до пункту навантаження порівняно з узгодженим часом; за ненадання автомобілів для перевезення пошти у кількості, передбаченій договором.

Підприємство поштового зв'язку несе матеріальну відповідальність перед автотранспортним підприємством у розмірі, передбаченому договором, у таких випадках: за відмову використовувати автотранспорт для перевезення пошти у кількості, що передбачена договором або прийнятим до виконання разовим замовленням; за відмову від оформлення або неправильне оформлення транспортного документа або шляхового листа; за несвоєчасне перерахування плати за користування автотранспортом; за використання автотранспорту для перевезення вантажів, не передбачених договором. Автотранспортне підприємство і підприємство зв'язку звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень чи прийнятого до виконання разового замовлення, якщо воно сталося внаслідок: явищ стихійного характеру (заноси, повені, пожежі тощо); аварії на підприємстві, через яку робота підприємства була припинена. Керівники автотранспортних підприємств повинні здійснювати постійний контроль за правильною експлуатацією автомобілів на маршрутах по перевезенню пошти. Перед виїздом автомобіля на лінію відповідальні особи автотранспортного підприємства зобов'язані видавати водію шляховий лист, де заповнені встановлені реквізити, звертаючи увагу на додержання фактичного часу виїзду та повернення автомобіля. Автотранспортне підприємство чи віддалене підприємство зв'язку під час випуску автомобілів на лінію у періоди несприятливих метеорологічних умов повинне робити у шляхових листах відповідну позначку (ожеледиця, туман тощо), яка зобов'язує водіїв вживати додаткових заходів щодо додержання безпеки руху. Керівники підприємств поштового зв'язку початкового, проміжного і кінцевого пунктів поштового маршруту повинні здійснювати постійний контроль за виконанням установленого розкладу руху автотранспорту з поштою. Керівники підприємств одразу ж після відправлення автотранспорту з поштою повинні повідомляти по

телефону наступне за маршрутом підприємство поштового зв’язку про фактичний час відправлення автотранспорту. У разі неприбуття автотранспорту з поштою в установлений розкладом руху час начальник підприємства зв’язку зобов’язаний негайно зробити запит по телефону у попередньому за маршрутом підприємстві поштового зв’язку про час відправлення автотранспорту з поштою та негайно повідомити про це керівника підприємства поштового зв’язку за підпорядкуванням. Якщо автотранспорт з поштою прибув із запізненням, порівняно з розкладом руху, про це робиться відмітка у шляховому листі водія та маршрутній накладній. У разі виходу з ладу автотранспорту начальник підприємства поштового зв'язку проміжного пункту маршруту зобов’язаний вжити заходів до збереження та відправлення пошти за маршрутом і про вжиті заходи повідомити по телефону керівника підприємства поштового зв’язку початкового пункту маршруту. Начальник (заступник) відділення зв’язку або спеціально призначений працівник вузла зв’язку (поштамту, призалізничного поштамту, відділення перевезення пошти) початкового пункту маршруту зобов’язаний щоденно контролювати розклад руху автотранспорту з поштою та про всі порушення доповідати керівникам вищевказаних підприємств. За кожним фактом порушення розкладу руху автотранспорту з поштою начальник вузла зв’язку (поштамту, призалізничного поштамту, відділення перевезення пошти) зобов’язаний проводити ретельне розслідування і вживати заходів для забезпечення руху автотранспорту з поштою за маршрутом. У разі невідправлення передбаченого розкладом руху автотранспорту з поштою призначений працівник зв’язку негайно повідомляє про це підприємство зв’язку за підпорядкованістю із зазначенням маршруту, кількості підприємств зв’язку на ньому, дати та причини невідправлення автотранспорту та вжитих заходів. Про невідправлення передбаченого розкладом руху автотранспорту з поштою чи значну його затримку повідомляється телеграфом (по телефону) всім підприємствам, що здійснюють з ним обмін пошти, та відповідних диспетчерських вузлах (пунктах). У разі виходу автомобіля з ладу підприємство поштового зв'язку зобов'язане негайно повідомити автотранспортне підприємство, а останнє - направити свого представника для огляду і складання акта про технічний стан автомобіля, причину його виходу з ладу та вжиті заходи.

Також важливе значення серед правового регулювання перевезення пошти спеціальними нормативними актами має ***Інструкція з обробки, перевезення та обміну пошти з використанням контейнерів типу КПС-400,*** затверджена наказом УДППЗ "Укрпошта" від 21 січня 2002 р. № 24. Ця Інструкція була розроблена відповідно до положень Правил перевезення пошти автомобільним транспортом України, затверджених наказом Міністерства зв'язку і Міністерства транспорту України від 12 березня 1998 р. № 32/78 та зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25 травня 1997 р. за № 195/1999, ***Порядку пересилання поштових відправлень,*** затвердженого наказом УДППЗ "Укрпошта" від 31 жовтня 2001 р. № 445, ***Правил безпеки при виконанні робіт на підприємствах поштового зв'язку,*** затверджених наказом Державного комітету України по нагляду за охороною праці від 17 травня 1996 р. № 86 і визначає порядок обробки, перевезення та обміну поштових відправлень, періодичних друкованих видань, поштової тари, товарів тощо із використанням контейнерів типу КПС-400 (далі - контейнер). Згідно її положень, контейнерні перевезення пошти на території України впроваджуються на підставі наказів, розпоряджень УДППЗ "Укрпошта" і здійснюється спеціалізованим автотранспортом для перевезення пошти на магістральних, внутрішньообласних та міських маршрутах. При організації контейнерних перевезень пошти особлива увага приділяється формуванню прямих контейнерів під пломбами (печатками) відправників. Прямі контейнери пересилаються без розкривання від місця формування до місця призначення. Контейнер призначений для перевезення всіх видів поштових відправлень, періодичних друкованих видань, поштової тари, товарів тощо. Вкладення, що перевозиться в контейнері, захищене від псування, розкрадання, атмосферних опадів і механічних впливів. Основні технічні характеристики контейнера КПС-400: корпус контейнера являє собою жорстку з трьох боків конструкцію, усередині якого вміщений м'який контейнер із тканих або нетканих не горючих матеріалів, вологонепроникних тканин тощо; корпус жорсткого контейнера виконаний із тонкостінних труб, що забезпечує легкість і міцність конструкції, і покритий емаллю; конструкція корпуса дозволяє вкладати порожні контейнери один в

один; при зберіганні і транспортуванні порожніх контейнерів їхні бічні стінки і дно складаються, зменшуючи площу, яку займають контейнери; м'який контейнер має ремені для кріплення до жорсткого контейнера; для завантаження поштових відправлень у м'якому контейнері передбачений отвір, що закривається і пломбується; для технологічної документації передбачена кишеня, що закривається; ходова частина контейнера має два поворотних колеса на шарнірах і два жорстко закріплених колеса, що додає контейнеру підвищену маневреність; поворотні колеса оснащені гальмами, що забезпечує фіксацію контейнера на поверхні з ухилом; установка і зняття з гальма виконується ногою; контейнер обладнаний зчіпним пристроєм для групового перевезення не більше чотирьох контейнерів у зчепленні; днище контейнера має фіксатор, що закріплює зчіпний пристрій іншого контейнера. Загальна маса пошти, завантаженої в контейнер, не повинна перевищувати його вантажопідйомності – 3 - 50 кг. Для перевезення пошти повинні застосовуватись тільки справні контейнери, які відповідають вимогам стандартів (технічних умов). Запакування пошти у несправні контейнери не допускається. На кожному поштовому контейнері має бути нанесений логотип "Укрпошта" та номер. Вищезазначені реквізити наносяться на м'якому контейнері. У контейнерах дозволяється перевозити: посилки (за винятком посилок з відміткою "Обережно", "Експрес", з рослинами і бджолами); мішки та пачки з періодичними виданнями; мішки, ящики з письмовою кореспонденцією; мішки з міжнародною поштою; страхові мішки; порожні речі; посилки із свіжими фруктами й овочами за умови, що термін перебування контейнера в дорозі не перевищує однієї доби (у цьому разі на супровідних документах робиться відповідна відмітка); товари для роздрібної торгівлі, знаки поштової оплати у відповідній упаковці; продукцію підприємств, установ та організацій у фабричній (заводській), спрощеній упаковці, а також у прямих контейнерах під пломбою (печаткою) виробника на адресу одного адресата за умови, що такий вид упаковки забезпечить збереження вкладення при перевезені.

Забороняється перевозити в контейнерах: посилки з відмітками “Обережно”, “Експрес”, з рослинами і бджолами; посилки з вкладенням овочів та фруктів, якщо термін перебування в дорозі перевищує одну добу; громіздкі посилки; предмети, заборонені до пересилання в поштових відправленнях відповідно до Правил надання послуг поштового зв’язку. Усі роботи, пов’язані з завантаженням (розвантаженням) контейнерів з поштою, їх транспортуванням на внутрішніх етапах обробки і перевезенням за маршрутами, повинні виконуватися згідно з положеннями Вимог безпеки при організації перевезення пошти з використанням контейнерів типу КПС-400.

Система контейнерних перевезень передбачає: формування контейнерів у Дирекції оброблення та перевезення пошти (ДОППІ), зональних вузлах (ЗВ), центрах оброблення та перевезення пошти (ЦОПП), центрах оброблення пошти (ЦОП) (далі – транзитні об’єкти поштового зв’язку); обробку контейнерів на внутрішньовиробничих етапах; здійснення вантажно-розвантажувальних робіт на спеціалізований автотранспорт для перевезення пошти; перевезення контейнерів спеціалізованим автотранспортом для перевезення пошти. В транзитних об’єктах поштового зв’язку перед завантаженням у контейнер пошта повинна бути розсортована відповідно до інструкцій про порядок сортування і направлення посилочної, страхової пошти, письмової кореспонденції. Мішки й пачки з періодичними виданнями сортуються відповідно до вимог Інструкції про порядок експедирування й пересилання періодичних видань. Пошта, що відправляється, повинна завантажуватися у контейнер відповідно до плану направлення. Із розсортованої пошти формуються групи, на кожну з яких складається окрема накладна. Перед завантаженням контейнер повинен бути ретельно оглянутим. При цьому увага приділяється технічному та санітарному стану контейнера. У разі вкладення у контейнер однієї групи поштових відправлень складається окрема накладна у двох примірниках. У накладній зазначається номер контейнера, звідки і куди він пересилається, а також дата та час запакування контейнера. При запису закритих речей зазначаються їхні номери та місце призначення, а для транзитних – і місце відправляння. У графі “Особливі відмітки”, залежно від характеру вкладення робляться відмітки: “Урядовий”, “Рекомендований”, “Простий”, “Тара”, “Прямі передачі”. Посил-

ки приписуються до накладної відповідно до вимог Порядку пересилання поштових відправлень. Після всіх записів підбивається загальний підсумок кількості речей (посилок) та проставляється відбиток календарного штемпеля. Накладна підписується працівником, який завантажував і опломбовував контейнер та працівником, який здійснює контроль.

Якщо група посилок перевищує ємність контейнера, лишок посилок завантажується у другий контейнер. У цьому разі конверт з супровідними документами вкладається в кишеню одного з контейнерів, а у кишеню другого вкладається ярлик із записом "Документи" Такі спарені контейнери повинні обов'язково відправлятися одним автомобілем. При вкладенні до контейнера двох чи більше груп поштових відправлень вони повинні бути проіндексовані присвоєним кожній групі умовним номером (літерою). Ці номери (літери) проставляються на бланках супровідних адрес до посилок, в окремих накладних на групи поштових відправлень та загальній накладній на контейнер, що складається у двох примірниках. У загальній накладній зазначається: номер контейнера, об'єкт поштового зв'язку, де здійснене запакування контейнера, об'єкт поштового зв'язку місця призначення, приписуються окремі накладні з зазначенням кількості речей і відправлень за видами, місце призначення (для транзитних груп – і місце відправляння), умовного індексу групи. Працівник, який склав загальну накладну, на обох її примірниках зазначає свою посаду і прізвище або проставляє відбиток іменного штампу та відбиток календарного штемпеля. Загальна накладна підписується працівником, який здійснює контроль. Перед укладанням в контейнер пошта поіменно перевіряється працівниками поштового зв'язку, відповідальними за правильність її направлення. Перевіряється відповідність кількості вкладеної пошти супровідним документам, стан поштових відправлень (речей). Пошта в контейнері розміщується таким чином, щоб на нижню та бокові стінки контейнера навантаження було рівномірним. Після завантаження контейнер зачиняється і опломбовується установленим порядком. До відправляння за призначенням контейнери повинні зберігатися забезпеченим порядком в приміщені або на спеціально обладнаному місці для стоянки. До кишені контейнера вкладається адресний

ярлик, де зазначаються транзитні об'єкти поштового зв'язку місця призначення та запакування, вид (види) відправлень, дата запакування контейнера, його номер, посади та прізвища працівника зв'язку та контролюючої особи або проставляються відбитки іменних штампів, а також наноситься відбиток календарного штемпеля. Якщо складання супровідних документів на пошту, що відправляється у контейнерах, здійснюється з використанням ПЕОМ, то відбитки календарних штемпелів не проставляються. На групу контейнерів, що відправляються, на адресу кожного транзитного об'єкта поштового зв'язку складається загальна накладна у двох примірниках (у разі потреби – у трьох), в якій зазначаються номери контейнерів, кількість поштових відправлень (речей) у них, об'єкт поштового зв'язку, де здійснене запакування контейнера, об'єкт поштового зв'язку місця призначення, дата і час запакування контейнерів. У разі приписки спарених контейнерів напроти запису номера контейнера, в якому знаходяться супровідні документи, робиться позначка "З документами". Перед записом у накладній порожніх контейнерів, що повертаються, зазначається відмітка "Тара". У підсумку зазначається літерами кількість відправлених контейнерів. У графі "Найменування поштових відправлень і речей" загальної накладної зазначається цифрами у чисельнику кількість відправлених контейнерів, а у знаменнику – кількість вкладених до них поштових відправлень. У графі "Разом" зазначається загальна кількість контейнерів. Загальна накладна підписується працівником, який її складав, та працівником, відповідальним за відправляння пошти. На загальній накладній проставляються години і хвилини відправляння пошти, прізвище працівника, який її супроводжує (обмінює) та відбиток календарного штемпеля. Перші примірники накладної передаються супровіднику, другі – залишається у транзитному об'єкті поштового зв'язку, що відправляє контейнери.

Не допускається до пересилання в контейнерах поштових відправлень, періодичних видань і товарів у тарі, що не відповідає технічним умовам її виготовлення (брудній, розірваній, не окантованій, без трафаретних написів). Передача контейнерів з поштою (в опечатаному вигляді) по всьому маршруту перевезення до місця призначення, а також на внутрішніх етапах оброб-

лення транзитного об'єкта поштового зв'язку та між змінами здійснюється по накладній з обов'язковою поіменною перевіркою за номерами.

Для перевезення контейнерів використовуються спеціально обладнані автомобілі для перевезення пошти. Під час здавання та приймання контейнерів, а також на всіх внутрішньовиробничих етапах оброблення працівники зв'язку зобов'язані ретельно їх оглядати. При цьому перевіряється: справність контейнера, цілість пломб (печаток), наявність супровідної документації та ярлика у кишені контейнера та відповідність кількості прийнятих контейнерів супровідним документам. Номери контейнерів перевіряються із записами у загальній накладній. Під час перевезення контейнерів з поштою відповідальність за їх збереження і цілість пломб (печаток) покладається на водія-супровідника. Водій-супровідник перед відправлянням на автомаршрут повинен перевірити, чи закріплені контейнери спеціальними пристроями для запобігання їх переміщення під час руху. Забороняється залишати без нагляду автомобіль з поштою, у тому числі з контейнерами, допускати проїзд сторонніх осіб або перевозити сторонній вантаж.

Вивантажені із автомобілів контейнери з поштою передаються безпосередньо на робочі місця (сектори) під розписку на копіях накладних, на яких зазначається номер контейнера, кількість пошти в ньому, місце його запакування та час передачі на робоче місце (сектор). Розкриття контейнерів на робочому місці здійснюється двома працівниками поштового зв'язку з перевіркою цілісності пломби. Вкладення контейнера перераховується і поіменно звіряється з записами в окремій накладній на контейнер, перевіряється зовнішній стан поштових відправлень (речей). Працівники, які розкривали контейнер, розписуються на зворотному боці накладної у відповідних графах, проставляється відбиток календарного штемпеля. Пломби, що були зняті при розкритті контейнерів, повинні здаватися начальнику зміни (бригадиру) і зберігатися до кінця зміни. У разі виявлення в контейнері нестачі поштових відправлень (речей), періодичних друкованих видань, їх пошкодження або заміни згідно з вимогами Порядку пересилання поштових відправлень складається акт у 3-х примірниках;

один з примірників якого направляється до об’єкта поштового зв’язку, що завантажував контейнер, а також до автопідприємства для проведення перевірки. Не розкриті контейнери з поштою в транзитних об’єктах поштового зв’язку повинні зберігатися забезпеченим порядком у закритих приміщеннях або в спеціально обладнаних місцях.

Контейнери можуть знаходитися на балансі ДОПП, ЗВ, ЦОПП, ЦОП. Контейнери підлягають обміну “контейнер на контейнер”. Поточний та капітальний ремонти контейнерів здійснює транзитний об’єкт поштового зв’язку, в структурі якого є відповідний виробничий підрозділ. Для перевезення пошти використовуються тільки справні контейнери. Забороняється експлуатація контейнерів, які мають такі дефекти: несправність ходових частин, гальмівних пристроїв, фіксаторів, зчіпних пристроїв; пошкодження корпусу жорсткого або м’якого контейнера; важкий хід; пошкодження шнурівки. Не дозволяється також експлуатація контейнерів, які мають антисанітарний стан, незадовільний зовнішній вигляд або нечіткий номер. Технічно несправні контейнери повинні групуватись у спеціально відведених місцях (майданчиках) у залежності від обсягів та складності ремонтних робіт і направлятися до транзитного об’єкта поштового зв’язку, який здійснює їх ремонт. Перед завантаженням контейнерів поштою, відправкою їх в ремонт тощо, вони мають бути уважно оглянуті з метою уникнення випадків залишення в них поштових відправлень. Технічне обслуговування контейнерів повинні проводити всі транзитні об'єкти поштового зв’язку, які задіяні в системі контейнерних перевезень пошти. При технічному обслуговуванні проводиться дрібний ремонт контейнера, усунення пошкодження корпусу, ходової частини, зчіпного пристрою. При огляді виявляються контейнери, які підлягають капітальному і поточному ремонтам. У випадку значного пошкодження контейнера об’єкт поштового зв’язку, де сталося таке пошкодження, встановлює винних та складає відповідний акт, в якому зазначається перелік пошкоджень та несправностей. Такі контейнери направляються до транзитного об’єкта поштового зв’язку, що здійснює ремонт, разом з актом.

Для оперативного обліку і контролю за проходженням контейнерів між транзитними об’єктами поштового зв’язку ведеться Книга оперативного обліку перевезень контейнерів автомобільним транспортом. Первинний облік повинен забезпечувати можливість врахувати точну кількість поштових відправлень (за видами), перевезених в контейнерах. Взаєморозрахунки контейнерами проводяться за планом перевезення пошти у контейнерах між транзитними об’єктами поштового зв’язку, що задіяні в системі контейнерних перевезень пошти, за принципом “контейнер на контейнер” із суворим дотриманням балансу контейнерного обміну.

Облік контейнерів проводиться із зазначенням їхніх номерів за відомостями розрахунків поштової тари, які складаються у всіх транзитних об'єктах поштового зв’язку, що задіяні у системі контейнерних перевезень пошти і здійснюють обмін пошти.

Під час обміну пошти з використанням контейнерів працівники зв’язку повинні виконувати вимоги безпеки. Вимоги є обов’язковими для всіх працівників при організації та виконанні робіт, пов’язаних з експлуатацією контейнерів типу КПС-400. Необхідно враховувати небезпечні фактори, які можуть виникнути при переміщенні та проведенні робіт по завантаженню чи розвантаженню контейнера КПС-400: недостатня освітленність робочої зони; дії рухомих частин контейнера; перекидання контейнера. До самостійної роботи з контейнером допускаються особи віком не молодше 18 років, які знають інструкцію з охорони праці при роботі з контейнером, заходи надання першої допомоги, керівництво з експлуатації контейнера КПС-400, та які пройшли навчання безпечним методам праці, перевірку знань з питань охорони праці з позитивним результатом, мають необхідну кваліфікацію та практичні навики роботи. Працівників, які виконують роботи із застосуванням контейнерів КПС-400, необхідно ознайомити з вимогами безпеки та видати інструкцію з охорони праці під розпис або вивісити її на робочому місці. Помітивши недоліки по забезпеченню безпеки праці та несправності в механічній частині контейнеру, припинити роботу з контейнером та одразу ж попередити безпосереднього керівника.

При виконанні робіт слід бути уважним, дотримуватися вимог виробничої санітарії, особистої гігієни, правил внутрішнього трудового розпорядку.

Перед кожним завантаженням поштовими відправленнями контейнер має бути оглянутим. При огляді особливу увагу приділяють технічному стану (справності). Повинен бути перевірений санітарний стан контейнера. Несправні контейнери групуються в спеціально відведених місцях, які виключають доступ до них і можливість їх використання.

У виробничих приміщеннях повинні бути передбачені та позначені місця відстою контейнерів з розрахунку не менше 2 квадратних метрів на один контейнер. При обміні пошти з використанням контейнерів завантаження (розвантаження) їх на транспортні засоби (з транспортних засобів) має проводитись на спеціально обладнаних площадках, що повинні бути на одному рівні з підлогою цеху (дільниці) і мати огородження безпеки висотою не менше 1 м. У разі використання під час завантаження (розвантаження) контейнерів спеціально обладнаних пристроїв необхідно керуватися вимогами інструкцій з охорони праці, розроблених для цих пристроїв. Освітленість місць вантажно-розвантажувальних робіт з контейнерами має бути не менше 100 лк при люмінесцентних лампах і 50 лк при лампах розжарювання.

З метою виключення нещасних випадків при завантаженні (розвантаженні) контейнерів із автомашин (в автомашину) працівниками зв’язку повинні виконуватись такі заходи безпеки: до повної зупинки навантажувально-розвантажувальної площадки автомобіля працівники зв’язку повинні знаходитись поза зоною можливого падіння контейнера; тільки після повної зупинки навантажувально-розвантажувальної площадки дозволяється підходити та приступати до переміщення контейнерів; не допускається транспортування одночасно більше чотирьох контейнерів елект-

ротягачем і більше трьох – електрокаром. В кузові автомобіля мають бути передбачені пристрої для закріплення контейнерів для запобігання їх переміщення під час руху. Бортові автомобілі, що перевозять контейнери, повинні мати висоту бортів, що виключає можливість падіння контейнерів під час руху автомобіля. Причіпний пристрій контейнера має надійно кріпитись до стінки і не повинен самовільно опускатись із зафіксованого положення. Працівники, які постійно працюють із застосуванням контейнерів КПС-400, забезпечуються спецодягом, спецвзуттям та іншими засобами індивідуального захисту згідно з Типовими нормами безплатної видачі спеціального одягу, спеціального взуття та інших засобів індивідуального захисту працівникам зв'язку.

Перед початком роботи необхідно: візуально оглянути площадку обміну і звільнити її від сторонніх речей та предметів (у разі потреби), а також шляхи, по яких будуть переміщуватися контейнери до місць розпакування; одягнути спецодяг та інші засоби індивідуального захисту; у зимовий період площадка повинна бути очищена від снігу та льоду і посипана піском або дрібним шлаком, мати огородження; перевірити зовнішним оглядом: 1) відсутність на даху контейнера сторонніх речей; 2) справність гальм; 3) справність зчіпного пристрою; 4) цільність колесових дисків; 5) справність застібок; 6) справність фіксатора рульової тяги; 7) санітарний стан контейнера.

Для уникнення нещасних випадків при роботі з контейнером працівник зв’язку повинен додержуватись вимог безпеки: завантажувати пошту згідно вантажопідйомності контейнера, при цьому важкі відправлення класти знизу, легкі зверху (для підвищення рівноваги); бути обережним під час розпакування контейнерів (при знятті пломб, виймання вмісту); не допускати транспортування контейнерів з не зашнурованим м’яким контейнером і нестягнутими ременями для кріплення; переміщуючи контейнер вручну, тримати його за ручки і спостерігати за відсутністю на шляху руху сторонніх речей і людей; при переміщенні контейнера вручну, рульову тягу фіксувати в вертикальному положенні за допомогою фіксатора; завантаження та розвантаження наповненого контейнеру в фургон автомобіля проводити не менше ніж двома працівниками, один попереду, другий позаду контейнера; при установці контейнерів в фургон автомобіля загальмувати їх за допомогою гальмівного пристрою. Працівнику зв’язку під час

обміну забороняється: знаходитись в зоні можливого падіння контейнера, тобто ближче 2 метрів; підніматися і опускатися на навантажувально-розвантажувальній площадці; підтримувати контейнер під час його підіймання чи опускання. У разі мимовільного падіння (перевертання) не намагатись підтримувати його рівновагу; вирівнювати поворотні колеса руками; знімати контейнер з гальм руками; використовувати несправні контейнери; переміщувати контейнер у разі несправності коліс, прикладаючи при цьому великі зусилля; йти, повернувшись обличчям до контейнера, та тягти його за собою. До повної зупинки навантажувально-розвантажувальної площадки працівники зв'язку повинні знаходитись поза зоною можливого падіння контейнера. Після повної зупинки навантажувально-розвантажувальної площадки дозволяється працівникам зв'язку підходити і приступати до переміщення контейнерів. Переміщати наповнений контейнер дозволяється двом працівникам одночасно. Причіпний пристрій контейнера має надійно кріпитись до стінки і не повинен самовільно опускатись із зафіксованого положення. Стежити за правильністю розвантаження (завантаження) вмісту контейнерів, як тих, що надійшли, так і тих, що відправляються. Маса вантажу контейнера не повинна перевищувати 350 кг.

Після розпакування порожні контейнери переміщуються в спеціально відведене для стоянки місце. На робочому місці залишаються лише контейнери, що готуються до відправки. Привести спецодяг та інші засоби індивідуального захисту в належний стан. Про всі неполадки в роботі доповісти безпосередньому керівнику. При обміні пошти з використанням контейнерів можливе їх перевертання, падіння, самовільний рух із-за нерівності поверхні. Не намагатись підтримувати контейнери під час їхнього перевертання (падіння, самовільного руху). Після кожного переміщення з місця на місце ставити контейнер на гальма. При виявленні вибоїн, ям чи інших нерівностей на площадці обміну чи підлозі цеху повідомляти про це свого безпосереднього керівника. Повідомляти про інші несправності, а саме: погане освітлення площадки обміну; несправність контейнерів (гальмівного пристрою, зчіплення, коліс, зазубрин на стінках тощо); неправильне

завантаження чи перевантаження контейнерів відправником з метою попередження подальших випадків. На несправні контейнери чіпляти або вставити у віконце кишені для документів табличку про їх несправність та відвезти у спеціально відведене місце. У разі заштопорення коліс контейнера, його вміст перенести вручну до місць розробки (розпакування), а порожній контейнер перемістити у відведене місце для несправних контейнерів.

Важливим нормативним документом, що врегульовує перевезення пошти є ***Порядок перевезення вантажів спеціальним автотранспортом для перевезення пошти,*** затверджений наказом УДППЗ "Укрпошта" від 27 червня 2002 р. № 244, згідно з нормами якого перевезення пошти здійснюється спеціалізованим автотранспортом для перевезення пошти, обладнаним відповідно до вимог Правил перевезення пошти автомобільним транспортом, згідно з діючими розкладами руху на маршрутах перевезення пошти в межах України. Приймання вантажів для перевезення здійснюється: на магістральних маршрутах-зональними вузлами, центрами оброблення та перевезення пошти, поштамтами, вузлами поштового зв'язку і відділеннями поштового зв'язку, які знаходяться на магістральних маршрутах, за умови перевезення вантажів до пункту обміну без перевантаження; на внутрішньообласних, внутрішньорайонних та міських маршрутах-поштамтами, вузлами поштового зв'язку, центрами (цехами, дільницями) оброблення та перевезення пошти та відділеннями поштового зв'язку. На внутрішньообласних та внутрішньорайонних маршрутах вантаж може прийматися з перевантаженням у пунктах обміну. До перевезення приймається вантаж, маса одиниці якого складає понад 30,5 кг, а довжина не більше ніж 3 м. Такий вантаж приймається тільки до пунктів обміну, які мають відповідні засоби механізації для проведення вантажне- розвантажувальних робіт. У кожному об'єкті, який здійснює приймання вантажу, повинен бути перелік пунктів обміну, до яких приймається вантаж, номери контактних телефонів, а також інформація про відстані між обласними центрами та між обласними і районами центрами області. Проведення робіт з переміщення вантажів при завантажуванні й розвантажуванні здійснюється згідно з вимогами Пра-

вил безпеки при виконанні робіт на підприємствах поштового зв'язку, затверджених наказом Державного комітету України по нагляду за охороною праці від 17 травня 1996 р. № 86. Вантаж до перевезення приймається в упакованому вигляді. Вантажі (речі) можуть бути упаковані у валізи, скрині, ящики, коробки, корзини, мішки, тюки, які мають бути перев'язані суцільним шпагатом або однорідною стрічкою з полімерних матеріалів При виборі упаковки необхідно враховувати спосіб, відстань і тривалість перевезення, можливість перевантаження вантажу в дорозі, температурний режим і вологість під час перевезення, пору року, сумісність з іншими вантажами, виключення можливості заподіяння шкоди працівникам зв'язку тощо. Вид упакування вантажу вибирає вантажовідправник, але упакування вантажу повинно відповідати умовам перевезення та забезпечувати його схоронність. Перевізник за додаткову плату може надавати вантажовідправнику послуги з упакування. Вантажовідправник має право оцінити вантаж, але сума оцінки не повинна перевищувати фактичної вартості. Якщо до перевезення подається декілька місць вантажу, то вантажовідправник повинен оцінити кожну одиницю вантажу. Вантаж з оголошеною цінністю, що подається до перевезення, для забезпечення його схоронності повинен бути опечатаний (опломбований) вантажовідправником. Якщо у перевізника виник сумнів щодо правильності оцінки вантажу або щодо наявності заборонених для перевезення речей, він має право вимагати його розпакування для перевірки. У разі незгоди вантажовідправника на перевірку вкладення вантаж до перевезення не приймається. Вантаж може бути опечатаний (опломбований) перевізником після перевірки вкладення і відповідності даних про вантаж, зазначених у заявці. В залежності від особливих характеристик вантажу кожне вантажне місце маркується відправником. Маркування вантажів виконується світлостійкою та незмивною фарбою, яка добре тримається на будь-якій поверхні упаковки, і наноситься: на ящиках: на одному з боків, на мішках і тюках - на одному широкому боці. Ярлики з паперу та картону прикріплюються до тари вантажу клеєм, із тканини – пришиваються, із фанери, пластмаси – прикріплюються болтами, шурупами, клейовою стрічкою типа "скотч" тощо. Прибивати ярлики до фанерних, картонних, паперових ящиків не дозволяється. Вантаж зі склом і виробами зі скла приймається до перевезення в упаковці, що гарантує цілість

вкладення по шляху прямування транспорту. На кожному упакуванні повинні бути написи “Скло” та “Обережно”. Розсада може прийматися до перевезення за умови пред’явлення відправником карантинного сертифікату держінспекції з карантину рослин, та якщо упакування гарантує їх збереження при перевезенні і вони не забруднюють поштові відправлення й інший вантаж, що перевозяться сумісно. Маса кожного місця в цьому випадку не повинна перевищувати 20 кг, а висота не повинна бути більшою ніж 1,5 м. Моторолери, мопеди та інші транспортні засоби приймаються до перевезення в заводській чи іншій твердій упаковці (обрешітці) з прикріпленими до них дерев’яними бирками. При поданні вантажів, які вимагають особливого поводження з ними під час вантажних робіт та зберігання, відправник зобов’язаний нанести на всіх вантажних місцях додаткове спеціальне маркування написом “Верх”, “Обережно”, “Не кантувати”, “Не кидати” тощо. Спеціальне маркування може бути вказане також особливими знаками (літерами, малюнками, символами), які розташовуються в лівому верхньому кутку від основного маркування. Такі вантажі розміщуються в кузові автомобіля так, щоб при розвантаженні ці відмітки було видно. Тарифи на послуги, пов’язані з перевезенням вантажів, розробляються і затверджуються Українським державним підприємством поштового зв’язку “Укрпошта”. Оплата за перевезення вантажу здійснюється за встановленими тарифами на момент його приймання, готівкою у національній валюті України або шляхом безготівкового розрахунку. За повернення вантажу, у разі відмови одержувача або закінченні терміну зберігання, вантажовідправник сплачує плату згідно з діючими тарифами. Приймання вантажів здійснюється, як від фізичних і юридичних осіб так і на їхню адресу, на виділених робочих місцях об’єктів поштового зв’язку. За бажанням вантажовідправника приймання вантажу до перевезення може здійснюватися відповідно до договору, укладеного згідно з вимогами законодавства України між замовником (вантажовідправником) і перевізником. Вантажовідправник зобов’язаний повідомити вантажоодержувача про відправляння вантажу на його адресу. До перевезення автотранспортом приймаються вантажі, що передбачені Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом України. Перед відправлянням вантажу вантажовідправник подає перевізнику заявку у двох примірниках, у якій зазначається: найменування ван-

тажовідправника, його адреса, номери контактних телефонів (факсів); пункт призначення вантажу; найменування вантажу, кількість місць, маса вантажу, вид упакування; оголошена цінність вантажу або цінність кожного місця, якщо вантаж оцінюється; найменування вантажоодержувача, його повна адреса, номери контактних телефонів (факсів); дата приймання вантажу до перевезення; зобов'язання вантажовідправника повідомити вантажоодержувача про відправлення вантажу на його адресу; розпорядження вантажовідправника як поступити з вантажем у разі неодержання його у місці призначення; підпис вантажовідправника. Керівник об'єкта поштового зв'язку або відповідальна особа, на яку наказом керівника покладено обов'язки щодо організації приймання та перевезення вантажів, зобов'язаний розглянути заявку відправника, можливість приймання вантажу до перевезення, визначити дату і час завезення його до місця приймання і зробити на першому примірнику заявки відмітку про дозвіл на приймання. Перевізник може обмежити масу або кількість місць вантажу в залежності від наявності місця в автотранспорті та запропонувати вантажовідправнику відправити вантаж декількома партіями або у разі можливості надати окремий транспорт для перевезення великих партій вантажу. Заявка з відміткою про дозвіл на приймання передається на робоче місце приймання вантажу. При прийманні вантажу працівник зв'язку перевіряє масу вантажу (в тому числі і вантажів, які мають марковану масу "нетто" і "брутто", зазначену виробником), а також цілісність упаковки, правильність адресування та наявність маркування. Працівник зв'язку може в присутності вантажовідправника перевірити вибірковим порядком вміст вантажу. При поданні вантажів у тарі чи упаковці вантажовідправник зобов'язаний нанести на ній адресу вантажоодержувача й свою адресу із зазначенням номерів контактних телефонів. У випадку, коли місцезнаходження вантажоодержувача знаходиться за межами пункту обміну внутрішньообласного, (внутрішньорайонного чи міського маршруту), в адресі зазначається найменування пункту обміну, а в дужках - найменування вантажоодержувача та його повна адреса. За приймання вантажу працівник зв'язку розписується на обох примірниках заявки і ставить відбиток календарного штемпеля. Перший примірник заявки залишається у місці приймання вантажу, а другий повертається вантажовідправнику. За вантаж, прийнятий до переве-

зення, стягується плата за встановленими тарифами, і вантажовідправнику видається касовий чек реєстратора розрахункових операцій або виписується квитанція із квитанційної книжки. У випадку оплати послуги шляхом внесення авансу на поточний рахунок об'єкта поштового зв'язку, що здійснює приймання вантажу, відправник повинен пред'явити авансову книжку, а у разі оплати послуги шляхом безготівкових розрахунків – виписати розрахунковий чек. Працівник зв'язку на кожне місце вантажу наклеює ярлик, на якому зазначається номер згідно з касовим чеком, маса вантажу і проставляється відбиток календарного штемпеля. Наприкінці робочого дня працівник зв'язку, який здійснює приймання вантажу підраховує підсумки за документами, та на їх підставі складає касову довідку до якої долучається квитанція показань лічильників касових апаратів, за якою готівку та платіжні документи за прийняті до перевезення вантажі здає до каси об'єкта поштового зв'язку. На вантаж, прийнятий до перевезення, виписується окрема накладна у трьох примірниках, у якій зазначається "Вантаж", місце призначення, назва вантажоодержувача, загальна кількість місць (цифрами і літерами) через дріб загальна маса вантажу, загальна сума оголошеної цінності (цифрами – відповідно до заявки), а також номер касового чека. Два примірники окремої накладної направляються разом з вантажем до місця призначення, третій примірник окремої накладної і копія заявки залишаються в документах перевізника. Якщо до одного пункту обміну відправляється вантаж, зданий різними вантажовідправниками, окремі накладні приписуються до загальної накладної, що складається у двох примірниках, де зазначається кількість місць вантажу за кожною окремою накладною, через дріб його загальна маса та загальний підсумок вантажу і маси (цифрами і літерами). Окрема чи загальна накладні на даний маршрут приписується до маршрутної накладної окремим рядком з відміткою "Вантаж" із зазначенням пункту обміну і кількості місць вантажу. Приймання вантажу для перевезення в пункті обміну здійснюється водієм-супровідником з перевіркою кількості вантажу згідно з даними у супровідних документах та ретельним оглядом зовнішнього стану вантажу. При прийманні вантажу від водія-супровідника у пункті обміну працівник зв'язку повинен перевірити цілісність його упаковки. У разі встановлення порушення упаковки одного або декількох місць вантажу, перевіряється маса

кожного місця. У разі відповідності фактичної маси вантажу даним, зазначеним на кожному місці вантажу, на супровідних документах робиться відмітка про одержання вантажу з пошкодженою упаковкою із зазначенням фактичної маси вантажу. При невідповідності фактичної маси вантажу даним, зазначеним у супровідних документах і на вантажі, працівником зв'язку складається акт у двох примірниках і проводиться відповідна перевірка. Вантаж видається вантажоодержувачу з першим примірником акта, на другому примірнику, що залишається у місці призначення, вантажоодержувач робить відмітку: "З актом ознайомлений, перший примірник одержав". Перевірка проводиться перевізником для з'ясування причини і місця здійснення порушення. Видача вантажу фізичним особам здійснюється у місці призначення після пред'явлення паспорта або документа, що його замінює. Вантаж, що надходить на адресу фізичної особи, може бути виданий і іншій особі, якщо у неї є довіреність вантажоодержувача, оформлена у нотаріальному порядку. Видача вантажу, адресованого юридичним особам, здійснюється їх представникам за довіреністю, оформленою відповідним чином, та з пред'явленням довіреною особою паспорта або документа, що його замінює. Вантаж видається одержувачу разом з першим примірником окремої накладної. Другий примірник окремої накладної з розпискою вантажоодержувача на звороті накладної з зазначенням дати одержання та даних паспорта або документа, що його замінює, залишається в об'єкті поштового зв'язку, що здійснював видачу вантажу. Пред'явлені для одержання вантажу разові довіреності у об'єктах поштового зв'язку долучаються до накладних за якими був виданий вантаж, а довіреності із зазначенням чи без зазначення терміну дії та ксерокопія загальної довіреності зберігаються окремо. Вантажоодержувач (вантажовідправник) має право перевірити масу вантажу відповідно до записів у супровідних документах. У разі виявлення порушень при видачі вантажу (пошкодження печаток (пломб), недостачі маси, тощо) складається акт, в якому зазначаються: дата і місце складання акту; реквізити вантажовідправника, вантажоодержувача і перевізника вантажу; причина складання акту (порушення цілісності упаковки, пошкодження вантажу, недостача маси вантажу тощо); відповідність найменування, маси і кількості місць вантажу з даними, які зазначені у супровідних документах і на вантажі. Складений акт пі-

дписується вантажоодержувачем (вантажовідправником) і працівником об'єкта поштового зв'язку, у якому здійснюється видача, а також робиться відмітка у супровідних документах на вантаж. Акт, підписаний однією стороною, вважається недійсним. Перевізником проводиться перевірка для з'ясування причини і місця здійснення порушення. Вантаж у місці видачі може зберігатись протягом 15 діб, в тому числі без стягнення плати за зберігання – протягом 72 годин. При неодержанні вантажу протягом однієї доби вантажоодержувачу повідомляється по телефону про надходження вантажу, а у разі відсутності номера телефону, на адресу вантажоодержувача надсилається повідомлення. За кожну добу зберігання понад 3-х діб (з дня надходження вантажу) з вантажоодержувача справляється плата за зберігання за встановленим тарифом. Якщо одержувач відмовляється від одержання вантажу, то не пізніше наступного дня після отримання письмової заяви про відмову, вантаж повертається за місцем приймання. У цьому разі супровідні документи оформляють як на вантаж, прийнятий до перевезення, з відміткою про повернення із зазначенням причини невидачі вантажу. Вантаж повертається у місце приймання також у випадку, коли вантажоодержувач не з'явився за його одержанням протягом 15 календарних днів з дня його надходження. Перевізник несе відповідальність перед вантажовідправником за: збереження вантажу з моменту приймання його до перевезення до моменту видачі; за збитки, нанесені внаслідок повної чи часткової втрати або пошкодження вантажу, що виникли з вини перевізника. Перевізник не несе відповідальності перед відправником: за повну чи часткову втрату або пошкодження вантажу, якщо вони виникли з форс-мажорних обставин; внаслідок неправильно вибраної тари або упакування вантажу, які не могли бути виявлені за зовнішнім виглядом під час приймання вантажу до перевезення; внаслідок вкладення заборонених предметів. Претензії вантажовідправника (вантажоодержувача), що виникли внаслідок зіпсуття або пошкодження вантажу, підтверджуються відповідним актом. Перевізник несе матеріальну відповідальність перед вантажовідправником або вантажоодержувачем за вантаж у таких розмірах: за втрату вантажу без оголошеної цінності – відшкодування вартості послуг за перевезення вантажу та виплати штрафу в розмірі 25 відсотків вартості цих послуг; за часткову втрату (крадіжку, пошкодження) вантажу без оголошеної ціннос-

ті – відшкодування його вартості пропорційно масі втраченої або пошкодженої частини вантажу шляхом ділення розміру вартості за пересилання на чисту масу вантажу (без маси упаковки, тари) та виплати штрафу в розмірі 25 відсотків вартості послуг за перевезення вантажу; за втрату вантажу з оголошеною цінністю – повернення вантажовідправнику або вантажоодержувачу плати в розмірі оголошеної цінності вантажу, відшкодування вартості послуги за перевезення та виплати штрафу в розмірі 25 відсотків вартості цих послуг; за часткову втрату (крадіжку, пошкодження) вантажу з оголошеною цінністю – розмір відшкодування визначається пропорційно масі втраченої або пошкодженої частини вантажу незалежно від її фактичної вартості, але не вище суми оголошеної цінності вантажу. У цьому разі вартість одиниці вантажу визначається шляхом ділення суми оголошеної цінності на чисту масу вантажу (без маси упаковки, тари) та виплату штрафу в розмірі 25 відсотків вартості послуг за перевезення.

## 3.3. Особливості правового регулювання перевезень пошти повітряним транспортом

Серед спеціальних нормативних актів, присвячених регулюванню перевезення пошти повітряним транспортом, необхідно зупинитися на ***Порядку пересилання поштових відправлень***, затвердженому наказом УДППЗ "Укрпошта" від 31 жовтня 2001 р. № 445, глава 10 якого встановлює вимоги щодо авіавідправлень. Так, авіавідправленнями називаються поштові відправлення, прийняті до пересилання на всьому шляху чи окремому відрізку повітряними суднами. Розмір, маса й упаковка поштових відправлень, що пересилаються повітряними суднами, порядок приймання, обробки і вручення повинні відповідати загальновстановленим вимогам. Поштові відправлення, що приймаються для пересилання повітряними суднами у межах України, запаковуються згідно з вимогами Правил надання послуг поштового зв'язку, а для перевезення на міжнародних авіалініях – згідно з вимогами актів Всесвітнього поштового союзу. У касових чеках (квитанціях) про приймання реєстрованих авіавідправлень, що видаються відправникам, робиться відмітка "Авіа". На всі поштові відправлення, що пересилаються повітряними суднами, а також на бланки супровідних адрес до посилок наклеюється ярлик з написом "Авіа" чи ставиться відбиток штампа, що має форму вказаного ярлика. Поштові відправлення, прийняті в об'єктах поштового зв'язку для пересилання повітряними суднами, приписуються до супровідних документів з відміткою "Авіа" і надсилаються до транзитного об'єкта поштового зв'язку разом з іншими поштовими відправленнями.

У цьому ж розділі передбачається порядок відправляння й обміну пошти при перевезенні повітряними судами. Права, обов'язки і відповідальність авіапідприємств і УДППЗ "Укрпошта" при перевезенні пошти повітряними суднами визначаються Повітряним кодексом України, Законом України "Про поштовий зв'язок", Правилами перевезення пошти повітряними суднами, затвердженими сумісним наказом Державного комітету зв'язку та

інформатизації України і Міністерства транспорту України 06.08.99 № 105/297 та зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 05.07.99 за № 435/3728, а також угодами, які укладаються щорічно адміністраціями зацікавлених сторін. Для перевезення пошти повітряними суднами транзитні об'єкти поштового зв'язку зобов'язані здавати авіапідприємствам поштові відправлення, запаковані в справні мішки відповідно до встановлених вимог. Посилки, що пересилаються не запакованими в мішки, повітряними суднами, які мають згідно з розкладом більше ніж одну посадку, у пунктах відправляння підлягають маркуванню. Посилки маркуються в такому порядку: на лівому боці посилки наклеюється маркувальний ярлик, де вказується назва аеропорту місця призначення або перевантаження залежно від того, до якого пункту оформлене документами перевезення. Напис має бути чітким і зроблений великими літерами. У пунктах перевантаження авіапосилок з одного рейсу на інший пункти обміну виконують їх перемаркування шляхом перекреслення попереднього ярлика і наклеювання нового із зазначенням аеропорту місця здавання посилок. Посилки, що пересилаються прямими рейсами повітряних суден (без посадок), маркуванню не підлягають. До мішка, який відправляється повітряними суднами, прикріплюється адресний ярлик, на якому вказуються категорія або вид поштових відправлень, що пересилаються в мішках ("Урядове", "Експрес", "Міжнародна", "Страхова" тощо), найменування сортувального вузла місця запакування мішка, місце відправляння, чітке найменування аеропорту – місця здавання мішка, місце призначення, номер і маса мішка. Ярлик штемпелюється, на ньому зазначається прізвище працівника, який запаковував мішок. Адресні ярлики розрізняються за кольором відмітної смуги по діагоналі: а) для мішків з урядовою, міжнародною і страховою поштою – смуга червоного кольору; б) для мішків із кореспонденцією і періодичними друкованими виданнями - смуга синього кольору. Маса мішків з поштою повинна бути не менше 5 кг. Мішки з кореспонденцією і періодичними друкованими виданнями масою до 5 кг, які відправляються в один пункт посадки повітряного судна, запаковуються в один загальний мішок, в який вкладається накладна. Копія накладної залишається в пункті відправляння пошти. Зменшення маси допускається як виняток лише для відправляння мішків з урядовою, пріоритетною, міжнародною та страховою поштою, а

також у випадках відправляння в окремий пункт посадки не більше одного мішка масою до 5 кг.

На адресному боці конверта зазначається найменування аеропорту пункту призначення пошти, номер рейсу і бортовий номер повітряного судна, найменування об'єкта поштового зв'язку, що відправляв пошту, загальна кількість накладних і переліків, вкладених у конверт, кількість поштових речей і відправлень (за видами), їх підсумок та загальна маса пошти. Відомості, зазначені на конверті, підписуються працівником поштового зв'язку і завіряються відбитком календарного штемпеля. У рейсовій накладній послідовно зазначаються пункти посадки повітряного судна, в які направляється пошта, її кількість за видами, а також загальна кількість та маса пошти до кожного пункту посадки, а при відправлянні пошти в контейнерах зазначаються номери контейнерів, їхня кількість, маса пошти "нетто" і загальна маса контейнерів "брутто". Працівник зв'язку пункту відправляння пошти при аеропорт завчасно уточнює в авіапідприємств бортовий номер повітряного судна, який зазначається на загальних та рейсових накладних і конвертах. Підготовлену до відправляння пошту разом з рейсовою накладною і конвертами із вкладеними супровідними документами здають під розписку на копії рейсової накладної працівникові авіапідприємства, уповноваженому на приймання пошти. У розписці за прийняту пошту літерами зазначається кількість речей, дата і час приймання, посада (прізвище працівника, який прийняв пошту. Розписка завіряється відбитком особистого штампа працівника авіапідприємства або штампа цього авіапідприємства. Копія рейсової накладної з розпискою працівника авіапідприємства залишається в пункті відправляння пошти, а перший її примірник з відміткою авіапідприємства про відправлянння пошти зберігається в аеропорту місця відправляння. На місцевих повітряних лініях з одним пунктом посадки повітряного судна і на лініях, де пошта здається безпосередньо члену екіпажу (пілоту, бортпровіднику), рейсова накладна може не складатися. У цьому випадку загальна накладна складається в чотирьох примірниках. Розписка за прийняту і здану пошту робиться на копіях загальних накладних. При відправлянні в пункт посадки літака невеликої кількості пошти, з якої не можуть бути складені групи,

на кожний вид відправлень (речей) окремі накладні можуть не складатися. Пошта записується безпосередньо в загальну накладну, за винятком страхових мішків, мішків з урядовою та міжнародною поштою і посилок з оголошеною цінністю понад 800 грн. з відміткою "Обережно". Страхові мішки, мішки з поштовими відправленнями "Експрес", урядовою та міжнародною поштою і посилки з оголошеною цінністю понад 800 грн. з відміткою "Обережно" пред'являються працівникові аеропорту або члену екіпажу (пілоту, бортпровіднику) групою, окремо від іншої пошти, і приймаються ним поіменно з перевіркою за накладними, а решта пошти – загальним рахунком з оглядом стану упаковки, цілості пломб і перев'язу. На копії рейсової накладної або загальній накладній вказується літерами кількість прийнятих речей, посада та прізвище працівника авіапідприємства, який прийняв пошту. Підпис працівника аеропорту засвідчується відбитком штампа (печатки) авіапідприємства. Поштові відправлення і речі без належного маркування, з пошкодженою упаковкою, обірваним перев'язом, порушеними пломбами працівниками авіапідприємств до пересилання не приймаються, про що на загальних накладних та рейсових накладних робиться відповідна відмітка, що засвідчується підписами працівника зв'язку та працівника авіапідприємства. Прийнята від працівників зв'язку пошта доставляється на посадковий майданчик і завантажується в повітряне судно силами і засобами аеропорту. На місцевих повітряних лініях, у пунктах, де є тільки посадковий майданчик, або аеропортах без складських приміщень для зберігання вантажів пошта доставляється до повітряних суден силами і засобами об'єктів поштового зв'язку. Разом з поштою працівник вручає пілоту (бортпровіднику) перший і другий примірники загальної накладної, конверт з іншими документами. На третьому примірнику накладної пілот (бортпровідник) розписується за отриману пошту. Підвезення пошти з пунктів обміну, які розташовані на території аеропортів, її завантаження в повітряні судна, а також вивантаження, транспортування до цих пунктів обміну здійснюються силами і засобами аеропортів. Якщо в аеропорту немає пункту обміну, пошта видається працівникам зв'язку на складі аеропорту.

Працівники зв'язку повинні прибути до аеропорту для приймання пошти в строки, що встановлені в договорах. Приймаючи від працівника авіапідприємства (члена екіпажу) пошту, працівник зв'язку: а) перевіряє наявність у конверті загальної накладної пункту посадки даного рейсу, а також окремі накладні і переліки, які приписані до загальної накладної; б) поіменно перевіряє урядові, "Експрес", міжнародні, страхові мішки і посилки з оголошеною цінністю понад 800 грн. з відміткою "Обережно", а решту поштових відправлень і речей – рахунком за загальними накладними, ретельно оглядаючи стан їхньої упаковки, перев'язу і цілість печаток (пломб), клейової стрічки типу "скотч". Про приймання пошти працівник зв'язку розписується на копіях загальних накладних із зазначенням літерами кількості прийнятих речей. Якщо пошта приймається в пункті обміну, який розташовано на території аеропорту, розписка завіряється відбитком календарного штемпеля. Якщо в транзитному чи кінцевому пунктах маршруту повітряного судна одержано дефектну пошту або не одержано поштові відправлення і речі, що приписані до накладної, чи сталася заміна міжнародних, страхових мішків, посилок з оголошеною цінністю понад 800 грн. з відміткою "Обережно", одержано пошту без документів або документи без пошти чи одержано заслану не за місцем призначення пошту, складається міжвідомчий акт у чотирьох примірниках: два примірники – для пункту обміну і два – для авіапідприємства. Усі примірники міжвідомчого акта мають рівну правову силу. У міжвідомчому акті повинні бути наведені дані, що дозволять зробити правильні висновки при проведенні перевірки причин порушення Правил перевезення пошти повітряними суднами. Міжвідомчий акт підписується працівниками пункту обміну й авіапідприємства, посади яких визначені в договорах, завіряється відбитками календарного штемпеля і особистого штампа працівника аеропорту (штампа авіапідприємства).

Якщо після видачі розписки за прийняту пошту буде виявлено заміну посилок, мішків з кореспонденцією, мішків з періодичними друкованими виданнями, складається акт за підписами працівників пункту обміну. У разі встановлення вини авіапідприємства після перевірки складається також і міжвідомчий акт. Про неодержання (заміну) поштових відправлень і речей повідомляється пункт обміну місця завантаження повітряного судна для проведення перевірки. У разі пошкодження упаковки, пломб мішків, посилок, поштові відправлення (речі) зважуються і їхня фактична маса звіряється з масою, зазначеною на ярлику і супровідних документах. Для перевірки вкладення поштові відправлення (речі) розкриваються працівниками пункту обміну в присутності представника авіапідприємства. Додатково до міжвідомчого акта складається акт за спільними підписами працівників обох відомств, які брали участь у розкритті. Розписка за прийняту пошту видається працівником поштового зв'язку лише після підписання акта.

На місцевих повітряних лініях, де пошта приймається від членів екіпажу безпосередньо з борту повітряного судна, всі пошкодження (нестачі) поштових відправлень (речей), оформляються у встановленому порядку. Пошта, яку не здано в пункті призначення з вини авіапідприємства, досилається безоплатно першим повітряним судном, що відлітає в цьому напрямку, з оформленням на неї документів, окремих від іншої пошти. У рейсовій (загальній) накладній працівником зв'язку робиться відмітка: "Пошта провезена. Досилається безоплатно". Якщо найближчим часом не буде рейсу повітряного судна, цю пошту за погодженням з поштовим вузлом можна відправити до пункту призначення залізницею або іншим видом транспорту за рахунок авіапідприємства, яке допустило провезення пошти.

При одержанні пошти без супровідних документів працівник зв'язку спільно з представником авіапідприємства (членом екіпажу) складають міжвідомчий акт у чотирьох примірниках і накладну на одержану пошту в трьох примірниках з відміткою на ній: "Пошту одержано без документів, складено акт". Перші примірники накладної і міжвідомчого акта залишаються в пункті обміну, який одержав пошту, другий примірник накладної з роз-

пискою працівника поштового зв'язку і два примірники міжвідомчого акта видаються представникові авіапідприємства (члену екіпажу), третій примірник накладної і один примірник міжвідомчого акта направляється до поштового вузла, що відправляв пошту. При одержанні без супровідних документів поштових відправлень з відмітками "Урядове", "Експрес", міжнародної і страхової пошти, посилок з оголошеною цінністю понад 800 грн. з відміткою "Обережно" акт складається в п'яти примірниках, один з яких використовується для пред'явлення санкцій.

Крім цього, до пункту завантаження повітряного судна засобами електрозв'язку або через диспетчерську службу направляється повідомлення, в якому вказується кількість одержаних без документів мішків і поштових відправлень за видами. Якщо з будь-якої причини пошта не відправлена рейсовим повітряним судном, до всіх пунктів його посадки, куди не відправлена пошта, надсилається повідомлення. При відправлянні пошти позарейсовими повітряними суднами про це також посилається повідомлення до пунктів призначення пошти. У разі припинення руху повітряних суден на окремих лініях, відміни рейсів або тривалої затримки вильоту повітряних суден і неможливості відправити пошту в найкоротший строк повітряним судном пошта повертається до пункту обміну при аеропорту, а там, де його немає, - до найближчого поштового вузла для відправляння її іншими видами транспорту. Про це складається міжвідомчий акт у чотирьох примірниках за підписами працівників пункту обміну та авіапідприємства. Один примірник акта надсилається пункту відправляння пошти для перерахунків з авіапідприємством за перевезені обсяги пошти і розрахунків за мішкотару з пунктом обміну. Другий і третій примірники міжвідомчого акта передаються авіапідприємству, а четвертий – залишається в пункті обміну за місцем складання акта. Усі питання з організації обміну як внутрішньої, так і міжнародної пошти та відправлення її повітряними суднами регулюються Правилами перевезення пошти повітряними суднами.

Наступним нормативним актом, присвяченим регулюванню перевезенню пошти повітряним транспортом, який тісно пов'язаний з попереднім, є ***Правила перевезення пошти повітряними суднами***, затверджені наказом Державного комітету зв'язку та інформатизації України, Міністерства транспорту України від 8 червня 1999 р. № 105/297, зареєстровані в Міністерстві юстиції України 5 липня 1999 р. за № 435/3728, які встановлюють правила перевезення пошти повітряними суднами і розроблені відповідно до Закону України ***"Про зв'язок", Повітряного кодексу України***, ***Поштових правил,*** затверджених наказом Міністерства зв'язку СРСР від 13 травня 1984 р. № 93, та нормативних документів Всесвітнього поштового союзу. Правила визначають єдиний порядок приймання, здавання та оформлення пошти під час перевезення повітряними суднами в межах України і на міжнародних авіалініях. Правила діють на всій території України і є обов'язковими для всіх філіалів УДППЗ "Укрпошта" та їх структурних підрозділів, авіатранспортних підприємств незалежно від відомчого підпорядкування та форм власності, які здійснюють перевезення пошти повітряними суднами та мають на це відповідну ліцензію. Взаємовідносини між підприємствами поштового зв'язку й авіаційними підприємствами, їх права, обов'язки та відповідальність визначаються укладеними між ними договорами з урахуванням вимог правових актів.

Перевезення пошти повітряними суднами в межах України та на міжнародних авіалініях здійснюється відповідно до планів направлення авіапошти за розкладом руху повітряних суден. Під час розробки планів направлення пошти обираються прямі рейси повітряних суден між пунктами відправлення та призначення. За відсутності прямих рейсів повітряних суден складається маршрут, за яким кількість транзитних перевантажень пошти мінімальна. При цьому обираються транзитні аеропорти, які забезпечують мінімальний час перевантаження пошти. Транзитні депеші пересилаються разом з вихідними депешами в терміни, обумовлені розкладом руху повітряних суден, що надаються авіапідприємствами (авіакомпаніями). Підприємства поштового зв'язку зобов'язані пред'явити, а авіапідприємства – прийняти пошту до повітряного перевезення у терміни, що обумовлюються договором. Підприємства поштового зв'язку зобов'язані здавати авіапі-

дприємствам поштові відправлення для перевезення повітряними суднами в межах України, упаковані згідно з вимогами Поштових правил; для перевезення на міжнародних авіалініях – упаковані згідно з вимогами актів Всесвітнього поштового союзу. Для пересилання не приймаються відправлення, що не відповідають вимогам, установленим актами ВПС, Поштовими правилами та законодавчими актами країн відправлення і призначення.

Предмети, що заборонені до ввезення в зарубіжні країни, зазначаються у Керівництві з приймання міжнародних поштових відправлень. Предмети, що заборонені до пересилання у внутрішніх поштових відправленнях, визначаються Поштовими правилами. Поштові відправлення здаються авіапідприємствам разом з супровідними документами.

Забороняється підприємствам поштового зв'язку здавати, а авіапідприємствам приймати до повітряного перевезення: пошту в несправному та пошкодженому стані; пошту без супровідних документів або за супровідними документами невстановленої форми; пошту, що не відповідає даним, зазначеним у супровідних документах, або не включену до них. Забороняється працівникам авіапідприємств уносити будь-які зміни в супровідні документи. Виправлення та зміни в супровідних документах можуть бути внесені тільки працівниками поштового зв'язку, що повинно бути позначено в усіх примірниках, засвідчено особистим підписом працівника поштового зв'язку та відбитком календарного штемпеля підприємства поштового зв'язку. Пошта вважається прийнятою до перевезення з моменту, коли працівник авіапідприємства або уповноважена ним особа прийняли пошту від працівника підприємства поштового зв'язку і видали примірник накладної з розпискою, засвідченою особистим штампом працівника авіапідприємства або штампом авіапідприємства в прийманні пошти, із зазначенням словами кількості прийнятих відправлень і речей, дати та часу приймання, посади і прізвища працівника, що прийняв пошту. Прийнята до перевезення пошта записується працівниками авіапідприємства в поштово-вантажному маніфесті повітряного судна з указівкою аеропорту призначення, а під час здавання на непрямий рейс – з указівкою аеропорту перевантаження та призначення. Під час перевезення пошти в контейнерах у по-

штово-вантажному маніфесті записуються номери контейнерів і їхня маса (брутто).

Транспортування пошти з підприємств поштового зв'язку, які розташовані на території аеропортів, навантаження у повітряні судна, а також розвантаження пошти з повітряних суден і транспортування у ці підприємства зв'язку виконуються силами і засобами аеропортів на основі їх угод з авіаперевізником. В аеропортах, де відсутні підприємства поштового зв'язку, пошта завантажується у повітряні судна і розвантажується з них силами і засобами аеропортів, а транспортується від складу аеропорту до підприємств поштового зв'язку та у зворотному напрямку силами і засобами підприємств поштового зв'язку. У разі відсутності в аеропорту підприємства поштового зв'язку пошта здається представнику підприємства поштового зв'язку та приймається від нього на складі аеропорту. Підприємство поштового зв'язку в таких випадках забезпечує явку своїх представників в аеропорт для приймання (здавання) пошти в терміни, які обумовлені договорами. На місцевих повітряних лініях у пункті, де є тільки посадковий майданчик або аеропорт без складських приміщень для зберігання вантажів і пошти, пошта доставляється до повітряних суден, а також до підприємств поштового зв'язку з повітряних суден силами і засобами підприємств поштового зв'язку. Порядок приймання та здавання пошти в цих випадках обумовлюється у договорах. Місця обміну пошти з повітряними суднами, маршрути, швидкість руху транспорту на території аеропорту визначаються наказом керівника аеропорту, узгодженим з керівником підприємства поштового зв'язку.

Підходи або під'їзди до місць обміну пошти з повітряними суднами повинні встановлюватися згідно із схемою, затвердженою начальником аеропорту. Працівники поштового зв'язку зобов'язані виконувати вимоги посадових осіб (чергових диспетчерів, керівників польотів) щодо дозволу чи заборони руху людей та транспорту на летовищі (посадковому майданчику). Навантаження пошти в повітряне судно здійснюється у зворотній послідовності її розвантаження в пунктах посадки повітряних суден. Пошта для кожного пункту посадки повинна відділятися у повітряному судні сітками або іншими засобами. Навантаження пошти

в повітряне судно і розвантаження з нього здійснюються працівниками аеропорту в присутності особи, відповідальної за комерційне завантаження з боку авіапідприємства. Пошта вважається доставленою до підприємства зв'язку з моменту, коли працівник підприємства поштового зв'язку прийняв пошту від працівника авіапідприємства і видав відповідну розписку. Розписка за фактично прийняту кількість речей видається працівником підприємства поштового зв'язку негайно після отримання пошти.

Приймання та відправлення вхідних, вихідних та транзитних депеш з міжнародною поштою, які переміщуються через митний кордон України, здійснюється відповідно до Митного кодексу України. Під час перевезення міжнародної авіапошти використовуються бланки міжнародної поштової документації, які виготовляються французькою мовою з підрядковим перекладом на національну мову адміністрації, яка відправляє пошту. Заповнюються бланки таким чином, щоб текст легко читався. Усі бланки для пересилання міжнародної пошти, незалежно від країни подання, мають одну й ту саму уніфіковану систему нумерації та ідентифікації, передбачену угодами ВПС. Перевезення авіапошти здійснюється в мішках синього кольору або в мішках з широкою синьою смугою. На мішках повинні бути чітко вказані латинськими літерами установа міжнародного обміну чи країна подання або будь-яка аналогічна позначка, яка зазначає, що це поштові депеші. Мішки повинні бути в справному стані, щоб забезпечити збереження їх вкладення; мати зверху кромку; бути належним чином закриті, опломбовані та забезпечені адресними ярликами.

Пломби можуть бути виготовлені з легкого металу або пластичного матеріалу. Запакування мішків повинно бути таким, щоб їх неможливо було розкрити, не залишивши сліду порушень. На пломбах повинно бути чітко позначено латинськими літерами найменування установи подання або напис, достатній для визначення цієї установи. Відкрито, без запакування в мішки, можуть пересилатися громіздкі, крихкі посилки або ті посилки, характер яких цього вимагає. Для визначення депеші, до якої належать такі посилки, на них повинен наклеюватися ярлик. Пакет або мішок з рекомендованими відправленнями чи відправленнями з оголошеною цінністю вкладається в один з мішків з листами або в окре-

мий мішок, до зовнішнього мішка в будь-якому разі повинен прикріплюватися червоний ярлик. Мішок або інша ємність з укладенням посилок не повинна перевищувати 32 кг; маса мішка з іншими поштовими відправленнями не повинна перевищувати 30 кг. Маса кожного мішка (ємності), яка становить депешу, зазначається на прикріпленому до мішка (ємності) ярлику. Якщо депеша складається з декількох мішків, то під час перевезень вони не повинні відокремлюватись один від одного.

Для перевезення пошти повітряними суднами підприємства зв'язку зобов'язані здавати авіапідприємствам поштові відправлення, що запаковані в справні, міцні стандартні мішки з брезентових, лляних або синтетичних матеріалів. Мішки для страхових поштових відправлень повинні мати окантовку. Відкрито, без запакування в мішки, пересилаються великогабаритні посилки; посилки з позначкою "Обережно"; посилки зі свіжими фруктами, овочами та розсадою, з живими бджолами, з кіноплівками. Періодичні друковані видання приймаються до відправлення повітряними суднами в закритій упаковці. Авіапосилки приймаються від підприємств поштового зв'язку упакованими відповідно до вимог Поштових правил. До мішків, які відправляються повітряними суднами, прикріплюються адресні ярлики, які виготовлені з достатньо щільного полотна, пластичного матеріалу, міцного картону, пергаменту або паперу, наклеєного на дощечку, та мати отвір. На адресних ярликах зазначаються: категорія або вид поштових відправлень, які пересилаються у мішках ("експрес", "урядова", "міжнародна", "страхова" тощо); найменування підприємства зв'язку, де запаковано мішок; місце відправлення; місце призначення; номер і маса мішка. Ярлик підписується двома працівниками, які запаковували мішок, підпис засвідчується відбитком календарного штемпеля підприємства зв'язку.

Авіапосилки, що пересилаються у відкритому вигляді повітряними суднами, які мають згідно з розкладом більш ніж одну посадку, на підприємстві поштового зв'язку здавання посилок на повітряні судна підлягають маркуванню. Посилки підлягають маркуванню у такому порядку: на лівий бік посилки наклеюється маркувальний ярлик розміром 10 х 5 см з написом червоного кольору: "Здати у ... (вказується назва аеропорту місця призначення

або перевантаження у залежності від того, до якого пункту оформлено документами перевезення)". Напис повинен бути чіткий і великими літерами. У пунктах перевантаження авіапосилок з одного рейсу на інший підприємства поштового зв'язку виконують перемаркування посилок шляхом перекреслювання попереднього ярлика та наклеювання нового із зазначенням аеропорту - пункту здавання посилок. Авіапосилки, що пересилаються прямими рейсами повітряних суден (без посадок на шляху прямування), не підлягають маркуванню.

Здавання пошти для перевезення повітряними суднами здійснюється на підставі супровідних документів (накладних), які оформлюються відповідно до вимог Поштових правил. Накладні заповнюються і підписуються працівниками підприємства поштового зв'язку, відповідальними за відправлення пошти, підпис засвідчується відбитком календарного штемпеля підприємства поштового зв'язку. Супровідні документи на пошту (два примірники загальної накладної разом з першими примірниками приписаних до неї окремих накладних і переліків) вкладаються у спеціальні конверти окремо для кожного пункту посадки повітряного судна. Окремі накладні на страхову пошту вкладаються у конверт над загальною накладною. На конверті з лівого боку зазначаються: найменування аеропорту пункту призначення пошти; номер авіарейсу і бортовий номер повітряного судна; найменування підприємства поштового зв'язку, що відправляло пошту; кількість накладних і переліків, укладених у конверт. На правому боці конверта зазначаються: кількість поштових речей і відправлень (за видами), підсумок і загальна маса пошти. Відомості, зазначені на конверті, підписуються працівником поштового зв'язку і засвідчуються відбитком календарного штемпеля. Конверт із супровідними документами на пошту направляється разом з поштою до аеропорту призначення, де перший примірник загальної накладної передається працівнику поштового зв'язку разом з поштою, а другий примірник з розпискою працівника поштового зв'язку в отриманні пошти залишається в аеропорту призначення. Відповідальність за повне і правильне вкладення в конверт загальних і окремих накладних покладається на підприємство поштового зв'язку, що відправляє пошту, а за схоронність при транспортуванні і здавання конверта з документами в пункті призначення –

на авіапідприємство. Підготовлену до відправлення пошту разом з рейсовою накладною і конвертом із загальними і окремими накладними працівник поштового зв'язку здає працівнику авіапідприємства, уповноваженому на приймання пошти.

Мішки з "експрес", урядовою, міжнародною, страховою поштою і посилки з позначкою "Обережно" та "Високоцінні" здаються і приймаються як працівниками авіапідприємств, так і працівниками підприємств поштового зв'язку групою окремо від іншої пошти з поіменною перевіркою (відповідності номерів мішків до номерів, зазначених у накладних), а також оглядом зовнішнього стану (міцності і справності упаковки, цілості печаток, пломб і перев'язі). Решта пошти (мішки з кореспонденцією, періодичними виданнями, авіапосилки) приймається і здається рахуванням місць за кількістю та видами, з переглядом справності упаковки і перев'язі. Працівник поштового зв'язку зобов'язаний отримати розписку за здану пошту на другому примірнику рейсової накладної, де словами зазначається кількість прийнятих речей, дата і час приймання, посада і прізвище працівника, що прийняв пошту. Розписка засвідчується особистим штампом працівника авіапідприємства або штампом авіапідприємства. Копія рейсової накладної з розпискою працівника авіапідприємства залишається на підприємстві поштового зв'язку, а перший примірник з відміткою авіапідприємства про відправлення пошти зберігається в аеропорту відправлення. На місцевих авіалініях особа, відповідальна за комерційне завантаження з боку авіапідприємства, приймає (здає) пошту від працівника підприємства поштового зв'язку безпосередньо біля повітряного судна.

Поштові відправлення і речі, що доставлені до повітряного судна без належного маркування, з пошкодженою упаковкою, порушеними печатками (пломбами), обірваним перев'язом, член екіпажу (особа, відповідальна за завантаження з боку авіапідприємства) до перевезення не приймає, про що робиться відповідна відмітка в накладних і поштово-вантажному маніфесті. Запис засвідчується підписами працівника підприємства зв'язку і особи, відповідальної за комерційне завантаження з боку авіапідприємства. Працівник поштового зв'язку, що приймає пошту від працівника авіапідприємства, ставить підпис на другому примірнику за-

гальної накладної із зазначенням словами кількості прийнятих поштових відправлень і речей, підпис засвідчується відбитком календарного штемпеля підприємства поштового зв'язку, примірник загальної накладної повертається працівнику авіапідприємства. Пошта, що не була здана в пункті призначення з вини авіапідприємства, досилається за призначенням першим повітряним судном, що відлітає, з оформленням на неї виділених документів. Така пошта досилається за рахунок авіапідприємства, з вини якого трапилося порушення у доставленні пошти. У рейсовій (загальній) накладній робиться позначка: "ошта провезена. Досилається безплатно" За відсутності в найближчий час рейсу повітряного судна зазначена пошта, що перевозиться у межах України, за узгодженням з підприємством зв'язку, може бути відправлена в пункти призначення залізничним або іншим видом транспорту за рахунок авіапідприємства, з вини якого трапилося порушення.

Перевезення пошти може бути організовано в стандартних контейнерах авіаційних підприємств або контейнерах підприємств поштового зв'язку. Перевезення пошти в контейнерах авіапідприємства може здійснюватися під пломбою підприємства поштового зв'язку. У цьому разі завантаження і розвантаження поштових відправлень з контейнерів, складання накладних, адресних ярликів, опломбування (опечатування) контейнерів здійснюються підприємством поштового зв'язку. Під час перевезення пошти в контейнерах авіапідприємства під пломбою авіапідприємства завантаження і розвантаження поштових відправлень і речей з контейнера, складання адресних ярликів, опломбування (опечатування) – здійснюються авіапідприємством. Приймання та здавання поштових відправлень відбуваються загальним порядком. На кожний пункт посадки повітряного судна пошта повинна завантажуватися в окремий контейнер. Супровідні документи на пошту в окремому пакеті вкладаються в контейнер і прямують з поштою до пункту призначення. На контейнер з поштою оформляється ярлик, у якому зазначаються: номер контейнера; найменування аеропорту і підприємства поштового зв'язку місця відправлення; найменування аеропорту і підприємства поштового зв'язку місця призначення; кількість місць пошти; маса пошти (нетто); маса контейнера з поштою (брутто); індекс пломби циф-

ровий або літерний. Ярлик вкладається у кишеню контейнера для документації і прямує з контейнером до аеропорту призначення.

Підприємство поштового зв'язку і авіапідприємство погоджують графіки завантаження пошти в контейнери і доставляння контейнерів з повітряних суден, що надійшли, до підприємства поштового зв'язку. Транспортування контейнерів від підприємств зв'язку при аеропортах до повітряних суден і назад здійснюється силами і засобами авіапідприємств або аеропорту. Під час перевезення пошти в контейнерах під пломбою підприємства поштового зв'язку приймання та здача контейнерів відбуваються за їх кількістю з перевіркою справності, наявності і схоронності пломб (печаток) та перевіркою відповідності номерів контейнерів і пломб із записами в супровідних документах. Відповідальність за вірогідність відомостей, внесених у супровідні документи, несе підприємство поштового зв'язку. Авіапідприємству надається право перевіряти ці відомості. Розкриття контейнерів для перевірки повинно здійснюватися в присутності працівників поштового зв'язку і оформлюватися міжвідомчим актом.

Під час перевезення контейнерів з поштою повітряними суднами авіапідприємство несе відповідальність за цілість пломби (печатки) підприємства поштового зв'язку. Якщо контейнер надійшов без пломби або з порушеною пломбою (печаткою), то працівник авіапідприємства зобов'язаний в присутності працівників підприємства зв'язку перевірити відповідність пошти, що надійшла, відомостям, зазначеним у супровідних документах, стан упаковки поштових відправлень та оформити міжвідомчий акт. У разі втрати, нестачі, псування або пошкодження пошти, що надійшла в справному контейнері без порушень пломб (печаток) підприємства поштового зв'язку, авіапідприємство відповідальності не несе.

Для забезпечення безпеки та схоронності відправлень під час перевезення деякі предмети та речовини потребують спеціальних видів пакування. Під час пакування дорогоцінних металів використовуються міцні металеві скриньки або дерев'яні скриньки зі стінками завтовшки не менш 1 см. Упаковка може також складатися з двох мішків без швів, що утворюють подвійну упа-

ковку. Під час використання скриньок з фанери (завтовшки не менш 5 мм) вони повинні мати залізне окантування. Скляні або інші крихкі речі повинні бути запаковані в міцну скриньку, заповнену відповідним захисним матеріалом, що унеможливлює тертя або удари під час перевезення, на оболонці скриньки та супровідних документах робиться позначка “Обережно”. Рідини та речовини, що легко переходять у рідинний стан, повинні вміщуватися в герметичні посудини, що закупорюються. Кожна посудина повинна вкладатися в спеціальну міцну скриньку, що наповнюється відповідним захисним матеріалом у кількості, достатній для вбирання рідини в разі пошкодження посудини. Жирні речовини, що важко переходять у стан рідини, такі як мазі, м’яке мило, смола та ін., повинні запаковуватися в закриті ємності (полотняний мішок, пластичний матеріал та ін.), що вкладається у скриньку з достатньо міцного матеріалу, щоб не допустити витоку вмісту. Сухі порошки, що фарбують, такі як аніліновий барвник та ін., допускаються до пересилання тільки в герметично закритих скриньках з металу, що вміщуються, у свою чергу, у міцні скриньки з відповідним захисним матеріалом між обома упаковками. Сухі порошки, що не фарбують, повинні вміщуватися в міцні ємності (скриньку, мішок); ці ємності повинні також вміщуватися в скриньку з міцного матеріалу. Живі бджоли повинні вміщуватися в спеціальні скриньки або коробки, конструкція яких запобігає їх пошкодженню або втраті. До кожної посилки з бджолами відправник повинен додати ветеринарне свідоцтво, видане ветінспекцією. На оболонці скриньки, а також на її супровідній адресі повинен бути ярлик з чітким написом “Живі тварини”.

Усі випадки порушення оформляються міжвідомчим актом, який складається відразу з прийманням – здаванням пошти. Факти, що викладені в акті, підлягають обов’язковій перевірці тією стороною, з вини якої відбулися порушення. Кожна із сторін зобов’язана сприяти іншій стороні в перевірці фактів порушень (давати потрібні відомості, надавати для ознайомлення документи та ін.). Сторона, що проводила перевірку міжвідомчого акта, зобов'язана повідомляти іншій стороні про її результати. Акт є підставою для встановлення суми штрафу або відшкодування матеріальних збитків. Міжвідомчі акти складаються для засвідчення

таких обставин: невиконання сторонами встановлених гарантованих норм завантаження повітряних суден; затримки підприємством поштового зв'язку видачі пошти в терміни, обумовлені договором, для завантаження повітряного судна; відміни авіарейсу або затримки вильоту повітряних суден з початкових пунктів, припинення початого рейсу, тривалих затримок та вимушених посадок на шляху, що викликають уповільнення просування пошти. У цьому разі по одному примірнику міжвідомчого акта направляється до підприємства поштового зв'язку та авіапідприємства місця відправлення пошти для врахування при розрахунках за перевезення пошти; виявлення нестачі поштового відправлення або речі під час приймання пошти, що надійшла з повітряними суднами; пошкодження або несправності упаковки поштового відправлення; отримання пошти без супровідних документів або документів без пошти; підтвердження факту засилання пошти не за місцем призначення; невідповідності фактичної маси пошти і маси, зазначеної в супровідних документах на пошту. У цьому разі акт є підставою для розрахунків за фактично відправлену пошту. Міжвідомчий акт складається у чотирьох примірниках: два примірники - для підприємства поштового зв'язку, два - для авіапідприємства. Усі примірники акта підписуються, засвідчуються сторонами і мають рівну юридичну силу. В акті повинні бути зазначені дата і час його складання, а також відомості, які свідчать про порушення договору про перевезення пошти. Акт підписується уповноваженими працівниками підприємства поштового зв'язку і авіапідприємства, посади яких визначені в договорах, засвідчується відбитком календарного штемпеля та особистим штампом працівника аеропорту (штампом служби перевезень аеропорту). Уповноважений працівник авіапідприємства або підприємства поштового зв'язку, який не погоджується із змістом акта, зобов'язаний підписати міжвідомчий акт з застереженням про незгоду. Акти передаються сторонами негайно після підписання. Під час підписання міжвідомчого акта із застереженням начальник авіапідприємства і начальник підприємства поштового зв'язку повинні розглянути розбіжності, що виникли, і прийняти рішення. Міжвідомчий акт затверджується начальником авіапідприємства та начальником підприємства поштового зв'язку і повинен бути засвідчений печатками підприємства поштового зв'язку й авіапідприємства. Начальник підприємства поштового

зв'язку або авіапідприємства, який відмовився затвердити міжвідомчий акт, зобов'язаний в п'ятиденний термін з дня складання акта передати іншій стороні письмове заперечення. Міжвідомчий акт, що не затверджений однією із сторін протягом десяти днів з дня його складання, вважається спірним. По одному примірнику спірного акта направляється сторонами в свої вищі організації для прийняття погодженого рішення. Водночас висувається претензія з додатком іншого примірника акта. Під час отримання пошти без супровідних документів, крім міжвідомчого акта, складаються поштові накладні в трьох примірниках з позначкою на них "Пошта отримана без документів, складено акт". Перші примірники накладної та акта залишаються на підприємстві поштового зв'язку, що отримало пошту, другий примірник накладної з розпискою працівника поштового зв'язку і два примірники акта видаються представнику авіапідприємства (члену екіпажу), третій примірник накладної і один примірник акта направляються підприємству поштового зв'язку, що відправило пошту. При отриманні без супровідних документів "експрес", урядової, міжнародної і страхової пошти акт складається у п'яти примірниках, один з яких використовується для подання санкцій. Підприємство поштового зв'язку, що склало акт, негайно направляє до підприємства поштового зв'язку пункту завантаження повітряного судна термінове повідомлення, в якому зазначається кількість отриманих без документів посилок і мішків за видами пошти. Відомчий акт складається додатково до міжвідомчого акта або у випадках виявлення порушень Поштових правил для засвідчення таких обставин: неодержання приписаних до накладних речей і поштових відправлень або одержання замість приписаних до накладних речей і поштових відправлень інших речей і поштових відправлень, не зазначених у накладних; відсутності супровідних документів у закритих речах і постпакетах; недостачі вкладення в закритих речах, постпакетах; невідповідності маси посилки, відправлень з оголошеною цінністю, дрібного пакета, міжнародного мішка, виправлення маси на оболонці посилки і супровідній адресі; розкриття і перепакування транзитних речей, посилок; виявлення дефектного поштового відправлення; надходження незапечатаних, незапломбованих мішків (крім порожніх) або з зіпсованим пристроєм, що зачиняється; одержання порожніх мішків (у рахунок погашення боргу), які не відповідають технічним вимо-

гам (брудні, подерті, неокантовані, без трафаретних написів). В акті вказуються дата, час і місце його складання, з якого підприємства і з якими документами одержано (не одержано) поштове відправлення, його вид, номер, сума цінності, найменування підприємств поштового зв'язку місця приймання і призначення, маса і дата подання відправлення, адреса і найменування відправника та одержувача, виявлені порушення. Вказується кількість примірників акта й куди він надісланий. Акт складається у трьох примірниках за підписами працівників, які брали участь у перевірці поштового відправлення (пошти), та засвідчується відбитком календарного штемпеля. Перший примірник акта відсилається разом з поштовим відправленням, другий примірник (при потребі) передається авіаперевізнику, третій додається до документів підприємства поштового зв'язку. Під час розкриття поштового відправлення акт складається у чотирьох примірниках. Четвертий примірник надсилається разом з першим для видачі адресату поштового відправлення. На супровідних документах, з якими були одержані поштові відправлення з порушенням, робиться позначка про складання акта. У разі пошкодження пошти при перевезенні або несправності упаковки поштового відправлення, депеші, мішка під час складання акта докладно характеризується зовнішній стан поштового відправлення (речі), зазначається маса відправлення за документами і фактична, внутрішній вміст (окремо перераховується кожний предмет, його стан, маса, а також загальна маса вкладення мішка, речі, маса тари тощо).

Після оформлення акта оболонка розкритого мішка разом з вкладенням, пломбою, адресним ярликом, перев'яззю запаковується в справний мішок, на ярлик якого переносяться адресні дані з початкового ярлика. Перший примірник акта вкладається у перезапакований мішок, а під час відкритого пересилання поштового відправлення направляється з документами, до яких приписано дане поштове відправлення. Другий примірник акта передається авіаперевізнику, третій додається до документів підприємства поштового зв'язку. Під час виявлення невідповідності пошти, що одержана загальним рахунком за кількістю місць, супровідним документам (заміна одного мішка іншим або однієї посилки іншою) підприємство поштового зв'язку, після поіменної перевірки пошти, складає акт і в місячний термін проводить з авіапідприєм-

ством перевірку. У разі встановлення вини авіапідприємства за місцем, де складено акт, додатково складається міжвідомчий акт.

Забезпечення безпеки поштових відправлень на території аеропорту покладається на адміністрацію аеропорту. Контроль на безпеку поштових відправлень здійснюється працівниками служби авіаційної безпеки у відповідно обладнаних приміщеннях (боксах), а в окремих випадках безпосередньо перед завантаженням на борт повітряного судна. Технологічним процесом контролю передбачається застосування стаціонарних та портативних технічних засобів, а також використання службових собак, тренованих на знаходження небезпечних речовин. Поштові відправлення, що не відповідають даним супровідних документів або оформлені з порушенням Поштових правил та міжнародних вимог, вважаються такими, що становлять підвищене джерело небезпеки і підлягають всебічному контролю на безпеку із застосуванням технічних засобів і візуального перегляду. Обов'язковій перевірці підлягають поштові відправлення з порушеною упаковкою та ті, що мають нестандартну упаковку. У зазначених випадках контроль на безпеку здійснюється в присутності працівника служби поштової безпеки. У разі виявлення у поштових відправленнях зброї, вибухівки, боєприпасів, інших небезпечних предметів та речовин партії (місця) пошти затримуються і не допускаються до перевезення та завантаження на борт повітряного судна, а зберігаються під охороною в приміщеннях аеропорту до вирішення питання щодо них відповідними правоохоронними органами. Адміністрація аеропорту забезпечує охорону та контроль за доступом у зону злітно-посадкової смуги та територію аеропорту відповідно до встановлених вимог. Під час виявлення у незвичних місцях території аеропорту поштових мішків (поштових відправлень), розкритих або пошкоджених, вони повинні бути негайно доставлені в підприємство поштового зв'язку для їх ідентифікації та розслідування причин їх виявлення. При цьому складається міжвідомчий акт та акт із зазначенням місця, дати та часу їх знайдення. Акт підписується працівниками аеропорту та підприємства поштового зв'язку. Адміністрації аеропортів і авіакомпаній зобов'язані вести суворий облік працівників, які брали участь у завантаженні, розвантаженні та перевезенні поштових відправлень у кожну зміну.

Працівники служби поштової безпеки можуть перебувати на летовищі (посадковому майданчику) біля повітряних суден за узгодженням з службою авіаційної безпеки аеропорту у таких випадках: під час обміну пошти безпосередньо з екіпажем; під час здійснення контролю за завантаженням та розвантаженням пошти. Під час транспортування пошти від підприємства поштового зв'язку при аеропорту до повітряного судна і назад, з метою забезпечення схоронності та захисту від впливу несприятливих погодних умов пошта повинна бути щільно укладена в кузов автомобіля або візка. Кузов автомобіля повинен закриватися на замок. Під час використання автомобіля з відкритим кузовом або візків пошта повинна бути закрита брезентом. Під час транспортування пошти для завантаження на різні рейси повітряних суден одним транспортним засобом, для запобігання випадків засилання пошту слід відокремлювати в кузові автомобіля (візка) сітками або іншими засобами для кожного рейсу повітряного судна. Транспортування пошти, тимчасове зберігання, навантаження та розвантаження на території аеропорту проводиться у присутності працівника аеропорту, який забезпечує фізичний контроль безпеки пошти. Залишати поштові речі та відправлення на території аеропорту без контролю працівника аеропорту забороняється. Працівники аеропорту (авіапідприємства), які транспортують пошту або виконують інші операції з поштовими відправленнями на території аеропорту, повинні мати спеціальний формений одяг та ідентифікаційний знак, на якому повинні бути фотокартка власника, вказівка місця його роботи та дозвіл на право перебування у зоні, де містяться поштові відправлення.

Виліт повітряного судна, що здійснює пасажирські рейси з поштовим завантаженням, виконується суворо за розкладом. Забороняється затримка вильоту повітряного судна в очікуванні поштового завантаження. Виліт повітряного судна, що здійснює поштові рейси, може бути затриманий в межах термінів, погоджених авіапідприємством з підприємством поштового зв'язку. Якщо виліт за розкладом повітряного судна з поштою з аеропорту відправлення або проміжних аеропортів буде за будь-якої при-

чини скасований або затриманий на тривалий час (більш ніж 3 години), то диспетчер аеропорту зобов'язаний негайно сповістити про це підприємство зв'язку. Диспетчер проміжного аеропорту, в якому повинен відбуватися обмін пошти, зобов'язаний також сповістити підприємство поштового зв'язку про відміну вильоту або затримку. Терміни і порядок таких сповіщень установлюються в договорах. На місцевих повітряних лініях, де відсутні засоби прямого зв'язку з аеропортами, аеропорт відправлення звільняється від обов'язку сповіщати проміжні аеропорти та підприємства поштового зв'язку про відміну або затримку рейсів на тривалий час. У таких випадках ці повідомлення повинні передавати підприємства поштового зв'язку телефоном або іншими технічними засобами. Якщо виконання рейсу повітряного судна переноситься на інший день, то пошта цього рейсу повинна бути відправлена першим рейсом, що вилітає за тим же маршрутом, або при узгодженні з підприємством поштового зв'язку знята для відправлення іншим видом транспорту за рахунок перевізника. За відсутності інших рейсів повітряних суден за даним маршрутом і недоцільності відправлення пошти іншими видами транспорту пошта повинна бути відправлена цим затриманим рейсом. Забороняється знімати або знижувати поштове завантаження цього рейсу за рахунок відправлення пасажирів з чергових рейсів повітряних суден. Під час виконання рейсу зі зміною повітряного судна в проміжному аеропорту наявна на його борту пошта перевантажується на повітряне судно, що продовжує рейс за даним маршрутом. Забороняється під час затримки в проміжному аеропорту рейсу зі зміною повітряного судна здавати пошту на зберігання підприємству поштового зв'язку. У разі затримки відправлення знятої з прямого рейсу пошти диспетчер аеропорту зобов'язаний повідомити про це підприємство поштового зв'язку. Підприємство поштового зв'язку має право контролювати подальше просування пошти, допомагати у відбиранні пошти, переробці документів і регулюванні черговості відправлення пошти за призначенням. Під час вимушеної посадки повітряного судна з поштою і неможливості продовжити рейс начальник аеропорту або командир повітряного судна, якщо посадка повітряного судна відбулася поза аеропортом, зобов'язані: негайно повідомити про це всіма доступними засобами зв'язку в аеропорт відправлення або найближчий аеропорт посадки повітряного судна для наступ-

ного сповіщення підприємств поштового зв’язку; при можливості відправити пошту в найкоротший термін іншим рейсом авіаперевізника; при неможливості відправити пошту іншим повітряним судном здати її до найближчого підприємства поштового зв'язку для подальшого відправлення за призначенням.

У разі припинення руху повітряних суден на окремих повітряних лініях, відміни рейсів або тривалої затримки вильоту повітряних суден і неможливості відправити пошту в найкоротший термін повітряним судном, за погодженням сторін пошта здається підприємству поштового зв’язку в аеропорту, а там, де його немає, - найближчому підприємству поштового зв’язку для відправлення її іншими видами транспорту. Диспетчер аеропорту повідомляє про це пункт відправлення і найближчий аеропорт, у якому за розкладом передбачена посадка повітряного судна. У повідомленні повинно бути зазначено: де і кому здана пошта для подальшого перевезення. Аеропорти, що отримали такі повідомлення, зобов’язані повідомити про це відповідним підприємствам поштового зв'язку.

Договір про перевезення пошти повітряними суднами (далі – Договір) укладається у формі двосторонньої угоди між підприємством поштового зв’язку та авіаційними підприємствами (авіакомпаніями). Під час укладання Договору на авіаперевезення підприємство поштового зв’язку віддає перевагу авіакомпаніям (авіапідприємствам), що гарантують своєчасне перевезення, а також таким, які надають пріоритет перевезенню пошти за мінімальними тарифами. Договір має бути укладений у письмовій формі та повинен відповідати вимогам законодавства України.

Істотними умовами Договору є: найменування сторін; предмет Договору; термін, на який укладається Договір; умови перевезення пошти; обов’язки та відповідальність сторін; розмір, склад та графік платежів, умови їх перегляду; умови дострокового розірвання Договору; дата і місце укладання Договору. За згодою сторін у Договорі можуть бути передбачені інші умови.

Перевезення поштових відправлень здійснюється у межах квот (завантаження тоннажу) за направленнями, обумовленими договорами. Пошта, яка пред'являється підприємством поштового зв'язку понад установлені квоти (завантаження тоннажу), приймається до перевезення авіапідприємством за окремими заявками. Підприємство поштового зв'язку повинно заздалегідь подавати заявку авіапідприємству про пред'явлення до перевезення додаткового поштового завантаження. Терміни подачі заявок і порядок їх погодження встановлюються у договорах. У разі порушення умов договору сторони мають право вимагати розірвання договору в установленому законодавством України порядку.

Підприємство поштового зв'язку чи авіапідприємство, які вважають за потрібне змінити чи розірвати договір, надсилають пропозиції про це другій стороні за договором. Підприємство, яке одержало пропозицію про зміну чи розірвання договору, повинно відповісти на неї не пізніше 20 днів після одержання пропозиції. Якщо підприємства не досягли згоди щодо зміни чи розірвання договору, а також у разі неодержання відповіді в установлений термін з урахуванням часу поштового обігу зацікавлена сторона має право передати спір на вирішення суду.

Спори, що виникають під час перевезення пошти, розглядаються відповідно до законодавства України. Підприємство, чиї права порушено, з метою безпосереднього врегулювання спору з порушником цих прав звертається до нього з письмовою претензією. У претензії зазначаються: повне найменування і поштові реквізити заявника претензії та підприємства, якому претензія висувається; дата висунення і номер претензії; обставини, на підставі яких висунута претензія; докази, що підтверджують ці обставини; посилання на відповідні нормативні акти; вимоги заявника; сума претензії та її розрахунок, платіжні реквізити заявника претензії; перелік документів, що додаються до претензії; документи, що підтверджують вимоги заявника, додаються в оригіналах чи належним чином засвідчених копіях. Документи, які є в другої сторони, можуть не додаватись до претензії із зазначенням про це в претензії. Претензія підписується керівником підприємства та надсилається адресатові рекомендованим або цінним листом чи вручається під розписку. Претензія підлягає розгляду в

місячний термін, який обчислюється з дня одержання претензії. У разі потреби додаткової перевірки термін розгляду може подовжуватися на один місяць. Якщо до претензії не додано всі документи, потрібні для її розгляду, то вони вимагаються у заявника-в десятиденний термін, не враховуючи часу поштового обігу. При цьому перебіг терміну розгляду претензії зупиняється до одержання згаданих документів чи закінчення терміну їх подання. Якщо згадані документи в установлений термін не надійшли, то претензія розглядається за наявними документами. Претензія авіапідприємству або підприємству поштового зв'язку може бути пред'явлена не пізніше 6 місяців з моменту виникнення події під час перевезення пошти повітряними суднами в межах України і 12 місяців - за межі Україні. Документами, що засвідчують право на висунення претензії про втрату, пошкодження чи несвоєчасне доставляння пошти, є міжвідомчі акти. У разі втрати пошти і документів під час транспортування підставою для пред'явлення претензії є копії поштових накладних підприємства поштового зв'язку місця відправлення, що засвідчені належним чином. Претензії висуваються за місцем складання міжвідомчого акта. У разі повної втрати або знищення пошти і поштових документів претензії висуваються тим підприємством поштового зв'язку, якому була адресована загальна накладна на дане поштове відправлення. У разі втрати пошти в результаті авіаподії претензії висуваються авіапідприємству за місцем події. До претензії повинні бути додані такі документи: у разі втрати і пошкодження поштових відправлень: копія міжвідомчого акта; копії окремої і загальної накладних, а на міжнародну пошту - копії накладних, що супроводжували поштове відправлення, засвідчені підприємством поштового зв'язку; довідка про розмір матеріальної відповідальності підприємства поштового зв'язку перед споживачем, що складена на підставі виписки з квитанційного зошита або щоденника поштово-касового апарата підприємства поштового зв'язку, яке прийняло поштове відправлення, а при втраті мішка (речі) з укладенням декількох поштових відправлень розмір визначається сумою, зазначеною у довідках за кожним поштовим відправленням; у разі нестачі вкладення: копія міжвідомчого акта; акт про перевірку представниками сторін вкладення даного відправлення; довідка про розмір матеріальної відповідальності підприємства зв'язку перед споживачем послуг зв'язку. Усі документи, що до-

даються до претензії, повинні бути засвідчені належним чином підприємством поштового зв'язку та авіапідприємством.

Про результати розгляду претензії повідомляється у письмовій формі. У відповіді на претензію зазначаються: повне найменування і поштові реквізити підприємства, що дає відповідь, та підприємства, якому надсилається відповідь; дата і номер відповіді; дата і номер претензії, на яку дається відповідь; перелік доданих до відповіді документів. Якщо претензію визнано повністю або частково, то представляються визнана сума, номер і дата платіжного доручення на перерахування цієї суми чи термін та засіб задоволення претензії, якщо вона не підлягає грошовій оцінці. Якщо претензію відхилено повністю або частково, то представляються мотиви відхилення з посиланням на відповідні нормативні акти і документи, що обґрунтовують відхилення претензії. Крім того, заявникові повинно бути повернено оригінали документів, одержаних з претензією. Відповідь на претензію підписується керівником підприємства і надсилається рекомендованим або цінним листом чи вручається під розписку.

Форма і порядок розрахунків, а також випадки зміни розміру оплати за перевезення пошти повітряними суднами визначаються авіапідприємством (авіакомпанією) з підприємством поштового зв'язку під час укладання ними договору про перевезення пошти. Оплата за перевезення пошти повітряними суднами здійснюється за договірними тарифами. Документами, що підтверджують масу пошти під час розрахунків за авіаперевезення, є рейсові та загальні накладні. Розрахунки за перевезення пошти здійснюються підприємством поштового зв'язку в терміни, які встановлені договором, на підставі рахунків, що пред'являються авіапідприємством. До рахунків додаються розрахункові відомості з зазначенням загальної кількості відправленої пошти в кілограмах за пунктами посадок повітряного судна і датами відправлення пошти. Відомості повинні бути засвідчені підприємством поштового зв'язку, що здійснює відправлення пошти, авіапідприємством (авіакомпанією), що здійснює перевезення. Витрати за перевезення депеш сплачуються авіакомпанії, яка здійснює їх перевезення на частині або на всьому шляху. У разі вимушеної посадки повітряного судна та подальшого перевезення пошти пові-

тряними суднами іншої авіакомпанії оплата за перевезення здійснюється за фактичну відстань та фактичну масу авіадепеш, що перевезені кожним авіаперевізником, на підставі відмітки про зміну маршруту перевезень, що зазначається у накладних. Розрахунки щодо штрафів, які пред'являються на підставі міжвідомчого акта, здійснюються за окремими рахунками. Не допускається включення штрафних сум, належних авіапідприємству, в загальні рахунки за перевезення пошти, а також зменшення рахунків на суму штрафів, належних підприємству зв'язку.

Авіапідприємства несуть відповідальність перед підприємством поштового зв'язку за втрату, пошкодження або прострочення у доставлянні пошти з вини авіапідприємства в розмірі відповідальності підприємств поштового зв'язку перед відправниками або одержувачами, за міжнародну пошту - відповідно до вимог актів ВПС, а за внутрішню - згідно з Правилами користування послугами поштового зв'язку. Авіапідприємство несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження пошти з часу прийняття її до перевезення від підприємства зв'язку – відправника і до видавання пошти та отримання розписки підприємства зв'язку – одержувача, якщо не доведе, що ним було вжито всіх заходів для запобігання заподіянню шкоди або що таких заходів неможливо було вжити. До того часу, поки авіапідприємство не доведе інше, вважається, що втрата, нестача чи пошкодження пошти сталися під час перевезення. Авіапідприємство звільняється від відповідальності за внутрішній стан і вкладення поштових відправлень (речей), що доставлені в непошкодженій упаковці з непорушеною перев'яззю, печатками (пломбами) підприємств зв'язку – відправників, якщо не буде доведено, що приховане пошкодження, нестача частини вкладення поштових відправлень (речей) виникли з вини авіапідприємства. Авіапідприємство звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження пошти відбулися внаслідок обставин, які воно не могло відвернути або усунення яких від нього не залежало внаслідок: явищ стихійного характеру; особливих властивостей предметів, що перевозяться; вилучення, конфіскації або знищення у встановленому законодавством порядку; здавання пошти до перевезення без указівок у супровідних документах її особливих властивостей, що вимагають спеціальних умов або застережних заходів.

Авіапідприємства несуть відповідальність перед підприємством поштового зв'язку за: несвоєчасне повідомлення підприємств поштового зв'язку про змушену посадку повітряного судна з поштою в пунктах, не передбачених розкладом, і подальшу затримку його вильоту більш ніж на добу. Несвоєчасним вважається повідомлення, яке зроблено пізніше ніж за 30 хвилин з моменту отримання аеропортом повідомлення про посадку повітряного судна. Санкції не застосовуються, якщо авіапідприємство доведе, що затримка інформації відбулася не з його вини; несвоєчасне надання розкладу або несвоєчасне повідомлення про зміну розкладу; недоставляння і здавання не за призначенням всієї або частини пошти в пунктах посадки повітряного судна; кожний випадок відміни вильоту або спізнення прибуття у проміжний і кінцевий пункти повітряного судна більш ніж на 3 години з вини авіапідприємства; кожний випадок відмови в прийманні для відправлення повної або частини гарантованої норми або погодженої за окремими заявками і вчасно доставленої кількості пошти, а також зняття пошти на шляху. Санкція не застосовується, якщо пошта була відправлена іншим повітряним судном, що прибуло в пункт призначення не пізніше як за 3 години після прибуття рейсового повітряного судна, з яким підлягала відправленню пошта; порушення встановлених термінів доставляння пошти з рейсових повітряних суден до підприємства поштового зв'язку; затримку у відправленні пошти з вини авіапідприємства в пунктах її перевантаження більш ніж на добу або неповідомлення про це підприємству зв'язку; несвоєчасне подання транспорту до підприємства поштового зв'язку в погоджені терміни під завантаження пошти; здачу страхової пошти без документів або за невідповідність її документами. За порушення цих Правил підприємство поштового зв'язку несе відповідальність перед авіапідприємствами в разі: порушення термінів оплати рахунків за надання послуг із перевезення пошти; затримки вильоту повітряного судна проти часу, зазначеного в розкладі, на 1 годину і більше з вини підприємства поштового зв'язку; невірогідності і неповноти документації, що оформлюється для перевезення пошти; затримки транспорту авіапідприємства в підприємстві поштового зв'язку понад погоджений час для завантаження або розвантаження пошти. Відповідальність за дотриманням вимог Правил перевезення пошти повіт-

ряними суднами та укладених на їх основі договорів покладається на керівників підприємств поштового зв'язку та авіапідприємств, які здійснюють оброблення, зберігання та перевезення поштових відправлень. Контроль за виконанням вимог, викладених у цих Правилах, здійснюють Державний комітет зв'язку та інформатизації України та Державна авіаційна адміністрація України. Посадові особи підприємств, які порушують комплекс установлених заходів щодо оброблення, зберігання та перевезення пошти, притягуються до відповідальності відповідно до чинного законодавства.

Також вважаємо за потрібне серед нормативного забезпечення перевезення пошти повітряним транспортом зупинитися на ***Інструкції з супроводження та охорони пошти при перевезеннях,*** затвердженій наказом Державного комітету зв'язку та інформатизації України від 29 грудня 1999 р. № 158, положення якої визначають, що в аеропортах, де розташовані пункти обміну зональних вузлів, центрів оброблення пошти, обмін пошти здійснюється у порядку, визначеному у Інструкції. Пошта, яка відправляється літаками, приймається працівниками аеропорту від працівників пунктів обміну і доставляється до літаків транспортом аеропорту. В аеропортах, де немає пунктів обміну, пошта з супровідними документами здається супровідниками безпосередньо на склад аеропорту під розписку працівникам складу аеропорту на копії рейсової накладної з зазначенням кількості прийнятих речей прописом, дати і годин, посади та прізвища працівника складу аеропорту. Розписка завіряється чітким відбитком штампа складу аеропорту. Відправка пошти здійснюється через склад аеропорту. На місцевих повітряних лініях, у пунктах, де є тільки посадочний майданчик або аеропорт без складських приміщень, пошта доставляється до літака силами і засобами підрозділів поштового зв'язку.

При здійсненні обміну безпосередньо біля борту літака спочатку пошта приймається від екіпажу, а потім здається встановленим порядком – з двома примірниками загальної накладної та конвертом з іншими супровідними документами під розписку на третьому примірнику накладної. До видачі розписки за прийняту від екіпажу пошту перевіряється наявність загальних накладних з

кожного аеропорту даної авіалінії, а також окремих накладних, переліків на періодичні друковані видання і бланків супровідних адрес до посилок. Мішки з відміткою "Урядова", "Експрес", страховою і міжнародною поштою здаються працівнику аеропорту або члену екіпажу літака окремою групою з поіменною перевіркою. Решта пошти здається загальним рахунком з оглядом зовнішнього стану відправлень і речей (цілісність оболонки, перев'язу, печаток і пломб).

## 3.4. Особливості правового регулювання перевезення пошти залізничним транспортом

Серед нормативних актів, що регулюють перевезення пошти залізничним видом транспорту необхідно ретельно розглянути ***Правила перевезення пошти та експлуатації поштових вагонів на залізницях України***, затверджені наказом Міністерства зв'язку і Міністерства транспорту України від 20 березня 1997 р. № 26/9, зареєстровані в Міністерстві юстиції України від 14 квітня 1997 р. за № 121/1924, які регламентують порядок перевезення пошти та експлуатації поштових вагонів на залізницях України, відкритих для загального користування, і обов'язкові для підприємств (філіалів) поштового зв'язку та підприємств залізничного транспорту України. Пошта перевозиться як у поштових вагонах об'єднання поштового зв'язку, так і у вагонах Державної адміністрації залізничного транспорту України (далі – Укрзалізниця), що включаються в состав пасажирських, швидких пасажирських, поштово-багажних, прискорених вантажних, приміських і місцевих електро- і дизель-поїздів. Перевезення пошти може здійснюватися в спеціально пристосованих підприємствами залізничного транспорту, виділених місцях пасажирських, багажних вагонів або тамбурах пасажирських, швидких пасажирських та приміських і місцевих поїздів, електро- і дизель-поїздів за рахунок підприємств (філіалів) поштового зв'язку. Поштові вагони виготов-

ляються за рахунок об’єднання поштового зв’язку, за технічною документацією Міністерства транспорту і Міністерства зв'язку України. Поштові вагони, придбані за рахунок об’єднання поштового зв’язку, належать на правах повного господарського відання державним підприємствам поштового зв’язку. Включення поштових вагонів в состав пасажирських, швидких пасажирських, поштово-багажних, прискорених вантажних, приміських та місцевих поїздів, електро- і дизель-поїздів здійснюється залізницями на підставі Переліку поїздів, задіяних для перевезення пошти, який складається об’єднанням поштового зв’язку напередодні щорічних змін або корректировок розкладів руху пасажирських поїздів і погоджується з Укрзалізницею. У Переліку вказуються номери поїздів, в яких курсують поштові або багажно-поштові вагони, їх місцезнаходження в составі поїздів, періодичність курсування, а також номери поїздів, в составі яких пошта перевозиться в багажному вагоні або окремих купе пасажирських, пасажирських швидких, приміських поїздів. З ініціативи об’єднання поштового зв’язку, за погодженням з Укрзалізницею, до Переліку можуть вноситися зміни протягом року. Зміна схем формування та періодичності курсування поїздів без погодження з об’єднанням поштового зв’язку не дозволяється. Разові заявки на включення поштових вагонів в состав поїздів подаються до Укрзалізниці об’єднанням поштового зв’язку або підприємствами (філіалами) поштового зв’язку до відповідного управління залізниці. Включення поштових вагонів в состав поїздів у межах однієї, двох залізниць здійснюється за розпорядженням управління залізниці за місцезнаходженням початкового пункту маршруту, а в межах трьох і більше залізниць – за розпорядженням Укрзалізниці.

При відміні, зміні періодичності курсування або маршруту прямування, або розкладу руху поїздів, у составі яких курсують поштові вагони, Укрзалізниця не пізніше ніж за 5 днів повідомляє про це об’єднання поштового зв’язку та за погодженням з об’єднанням поштового зв’язку визначає поїзди, в яких будуть курсувати ці вагони. При розробці розкладу руху поїздів, технічно-розпорядчих актів залізничних станцій, управління і станції залізниць враховують пропозиції об’єднання поштового зв’язку і підприємств (філіалів) поштового зв’язку. Управління залізниць забезпечують об’єднання поштового зв’язку, підприємства (філі-

али) поштового зв'язку новими службовими розкладами руху поїздів та іншими нормативними документами за рахунок підприємств (філіалів) поштового зв'язку. Приймання поїзда, в составі якого курсує вагон, задіяний для перевезення пошти, здійснюється тільки на колію, визначену технічно-розпорядчим актом станції. У разі приймання поїзда на іншу колію або його зупинки не у встановленому місці черговий по станції зобов'язаний не пізніше ніж за 20 хвилин до прибуття попередити про це працівників поштового зв'язку, які здійснюють обмін пошти, і вказати місце зупинки поштового вагона. Начальник станції погоджує з підприємством (філіалом) поштового зв'язку порядок обміну пошти (обмін через вільну сусідню колію, подачу поштового вагона або поїзда на іншу колію тощо).

Обмін пошти здійснюється в передбачений розкладом руху час стоянки поїзда. Затримка поїздів із причин непідготовленої пошти для обміну або її великої кількості не дозволяється. У разі запізнення поїздів, в яких перевозиться пошта, або скорочення їх стоянок черговий по станції повідомляє про це працівників поштового зв'язку, які здійснюють обмін пошти. Скорочення стоянок, встановлених за розкладом менше п'яти хвилин, не дозволяється. Станції надають підприємствам (філіалам) поштового зв'язку за їх запитами довідки про час запізнення поїздів, у составі яких перевозиться пошта. Об'єднання поштового зв'язку (підприємства поштового зв'язку) та Укрзалізниця (підприємства залізничного транспорту) укладають між собою згідно з законодавством договори про: 1) оренду приміщень і споруд, що належать залізницям; проведення єдиної технічної ревізії поштових вагонів; 2) строки подачі під завантаження, вивантаження, здійснення маневрових робіт, миття вагонів; 3) перевезення у поштових вагонах виручки залізничних кас, багажу і вантажів; 4) перевезення пошти в багажних вагонах, дизельних поїздах, спеціально пристосованих, виділених місцях або купе пасажирських, швидких пасажирських поїздів; 5) кількість поштових вагонів, що повинні знаходитись на станції або за її межами; 6) взаєморозрахунки за пробіг поштових вагонів по залізницях, а також з інших питань перевезення пошти і експлуатації поштових вагонів.

У поштових вагонах об'єднання поштового зв'язку перевозяться всі види поштових відправлень. У поштових вагонах може перевозитись службовий великогабаритний вантаж масою більше

20 кг (кожне місце), що відправляється підприємствами (філіалами) поштового зв'язку за дозволом об'єднання поштового зв'язку. Загальна вага пошти не повинна перевищувати вантажопідйомної сили вагона. Залізниці мають право перевіряти вагу пошти і зобов'язати вивантажити з вагона залишок пошти проти встановленої норми. Пошта, що перевозиться в поштових вагонах, супроводжується працівниками поштового зв'язку (роз'їзною бригадою). У разі курсування в составі поїзда .одночасно двох і більше поштових вагонів перевезення пошти на окремих маршрутах може здійснюватися з супроводженням в одному з них. При цьому вагони повинні бути розміщені поруч. Контроль за вагоном, що прямує без супроводження, забезпечує роз'їзна бригада поштового вагона, що прямує в составі цього ж поїзда. Відправка поштових вагонів оформляється дорожньою відомістю на пробіг поштового вагона, квитанцією на пробіг поштового вагона та корінцем квитанції на пробіг поштового вагона, що складаються для кожного вагона станцією відправлення на підставі заявок підприємств (філіалів) поштового зв'язку.

Багажно-поштові вагони, призначені для сумісної експлуатації їх Укрзалізницею і об'єднанням поштового зв'язку, знаходяться на балансі залізниць і включаються в состав поїздів. Порядок обслуговування і експлуатації багажно-поштових вагонів працівниками залізниць і працівниками поштового зв'язку встановлюється на місцях начальниками станцій разом з начальниками (директорами) підприємств (філіалів) поштового зв'язку. Виділене відділення в багажно-поштовому вагоні для перевезення пошти, його устаткування та інвентар передаються залізницями за актом підприємствам (філіалам) поштового зв'язку, які несуть матеріальну відповідальність за їх збереження з моменту прийняття. Відділення, в якому перевозиться пошта, обслуговується працівниками поштового зв'язку, а багажне відділення – працівниками залізниць. Поточний ремонт, постачання водою та паливом, обслуговування і ремонт системи електропостачання в пунктах формування і на шляху прямування, а також охорона багажно-поштових вагонів забезпечується залізницями. Багажно-поштові вагони на станції формування або обертання поїздів подаються під завантаження та вивантаження багажу і пошти згідно з технологічним процесом роботи станції. Черговість подачі багажно-поштових вагонів для завантаження, вивантаження багажу

і пошти, а також тривалість знаходження вагона під цими операціями встановлюються начальником станції за узгодженням із начальником (директором) відповідного підприємства (філіалу) поштового зв'язку.

Перевезення пошти в багажних вагонах залізниць, а також наданих в оренду підприємствам (філіалам) поштового зв'язку вантажних вагонах здійснюється за договорами між підприємством залізничного транспорту і підприємством поштового зв'язку. Подача орендованих вантажних вагонів під завантаження та вивантаження здійснюється за графіком, погодженим підприємством (філіалом) поштового зв'язку з начальником станції. Завантаження і вивантаження пошти здійснюється підприємствами (філіалами) поштового зв'язку. Затримка вагонів під вивантаженням або завантаженням тягне за собою відповідальність підприємств (філіалів) поштового зв'язку згідно із Статутом залізниць. Загальна вага пошти у вантажному вагоні не повинна перевищувати вантажопідйомності вагона. Визначення ваги вантажу, пломбування, замикання вагона здійснюється підприємством (філіалом) поштового зв'язку згідно з вимогами Укрзалізниці. При відправленні пошти, багажем на кожний пункт її здавання складаються накладні у двох примірниках і здаточний список у трьох примірниках за формами, що встановлюються Міністерством зв'язку та Укрзалізницею. На адресних ярликах, які прикріплюються до поштових відправлень і закритих поштових речей, зазначається: на якій станції необхідно здати поштове відправлення (закриту поштову річ), місце призначення, звідки прямує поштове відправлення (поштова річ), вага та вихідний номер, номер поїзда. Ці самі дані вказуються в накладній. Пошта для відправки багажем здається працівниками поштового зв'язку в багажне відділення під розписку на другому примірнику здаточного списку. За прийняту пошту працівникам поштового зв'язку видається багажна квитанція.

За домовленістю з начальником станції пошта після оформлення документів здається працівниками поштового зв'язку безпосередньо у багажний вагон. Із багажного вагона пошта приймається в пунктах здавання з перевіркою за здаточним списком. У випадку невідповідності фактичної кількості речей, приписаних до документів, або виявленні пошкодження упаковки складається акт у трьох примірниках, який підписується працівником

поштового зв'язку та залізниці. При короткочасній стоянці поїзда і неможливості складення акта працівник залізниці робить відмітку в документах про відсутність поштового відправлення (поштової речі) або про пошкодження його упаковки. Акт складається працівником поштового зв'язку в присутності представника залізничної станції негайно після відправки поїзда. Перший примірник акта залишається у працівника поштового зв'язку, другий видається представнику залізничної станції у пункті складання акта, третій надсилається підприємству (філіалу) поштового зв'язку відправлення пошти для перевірки. Для перевезення пошти в тамбурі пасажирського, швидкого пасажирського, приміського, місцевого, електро- і дизель-поїздів надається тамбур останнього вагона. Пошта, яка перевозиться в купе пасажирських, швидких пасажирських поїздів, тамбурах пасажирських, приміських, місцевих, електро- і дизель-поїздів, обов'язково супроводжується працівником поштового зв'язку.

Перевезення багажу, вантажобагажу (далі – багажу) в поштових вагонах об'єднання поштового зв'язку здійснюється за окремими договорами між Укрзалізницею та об'єднанням поштового зв'язку. Завантаження багажу безпосередньо у вагон та вивантаження з вагона здійснюється засобами залізниць. На кожний пункт здавання багажу складається накладна в двох примірниках та здаточний список у трьох примірниках, запис в який здійснюється в порядку послідовності пунктів здавання багажу. Багаж для відправки поштовим вагоном здається роз'їзній бригаді поштового вагона під розписку на другому примірнику здаточного списку. Із моменту завантаження багажу в поштовий вагон до вивантаження на станції призначення роз'їзна бригада поштового вагона несе за нього матеріальну відповідальність. Виявлені під час видачі з поштового вагона нестачі або пошкодження багажу, невідповідності кількості речей запису в документах або встановлені пошкодження упаковки оформлюються актом, який складається у трьох примірниках і підписується працівниками залізниці та поштового зв'язку. Видача багажу його власнику безпосередньо з поштового вагона забороняється.

Підприємства (філіали) поштового зв'язку зобов'язані утримувати поштові вагони згідно з вимогами ***Правил технічної експлуатації залізниць України***, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.96 №411. Всі поштові ваго-

ни повинні бути приписані до вагонного депо пункту формування поїздів. Як виняток, з дозволу Укрзалізниці і об'єднання поштового зв'язку допускається приписка поштового вагона до депо в пункті обороту поїзда. Контроль технічного стану поштових вагонів відповідно до Правил технічної експлуатації залізниць України, їх огляд, технічне обслуговування, поточний ремонт у депо або в дорозі здійснюється підприємствами залізничного транспорту. Підприємства (філіали) поштового зв'язку повинні мати на станціях формування та обороту поїздів парк технічно справних резервних поштових вагонів не менш як 20% від загальної кількості вагонів, що знаходяться в обороті, для забезпечення составу поїздів згідно з графіком і схемою формування. При цьому 50% запасних справних вагонів повинні знаходитися на коліях станції, а 50% - в пунктах відстою станції або інших пунктах відстою. При перевищенні в будь-якому пункті відправлення встановленої норми несправних вагонів залізниця зобов'язана за заявками підприємств (філіалів) поштового зв'язку здійснювати перенаправлення вагонів з іншого пункту. Ремонт поштових вагонів здійснюється підприємствами залізничного транспорту за рахунок підприємств поштового зв'язку за тарифами відповідно до калькуляції витрат згідно з планами І термінами, узгодженими між Укрзалізницею і об'єднанням поштового зв'язку, а також між ремонтними підприємствами залізниці і підприємствами (філіалами) поштового зв'язку. Для нагляду за станом поштового вагона і забезпечення безпечного руху в кожному поштовому вагоні повинен знаходитися провідник-електромонтер або ці обов'язки повинні бути покладені на іншого працівника роз'їзної бригади. Провідник-електромонтер поштового вагона зобов'язаний перед відправленням поїзда перевірити наявність хвостових сигналів і забезпечити їх функціонування під час руху. У випадках, що загрожують безпеці руху поїздів, провідник повинен вжити заходів до негайної зупинки поїзда. Провідник-електромонтер поштового вагона знаходиться в штаті підприємства (філіалу) поштового зв'язку і призначається на посаду після перевірки знань із технічної експлуатації, техніки безпеки і опалення вагонів. Перевірка знань провідників-електромонтерів здійснюється підприємствами (філіалами) поштового зв'язку при участі представника залізниці. Невключення в состав поїзда або відчеплення в дорозі технічно справного по-

штового вагона, передбаченого схемою формування, забороняється. Про невключення в состав поїзда або відчеплення поштового вагона в дорозі начальник станції негайно повідомляє начальника поштового вагона. Відчеплення поштового вагона в разі технічної несправності оформляється згідно з документами, що визначені Укрзалізницею, а щодо справного, в разі непередбачених причин, начальник станції складає акт. Акт підписується начальником станції та начальником поштового вагона. При відсутності в пункті відчеплення поштового вагона підприємства (філіалу) поштового зв'язку начальник станції зобов'язаний повідомити телеграфом начальника (директора) найближчого призалізничного підприємства (філіалу) поштового зв'язку і начальника станції по шляху прямування поїзда, де передбачено обмін пошти з відчепленим вагоном. Крім того, необхідно повідомити підприємство (філіал) поштового зв'язку, куди була перевантажена пошта. Начальник станції та начальник відчепленого поштового вагона повинні вжити заходів щодо перевантаження пошти з відчепленого вагона в такому порядку: а) письмової кореспонденції та газет в багажний або пасажирський вагон того самого поїзда в супроводженні працівника поштового вагона; б) решту пошти в поштовий або багажний вагон, що прямує слідом, в супроводженні працівника поштового вагона.

Якщо відчеплення чи невключення поштового вагона сталися з вини залізниці, перевантаження пошти здійснюється засобами та за рахунок залізниці в присутності працівника поштового зв'язку. При неможливості перевантаження пошти з відчепленого несправного вагона залізниця зобов'язана вжити заходи щодо відправлення такого вагона в найближчий ремонтний пункт для термінового ремонту і відправлення за призначенням із першим поїздом, довжина якого дозволяє включення у його состав поштового вагона. При аваріях з вагонами, в яких перевозиться пошта, начальник станції, де сталася аварія, або станції, що одержала повідомлення про аварію, зобов'язаний негайно повідомити про це по телефону або телеграфом начальника (директора) найближчого підприємства (філіалу) поштового зв'язку. У цьому випадку начальник (директор) підприємства (філіалу) поштового зв'язку має право безоплатного проїзду в вагонах будь-якого поїзда до місця аварії. Начальник станції зобов'язаний надати необхідну допомогу працівникам поштового зв'язку для перевантаження

пошти в інші вагони, її охорони та подальшого направлення за призначенням. Про кожний випадок пошкодження або знищення пошти складається акт, який підписується працівниками залізниці і поштового зв'язку із зазначенням причин і переліку знищеної або пошкодженої пошти. Копія акта негайно вручається працівникам поштового зв'язку. Освітлення поштового вагона, який не має автономної електростанції, з моменту включення його в состав поїзда і до моменту виключення із составу поїзда після прибуття на станцію призначення здійснюється залізницею на загальних підставах з іншими вагонами. Освітлення поштових вагонів у місцях відстою і тих, що знаходяться у резерві на залізницях, здійснюється за рахунок підприємств (філіалів) поштового зв'язку. У тих випадках, коли в составі поїзда багажний вагон знаходиться не поруч з пасажирським вагоном, електроосвітлення таких багажних вагонів забезпечується від енергосистеми поштового вагона, але не більше одного вагона одночасно. Забезпечення поштових вагонів пасами для електрогенераторів здійснюється залізницями не менше одного разу на 6 місяців при виконанні єдиної технічної ревізії або планового ремонту. Залізниці зобов'язані забезпечувати поштові вагони вугіллям у пунктах формування поїздів на рейс в прямому і зворотному напрямках за окремими договорами між підприємствами (філіалами) поштового зв'язку та підприємствами залізничного транспорту, а водою – в пунктах формування, обороту та по шляху прямування, визначених службовими розкладами руху пасажирських поїздів. Поштові вагони, які були затримані в дорозі за умов руху, або ті, що знаходяться в ремонті з вини залізниць, в період затримки або ремонту опалюються та забезпечуються водою за рахунок залізниць. Опалення поштових вагонів, що знаходяться у відстої (резерві), при проведенні поточного ремонту (не з вини залізниці), єдиної технічної ревізії здійснюються за вимогами і за рахунок підприємств (філіалів) поштового зв'язку, а забезпечення опалювальним матеріалом здійснюють залізниці. У всіх випадках подача вугілля до поштових вагонів здійснюється засобами залізниць, за винятком станції Київ-пасажирський. Зовнішнє миття та дезинфекція поштових вагонів здійснюються підприємствами залізничного транспорту в пунктах формування поїздів за рахунок підприємств (філіалів) поштового зв'язку.

Залізниці зобов'язані надавати приміщення для обробки і зберігання пошти, колії та тупики для стоянки поштових вагонів, платформи, тунелі, ліфти тощо. Обладнання будь-якими механічними пристроями для поштових операцій, станційних і складських приміщень, платформ, утримання вказаних приміщень і споруд у належному стані здійснюється за узгодженням між підприємством (філіалом) поштового зв'язку і підприємством залізничного транспорту за рахунок підприємства (філіалу) поштового зв'язку. Оплата за оренду наданих залізницею приміщень здійснюється згідно з чинним законодавством. На залізничних станціях, де в приміщеннях вокзалів відсутні поштові відділення, підприємствам (філіалам) поштового зв'язку за узгодженням із залізницями дозволяється встановлювати безоплатно шафи для зберігання пошти. Опалення і освітлення приміщень, наданих підприємствам (філіалам) поштового зв'язку на станціях залізниць, здійснюється залізницями за рахунок підприємств (філіалів) поштового зв'язку за фактичними витратами пропорційно зайнятій площі або за показниками встановлених лічильників. Внутрішній поточний ремонт приміщень, наданих в оренду підприємствам (філіалам) поштового зв'язку на станціях залізниць, здійснюється за рахунок підприємств (філіалів) поштового зв'язку. Ремонт приміщень, що знаходяться в пасажирських будівлях, здійснюється з дозволу і за вказівкою залізниці.

Капітальний ремонт приміщень, наданих в оренду підприємствам (філіалам) поштового зв'язку на станціях залізниць, здійснюється за рахунок залізниці. У випадках реконструкції станції, ремонту споруд або з інших потреб, коли необхідно перевести підприємство (філіал) поштового зв'язку в інше місце або перенести тупики, платформи, які використовуються для потреб пошти, залізниця зобов'язана надати за свій рахунок такі самі зручні приміщення, платформи та інші споруди. При будівництві нових і реконструкції існуючих вокзалів залізниці зобов'язані передбачити будівництво приміщень для обслуговування пасажирів засобами поштового зв'язку в обсягах, узгоджених з об'єднанням поштового зв'язку. Будівництво цих приміщень здійснюється за рахунок залізниць. Будівництво приміщень, спеціально призначених для призалізничних поштамтів, відділень перевезення пошти, центрів перевезення пошти, за межами основних споруд вокзалів, а також спеціальних тупиків, залізничних під'їзних колій,

тунелів, сортувальних майданчиків, платформ тощо, необхідних для обробки пошти, здійснюється транспортними будівельними організаціями за рахунок підприємств (філіалів) поштового зв'язку. Ділянки для будівництва цих приміщень повинні відводитись поблизу від будівель вокзалів із забезпеченням виходу на перон та створення умов обміну пошти з різними видами транспортних засобів (поштовими, багажно-поштовими, вантажними вагонами, автотранспортом). Для транспортування пошти до поштових вагонів і після вивантаження її з вагонів використовуються поштові контейнери і візки. Порядок користування поштовими контейнерами і візками на платформах узгоджується з начальником станції. Поштові контейнери і візки повинні зберігатися в приміщеннях підприємств (філіалів) поштового зв'язку або в спеціально відведених місцях за узгодженням із начальником станції. Рух різних транспортних засобів (електротягачів, тракторів, поштових контейнерів, візків тощо) на залізничних станціях від підприємств (філіалів) поштового зв'язку до поштових вагонів повинен здійснюватися за схемою руху, узгодженою з керівництвом залізничної станції.

Контроль поштових вагонів (крім опечатаних відділень) як на станціях залізниць, так і в дорозі здійснюється на загальних підставах працівниками залізниць, які мають право ревізій поїздів при наявності відкритого листа та припису за формами, що встановлюються Міністерством транспорту України. Контроль опечатаних відділень може здійснюватися тільки на станціях, де передбачено вивантаження пошти з опечатаного відділення. У всіх випадках контроль здійснюється представниками підприємства (філіалу) поштового зв'язку. При контролі поштового вагона здійснюється перевірка на виявлення: проїзду в поштових вагонах осіб, які не мають належно оформлених або необхідних документів на право проїзду; прямування поштового вагона без оформлення перевізного залізничного документа; перевищення встановленого граничного навантаження на вісь вагона; перевезення в поштовому вагоні легкозаймистих, вибухових, отруйних речовин та інших заборонених предметів і відправлень. При виявленні зазначених порушень, а також випадків порушення порядку експлуатації поштових вагонів складається акт за підписами особи, яка проводить перевірку, начальника поштового вагона, а в необхідних випадках і представника транспортної міліції.

На прикордонних станціях залізниць під час зупинки поїздів право огляду поштових вагонів мають представники митниці та прикордонного контролю.

Охорона пошти, що знаходиться в вагонах, на території станції входить в обов'язки підприємств (філіалів) поштового зв'язку. Охорона порожніх поштових вагонів як на станціях, так і в дорозі є обов'язком підприємств (філіалів) поштового зв'язку. На технічних станціях при відсутності в таких вагонах працівників поштового зв'язку, в тому числі провідників-електромонтерів, залізниця може прийняти на себе охорону в тих випадках, коли вагон здано залізниці за актом, а його внутрішнє обладнання здано за описом. При відчепленні поштових вагонів із причин несправностей на проміжних станціях їх охорона покладається на начальника станції з обов'язковою передачею вагона йому за актом, а внутрішнього обладнання – за описом.

Відповідальність залізниць і підприємств поштового зв'язку визначається договорами згідно з чинним законодавством України. Залізниці несуть матеріальну відповідальність перед підприємствами (філіалами) поштового зв'язку за втрату, пошкодження і затримку поштових відправлень, що перевозяться у вагонах, у розмірі, встановленому для підприємств зв'язку перед відправниками або адресатами, якщо втрата, пошкодження або затримка виникли з вини залізниці. Залізниці не несуть матеріальної відповідальності за поштові відправлення, що перевозяться в багажних вагонах, якщо оболонка цих відправлень, пломби або печатки при видачі виявляться не пошкодженими, а також за поштові відправлення, що перевозяться у вантажних вагонах, якщо ці вагони виявляться в цілості, зі справними пломбами підприємства поштового зв'язку. При будь-якому пошкодженні поштового вагона або виділеного місця, купе в пасажирському, багажному та інших вагонах представниками залізниці та підприємства (філіалу) поштового зв'язку обов'язково складається акт у двох примірниках про пошкодження вагона, один примірник якого негайно вручається начальнику поштового вагона або працівнику поштового вагона, інший залишається у представника залізниці. За будь-які пошкодження або повне руйнування поштових вагонів і виділених місць, купе в пасажирських, багажних та інших вагонах, що виникли з вини залізниці або підприємств (філіалів) поштового зв'язку, матеріальна відповідальність після розслідування покла-

дається на сторону, з вини якої сталося пошкодження. Такі вагони ремонтуються або відбудовуються за рахунок винної сторони в термін, що не перевищує 4-х місяців із дня пошкодження. За внутрішнє обладнання поштових вагонів, що знаходяться в резерві на станційних коліях, або тих, що знаходяться як резерв у відстої, залізниця несе відповідальність тільки тоді, коли взяла на себе за узгодженням з підприємством (філіалом) поштового зв'язку охорону цих вагонів і прийняла їх за актом і описом. Залізниця вживає необхідні заходи для найшвидшого перевезення пошти за призначенням згідно з розкладом руху поїздів, своєчасно інформує об'єднання поштового зв'язку про зміну тарифів та надає розрахунки (калькуляцію) вартості витрат.

Перевезення в поштових вагонах легкозаймистих, вибухових речовин та інших небезпечних предметів, заборонених для перевезення в пасажирських поїздах, не дозволяється.

Оплата за перевезення пошти в поштових вагонах здійснюється об'єднанням поштового зв'язку згідно з чинним законодавством. Вартість та порядок розрахунків за пробіг поштових, багажно-поштових вагонів, перевезення пошти в багажних і багажу в поштових вагонах обумовлюється договорами між підприємствами поштового зв'язку і залізничного транспорту.

## 3.5. Особливості правового регулювання перевезення пошти у міжнародному сполученні

Особливу групу нормативних актів, що забезпечують перевезення пошти, складають ті, що врегульовують перевезення пошти у міжнародному сполученні. До основних серед них можна віднести ***Статут всесвітнього поштового союзу***, укладений у Відні 10 липня 1964 р., ***Загальний регламент Всесвітнього поштового союзу***, укладений у Пекіні 15 вересня 1999 р., ***Угоду про поштові посилки та їх регламенти,*** укладену у Сеулі в 1994; ***Керівництво із забезпечення безпеки поштових операцій у аеропортах***, укладене у Берні 5 вересня 1997; Документи ІКАО: ***Конвенції про міжнародні перевезення вантажів цивільною авіацією:*** Токійська - від 14 вересня 1963 р., Гаазька – від 16 грудня 1960 р., Монреальська – від 23 вересня 1971 р., Чиказька - від 5 грудня 1992 р., ***Конвенцію про міжнародну цивільну авіацію***, укладену у Чикаго 7 грудня 1944 р., ***Конвенцію щодо уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень***, укладену у Варшаві 12 жовтня 1929, ***Конвенцію щодо уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особою іншою, ніж договірний перевізник,*** укладену у Гвадалахарі 18 вересня 1961 р., Указ Президента України "***Про затвердження Загального регламенту Всесвітнього поштового союзу, Внутрішнього регламенту Конгресів, Всесвітньої поштової конвенції та її заключного протоколу***" від 12 вересня 2001 р., та інші.

Згідно ст. 27 Закону України ***"Про поштовий зв'язок"*** міжнародне співробітництво у сфері надання послуг поштового зв'язку здійснюється відповідно до законодавства України та відповідних міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України. Правові, організаційні та фінансові відносини з міжнародними організаціями поштового зв'язку, а також представництво України у міжнародних організаціях поштового зв'язку, міжнародний правовий захист інтересів України у питаннях поштового зв'язку в межах своїх повноважень здійснює уповноважений центральний орган виконавчої влади у галузі зв'язку. Національний оператор у порядку, визначеному законодавством України, підтримує

співробітництво з операторами поштового зв'язку інших держав, забезпечує виконання рішень, визначених нормативними актами Всесвітнього поштового союзу, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Міжнародні поштові відправлення під час переміщення через митний кордон України пред'являються операторами для митного контролю. Митні органи мають право вилучати в установленому законодавством України порядку предмети, заборонені законом до пересилання у міжнародних поштових відправленнях або відправлені з порушеннями митного законодавства України. Оператори не відповідають за ненадання чи неналежне надання послуг поштового зв'язку внаслідок прийняття митними органами рішень щодо поштових відправлень під час здійснення митного контролю.

Наступним нормативним актом з регулювання перевезення пошти у міжнародному сполученні, що заслуговує уваги, є ***Порядок пересилання поштових відправлень***, затверджений наказом УДППЗ "Укрпошта" від 31 жовтня 2001 р. № 445, норми якого визначають, що мішки для пересилання міжнародної пошти наземним транспортом повинні мати дві поздовжні червоні смуги по краях та трафаретний напис із зазначенням назви місця або пункту міжнародного поштового обміну (наприклад: "UKRAIN POSTE KYIV"). Мішки для пересилання міжнародної пошти авіатранспортом повинні мати дві поздовжні блакитні смуги по краях і трафаретний напис (наприклад: "UKRAIN POSTE par avion KYIV) або бути блакитного кольору і мати вищевказаний трафаретний напис. Мішки для пересилання міжнародної прискореної пошти повинні мати вертикальні, горизонтальні або діагональні смуги блакитного та жовтогарячого кольорів 55 мм завширшки, а також логотип міжнародної прискореної пошти "EM8", що складається з таких елементів: зображення крила літака, абревіатури EM8 і трьох горизонтальних смуг. На мішку також має бути трафаретний напис "UKRAIN POSTE". Порядок використання міжнародної тари та її повернення до іноземних поштових служб регламентується актами Всесвітньої поштової конвенції. Не допускається пересилання поштових відправлень у тарі, що не відповідає технічним вимогам (брудна, розірвана, неокантована, без ло-

готипу "Укрпошти"). Мішки (ящики) з поштою, що пересилаються автотранспортом, в поштових вагонах, каютах річкових і морських суден, підлягають обміну "мішок на мішок". При пересиланні пошти багажем у поїздах, річковими, морськими і повітряними суднами, автотранспортом загального користування розрахунок мішкотарою ведеться пунктами обміну поштового зв'язку, між якими безпосередньо здійснюється пересилання. Порядок проведення взаєморозрахунків контейнерами визначається окремою інструкцією. Обміну "мішок на мішок" не підлягають мішки, в яких пересилаються міжнародні поштові відправлення. Облік контейнерів, планшетів, мішків, в яких пересилаються міжнародні поштові відправлення, здійснюється за номерами та датами складання накладної на пошту, що відправляється, і відображається у відомості. Одержані мішки, в яких пересилаються міжнародні поштові відправлення, контейнери, планшети, після їх обробки повертаються до пункту обміну, з якого вони надійшли.

Розділ IV визначеного порядку передбачає технологію пересилання міжнародних поштових відправлень. Згідно з ним, приймання, обробка та вручення міжнародних поштових відправлень здійснюється відповідно до вимог ***Конвенції Всесвітнього поштової союзу, Регламентів письмової кореспонденції та посилок, Правил обробки та відправляння міжнародної пошти в місцях міжнародного поштового обміну України***, затверджених наказом Державної митної служби та Держкомзв'язку України від 7 листопада 2000 р. № 165/626 і зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 5 лютого 2001 р. за №112/5303, і ***Правил приймання та відправляння міжнародної пошти пунктами міжнародного поштового обміну України***, затвердженими наказом Державного комітету зв'язку та інформатизації України, Державної митної служби України від 10 грудня 2002 р. №235/688, зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 8 січня 2003 за №7/7328.

Міжнародні поштові обмінні організації (надалі – ММПО) утворюються на базі виробничих підрозділів підприємства поштового зв'язку, за умови погодження з митним органом, у зоні діяльності якого передбачається відкритті ММПО, Держмитслу-

жбою та Уповноваженим центральним органом виконавчої влади у галузі зв'язку. В ММПО міжнародні поштові відправленні пред'являються для митного контролю та митного оформлення. Безпосередній обмін міжнародної пошти з поштовими службами зарубіжних країн здійснюється пунктами міжнародного поштового обміну України (далі – ПМПО). Функції ПМПО України виконують об'єкти поштового зв'язку, які через підпорядковані їм служби міжнародних сполучень повітряного (автомобільного) транспорту здійснюють обмін депешами із зарубіжними поштовими службами. Функції ПМПО можуть виконувати і ММПО. Листування з поштовими службами зарубіжних країн, розгляд звернень користувачів із питань пересилання, повернення, переадресування, обробки, розшуку, а також з питань пошкодження, втрати та розкрадання частини вкладення в міжнародних поштових відправленнях та в інших випадках неналежного надання послуг із пересилання міжнародних поштових відправлень проводиться Центральним бюро рекламацій (далі – ЦБР), яке є структурним підрозділом УДППЗ "Укрпошта". Листування з поштовими адміністраціями інших країн провадиться в спеціально виготовлених конвертах з відміткою " Service des postes", нанесеною на адресному боці типографським чи іншим способом друкування, а також з використанням електронних каналів. Упакування міжнародних листів та бандеролей здійснюється відповідно до Правил надання послуг поштового зв'язку з урахуванням доповнень, встановлених Порядком. Упаковка бандеролей має бути такою, щоб їх перевірка під час здійснення митного контролю не була ускладнена та забезпечувала схоронність вкладення при транспортуванні. Рекомендовані відправлення в неохайній і пошкодженій оболонці не приймаються. Друковані видання, що пересилаються в мішках "М", повинні бути запаковані в пачки як бандеролі, на їхніх оболонках зазначається повна адреса одержувача. На пачки можуть наклеюватись адресні ярлики. На кожний мішок "М" відправником заповнюється адресний ярлик прямокутної форми, розміри якого повинні бути не менше 90 х 140 мм з відхиленням до 2 мм, з відомостями щодо одержувача і відправника. Адресний ярлик повинен бути виготовлений з достатньо міцного матеріалу, щільного картону, пластичного матеріалу або

з паперу, наклеєного на дощечку, і мати отвори для шпагату. Для відправляння мішків "М" використовуються власні мішки об'єкта поштового зв'язку місця приймання, призначені для пересилання міжнародних поштових відправлень. У разі пересилання за кордон друкованих видань, які потребують дозволу Мінкультури, дозвіл уповноваженого органу управління культури і копія (ксерокопія) квитанції про сплату митних платежів, якщо вони нараховані, при прийманні вкладається в бандероль (мішок "М"). На прийняте рекомендоване міжнародне поштове відправлення відправнику видається касовий чек, де зазначається вид прийнятого відправлення (поштова картка, лист, бандероль, секограма, мішок "М"), сума плати за пересилання, повна адреса одержувача, в рядку "прізвище", крім найменування адресата, в дужках пишеться найменування та ініціали відправника. На зворотному боці квитанції проставляється відбиток календарного штемпеля. Повна адреса одержувача може зазначатися на зворотному боці касового чека або квитанції. При прийманні рекомендованих відправлень вгорі, ліворуч, на адресному боці відправлення (у разі відсутності вільного місця – під прізвищем і адресою відправника) наклеюється ярлик або проставляється відбиток штампа, що замінює його. На ярлику зазначається найменування об'єкта поштового зв'язку місця приймання та номер відправлення згідно з касовим чеком. Якщо відправником не зроблено надпис "Recommande", таку відмітку спеціальним штампом проставляє працівник зв'язку.

Працівник, який здійснює контроль, повинен перевірити правильність оплати та оформлення відправлень. Неправильно оформлена рекомендована письмова кореспонденція дооформляється. У разі виявлення під час сортування вийнятої з поштових скриньок неоплаченої або неповністю оплаченої кореспонденції або з відбитками військового штампа "Лист військовослужбовця строкової служби. Безкоштовно", неправильно адресованої, а також з пошкодженими, забрудненими оболонками, з надписами, наклейками і знаками, що не відносяться до оформлення поштових відправлень, до таких відправлень прикріплюється довідка з відповідним написом: "Повертається для оплати за тарифом", "Вийнято з поштової скриньки пошкодженим (пом'ятим або за-

брудненим). Повертається для перепакування", "Повертається для перепакування через наявність надписів (наклейок, знаків), що не стосуються оформлення листа (поштової картки)". Довідка підписується працівником, який здійснює контроль, і засвідчується відбитком календарного штемпеля. Якщо адреса відправника не зазначена, то кореспонденція передається до нерозданих. Якщо при штемпелюванні вихідної простої і рекомендованої кореспонденції відбиток календарного штемпеля буде нечіткий, на вільному місці адресного боку конверта додатково проставляється чіткий відбиток календарного штемпеля. Вихідна міжнародна письмова кореспонденція направляється за підпорядкованістю до об'єктів поштового зв'язку, що здійснюють обробку та перевезення пошти, звідки вона направляється до транзитних об'єктів поштового зв'язку своїх обласних центрів, Автономної Республіки Крим. З транзитних об'єктів поштового зв'язку обласних центрів, Автономної Республіки Крим до ММПО України міжнародна кореспонденція відправляється в окремих мішках, навіть при наявності одного постпакета або одного поштового відправлення відповідно до Керівництва з направлення міжнародної пошти. Проста кореспонденція може пересилатися разом з рекомендованою.

Міжнародна письмова кореспонденція, опущена в поштову скриньку поштового вагона, здається роз'їзною бригадою в першому на шляху прямування поїзда обласному центрі. Вхідні міжнародні листи, поштові картки, секограми, мішки "М" з ММПО згідно з Планами направлень пересилаються до транзитних об'єктів поштового зв'язку обласних центрів, Автономної Республіки Крим, де вони сортуються за об'єктами поштового зв'язку місць призначення. Прості листи, поштові картки, бандеролі, секограми із країн СНД вручаються адресатам порядком, встановленим для внутрішньої кореспонденції. Прості листи, поштові картки, бандеролі, секограми із країн далекого зарубіжжя, а також рекомендовані листи, бандеролі та секограми приписуються до книги із зазначенням адреси одержувача. В об'єктах поштового зв'язку із значними обсягами вхідних міжнародних поштових відправлень книги ведуться окремо. Вкладення мішка "М" вимається та вручається адресату як міжнародна рекомендована ба-

ндероль. Поштова тара мішка “М” повертається до ММПО, яке проводило його обробку. На кожний дрібний пакет відправник заповнює ярлик “Митниця”. В ярлику зазначається докладний перелік предметів, що пересилаються, їхня маса та цінність, загальна вартість вкладення, підпис відправника. Крім того, у відповідному квадратику значком “Х” зазначається характер вкладення. Узагальнювати предмети при запису до ярлика “Митниця” не дозволяється. Ярлик “Митниця” заповнюється українською мовою з підрядковим перекладом мовою, відомою в країні призначення. Відсутність перекладу запису в ярлику “Митниця” не є перешкодою для приймання дрібного пакета. При прийманні дрібного пакета працівник зв’язку зобов’язаний: а) перевірити правильність адресування; б) зважити дрібний пакет; в) перевірити відповідність вкладення дрібного пакета із записом в ярлику “Митниця”; г) обклеїти дрібний пакет паперовою стрічкою на клеєвій основі чи стрічкою типу “Скотч” або обв’язати його шпагатом без заклеювання клапанів та опечатування страховою печаткою; ґ) нанести відмітку “Petit paquet” “Recommande” на дрібному пакеті, якщо цього не зробив відправник; д) оформити лицьовий бік дрібного пакета. У відповідних місцях наклеїти: ярлик або поставити відбиток штампа, який його замінює і на якому зазначити номер відправлення за касовим чеком, ярлик “Митниця”; зазначити масу та суму плати за пересилання і нанести відбиток календарного штемпеля; е) видати на прийнятий дрібний пакет касовий чек після стягнення з відправника плати за пересилання.

Допускається наклеювання на дрібному пакеті спеціального адресного ярлика з усіма необхідними реквізитами. Дрібні пакети з об’єктів поштового зв’язку місць приймання направляються в страхових мішках за підпорядкованістю до об’єктів поштового зв’язку, що здійснюють обробку та перевезення пошти, звідки вони направляються до транзитних об’єктів поштового зв’язку обласних центрів, Автономної Республіки Крим. На ярлику проставляється відмітка “Міжнародний”. Дрібні пакети приписуються до накладної за номерами касових чеків із зазначенням найменування країни призначення і вкладаються в страховий мішок. Накладну підписує працівник, який її складав, і працівник, який здійснював контроль. З транзитних об'єктів поштового

зв'язку обласних центрів, Автономної Республіки Крим дрібні пакети направляються до ММПО згідно з Керівництвом з направлення міжнародної пошти в страхових мішках разом з міжнародними відправленнями з оголошеною цінністю. Транзитні об'єкти поштового зв'язку обласних центрів, Автономної Республіки Крим одержують дрібні пакети з ММПО. У цих виробничих підрозділах перед відправлянням до об'єктів поштового зв'язку місць призначення дрібні пакети приписуються до накладних із зазначенням номерів їхнього приймання, через дріб – валових номерів, найменування країни приймання, а в разі нарахування митницею на вкладення дрібного пакета платежів – їхньої суми, та плати за пред'явлення дрібного пакета для митного контролю. В об'єкті поштового зв'язку місця призначення перевіряється відповідність фактичної маси страхових мішків з дрібними пакетами масі, зазначеній на мішкових ярликах, а при розкритті мішків також маса кожного дрібного пакета. Дрібні пакети (за винятком пакетів з відміткою "З посильним") видаються адресатам безпосередньо в об'єктах поштового зв'язку. Вхідні дрібні пакети обробляються та вручаються адресатам порядком, передбаченим для внутрішніх бандеролей з оголошеною цінністю, прийнятих у закритому вигляді, з урахуванням таких особливостей: а) на повідомленнях, в необхідних випадках, зазначаються суми платежів, нарахованих митницею, і плати за пред'явлення дрібного пакета для митного контролю; б) якщо на вкладення дрібного пакета при здійсненні митного контролю були нараховані платежі, то при його видачі з адресата стягується сума цих платежів, зазначена на оболонці пакета, у бланку (бланках) поштового переказу та в накладній, плата за їх пересилання поштовим переказом, а також плата за пред'явлення дрібного пакета для митного контролю, зазначена на оболонці дрібного пакета та в накладній.

Одержані з адресата суми платежів, нарахованих митницею, відправляються за призначенням у порядку, передбаченому для відправляння сум післяплати. За прийняті платежі одержувачу видається касовий чек. На плату за пред'явлення дрібного пакета для митного контролю при його видачі оформляється касовий чек, що видається одержувачу. Сума зараховується в прибуток

об'єкта поштового зв'язку й оприбутковується у відповідній графі касового щоденника (касового звіту). На зворотному боці повідомлення проставляється дата одержання плати і номери касових чеків. Міжнародні відправлення з оголошеною цінністю приймаються в розкритому вигляді, в конвертах з цупкого паперу чи в ящиках. Опечатування відправлень з оголошеною цінністю, що пересилаються в конвертах з цупкого паперу, здійснюється з використанням спеціальної клеєвої стрічки. Перед заклеюванням конверта клеєною стрічкою типу "Скотч" безпосередньо на місце закриття оболонки проставляються відбитки календарного штемпеля таким чином, щоб вони частково накладалися на конверт та його клапан. Якщо відправлення з оголошеною цінністю опечатується з використанням паперової стрічки на клеєвій основі, то відбитки календарного штемпеля проставляються після заклеювання конверта стрічкою таким чином, щоб вони накладалися на поле конверта й стрічки. Якщо відправлення з оголошеною цінністю має зовнішній вигляд ящика, верхня та нижня стінки ящика заклеюються білим папером. На адресному боці зазначається адреса відправника та одержувача, сума оголошеної цінності та проставляються службові відмітки. Ящики хрестоподібне обв'язуються суцільним міцним шпагатом, обидва кінці якого припечатуються страховою печаткою (опломбовуються). При прийманні відправлення з оголошеною цінністю працівник зв'язку зобов'язаний: а) перевірити згідно з Керівництвом з приймання міжнародних поштових відправлень можливість направлення відправлень з оголошеною цінністю до країни призначення; чи дозволено пересилання вкладених предметів; чи не перевищує сума оголошеної цінності встановленого обмеження; б) перевірити правильність упакування та адресування, відповідність вкладення із записом в опису; розписатися та поставити відбиток календарного штемпеля на обох примірниках опису; в) перевести суму оцінки відправлення в СПЗ (спеціальне право запозичення) і написати його суму на оболонці під сумою цінності, підкресливши олівцем червоного кольору. г) в присутності відправника вкласти опис і вкладення в конверт (ящик), опечатати його, видати копію опису відправнику; ґ) наклеїти ліворуч угорі адресного боку відправлення з оголошеною цінністю; д) зважити

відправлення, визначити плату за масу, плату від суми оголошеної цінності, а також плату за відправляння його рекомендованим порядком, відповідно до діючих тарифів; е) написати на відправленні номер касового чека; є) поставити у верхній правій частині адресного боку відправлення штамп "Плату стягнено"), а нижче – відбиток календарного штемпеля.

Загальну суму плати записати цифрами на відбитку штампа, масу відправлення в грамах зазначити на адресному боці, вгорі, ліворуч, нижче ярлика. У разі пересилання у відправленні з оголошеною цінністю поштових марок, філателістичної продукції, дозволеної до пересилання відповідно до Правил надання послуг поштового зв'язку, валюти України, іноземної валюти, платіжних документів і карток у межах норм, встановлених ***Інструкцією про переміщення валюти України, іноземної валюти, банківських металів, платіжних документів, інших банківських документів і платіжних карток через митний кордон України,*** затвердженої Постановою Правління Національного банку України від 12 липня 2000 р. №283, зареєстрованої в Міністерстві юстиції України 28 липня 2000 р. за № 452/4673. У разі заповнення митної декларації на оболонку відправлення з оголошеною цінністю під адресою відправника наклеюється верхня частина ярлика "Митниця". У разі приймання до пересилання іноземної валюти необхідно перевірити справжність та платіжність грошових білетів (банкнот) із застосуванням експрес-аналізатора. На прийняте відправлення з оголошеною цінністю відправнику видається касовий чек, в якому, крім даних, передбачених для внутрішніх листів з оголошеною цінністю, зазначається країна призначення та прізвище відправника. Прийняті відправлення з оголошеною цінністю направляються до транзитних об'єктів поштового зв'язку обласних центрів, Автономної Республіки Крим у страхових мішках. Перед вкладанням до страхових мішків відправлення з оголошеною цінністю приписуються до накладної, що складається в двох примірниках, із зазначенням номера касового чека, суми оголошеної цінності (у національній валюті) та найменування країни призначення. Накладна підписується працівником зв'язку, який її склав, та працівником, який здійснює контроль. Страхові мішки запаковуються в установленому порядку з додатковою ві-

дміткою на ярлику "Міжнародний". Якщо відправлення з оголошеною цінністю містить валюту України, іноземну валюту, платіжні документи або картки, то воно разом з одним примірником накладної запаковується в постпакет з оголошеною цінністю, який опечатується страховими печатками або за допомогою клеєвої стрічки в порядку, передбаченому для запакування відправлень з оголошеною цінністю, і адресується до ММПО України. Транзитні об'єкти поштового зв'язку обласних центрів, Автономної Республіки Крим пересилають відправлення з оголошеною цінністю згідно з Керівництвом з направлення міжнародної пошти в страхових мішках до відповідних ММПО. Вхідні міжнародні відправлення з оголошеною цінністю до об'єктів поштового зв'язку місця призначення надходять з транзитних об'єктів поштового зв'язку обласних центрів, Автономної Республіки Крим у страхових мішках приписаними до накладної із зазначенням номерів приймання, суми оголошеної цінності і країни приймання. Розкриття мішків та обробка відправлень з оголошеною цінністю в об'єктах поштового зв'язку місць призначення здійснюється порядком, установленим для внутрішніх страхових мішків і листів з оголошеною цінністю. Міжнародні відправлення з оголошеною цінністю додому не доставляються, а видаються тільки в об'єктах поштового зв'язку з перевіркою зовнішнього стану оболонки і маси відправлення. Відправлення з оголошеною цінністю, що містить предмети, на які при проведенні митного контролю нараховані митні платежі, видається адресату порядком, передбаченим для видачі дрібних пакетів, на вкладення яких митницею нараховані платежі. На кожну міжнародну посилку відправник заповнює бланки супровідної адреси та митної декларації. Бланк супровідної адреси до посилки заповнюється в одному примірнику відповідно до тексту латинськими літерами й арабськими цифрами. У відповідному прямокутнику "Інструкції відправника на випадок невидачі" відправник знаком "Х" зазначає, як бути з посилкою, якщо вона не буде видана адресату. Це розпорядження відправник підписує. У митній декларації зазначається найменування і повна адреса відправника, найменування і повна адреса одержувача, докладний перелік вкладення (його кількість, маса кожного предмета та ціна в національній валюті). Узагаль-

нювати предмети при запису в митній декларації не дозволяється. Митна декларація заповнюється в кількості примірників, зазначених в Керівництві з приймання міжнародної пошти, українською мовою з підрядковим перекладом мовою, відомою в країні призначення. Відсутність перекладу запису вкладення не є перешкодою для приймання посилки. Посилки від фізичних осіб приймаються з перевіркою вкладення.

Дозволяється приймати до пересилання в міжнародних поштових відправленнях від громадян України, іноземних громадян та осіб без громадянства без сплати митних платежів товари та інші предмети одного чи різних найменувань у межах норм, установлених чинним законодавством, які придбані в Україні на суму у валюті України, еквівалентну 100 000 екю, перераховану за курсом Національного банку на день оформлення митної декларації. Не визначаються товарною партією: 1) товари та інші предмети, які тимчасово вивозяться (пересилаються) за межі митної території України громадянами України, іноземними громадянами та особами без громадянства під письмове зобов'язання про зворотне ввезення таких предметів. 2) товари та інші предмети, які входять до складу спадщини, відкритої в Україні на користь громадянина (в разі підтвердження її складу нотаріусами), та які вивозяться (пересилаються) за межі митної території України. 3) товари та інші предмети, які були раніше ввезені (переслані) громадянами на митну територію України під зобов'язання про їх зворотне вивезення або з метою транзиту через митну територію України, та які вивозяться (пересилаються) з митної території України на наявності ввізної митної декларації. 4) культурні цінності, які тимчасово вивозяться (пересилаються) громадянами за дозволами Міністерства культури і мистецтв або вивезення (пересилання) яких здійснюється за дозволами Міністерства культури і мистецтв на підставі документів про те, що їхній власник є автором цих культурних цінностей. 5) ризи (нагороди), які вивозяться (пересилаються) громадянами, що отримали їх за участь у спортивних та інших змаганнях (конкурсах, фестивалях тощо), які проводяться в Україні, що підтверджується довідкою, виданою установою, яка проводила відповідне змагання, та завіреною місцевою державною адміністрацією. 6) товари та інші

предмети (крім предметів промислового призначення), які вивозяться (пересилаються) громадянами, одержані ними в межах договорів дарування, за наявності нотаріально засвідчених договорів дарування. 7) товари та інші предмети (крім предметів промислового призначення), які вивозяться (пересилаються) громадянами, загальною вартістю, що не перевищує суми іноземної валюти, зазначеної у ввізній митній декларації, за умови використання цієї валюти на придбання таких предметів. Зазначене придбання має бути підтверджене відповідними товарними або касовими чеками. У разі пред'явлення органам митного контролю товарних або касових чеків, номінованих у валюті України, митна вартість зазначених товарів обчислюється за обмінним (валютним) курсом Національного банку, що діяв на день оформлення ввізної митної декларації. 8) товари та інші предмети (крім предметів промислового призначення), що вивозяться (пересилаються) громадянами у зв'язку з остаточним виїздом за межі України, якщо вони працювали на умовах трудового договору в юридичних чи фізичних осіб, на суму, що не перевищує 80 відсотків отриманого доходу за час перебування в Україні. Факт отримання доходу підтверджується довідкою, виданою органами державної податкової адміністрації. У разі пересилання громадянами за митний кордон України предметів, загальна вартість яких перевищує 100000 екю, їх митне оформлення здійснюється порядком, установленим для суб'єктів підприємницької діяльності. Юридичні особи відправляють посилки в закритому вигляді (запечатані власною печаткою або запломбовані) з додатком супровідних адрес, митних декларацій і документів: 1) якщо вартість товарів, що пересилаються в одній посилці, менше суми, еквівалентної 100 доларам США за встановленим Національним банком України курсом на день приймання посилки, - письмове звернення до митниці, в якому зазначається мета пересилання вантажу, його кількість і вартість, що підписане керівником та головним бухгалтером і засвідчене власною печаткою юридичної особи (або з використанням номерного бланка) і дозвілом інших державних органів, у разі, якщо товари, що пересилаються, підлягають контролю цими органами; 2) якщо вартість товарів, що пересилаються в одній посилці, більше суми, еквівалентної 100 доларам США за

встановленим Національним банком України курсом на день приймання посилки, - один примірник вантажної митної декларації та митної декларації, що оформлені в митниці, в зоні діяльності якої знаходиться юридична особа. Один примірник митної декларації, призначеної для митниці, підписується керівником підприємства, установи чи організації або його заступником із зазначенням посади і засвідчується власною печаткою підприємства, установи, організації-відправника. При прийманні посилок від юридичних осіб з насіннєвим та посадковим матеріалом до супровідних документів додається фітосанітарний сертифікат на експорт міжнародного зразка, що видається держінспекцією з карантину рослин, а при прийманні зразків сортів та гібридів сільськогосподарських культур – наявність на оболонці посилки штампа Державної комісії із сортовипробування та охорони сортів рослин. При прийманні міжнародної посилки працівник зв'язку, крім перевірки, встановленої для внутрішніх посилок, зобов'язаний: а) перевірити згідно з Керівництвом з приймання міжнародних поштових відправлень, чи дозволений обмін посилками з країною призначення, чи не вкладені до посилки предмети, ввезення яких до цієї країни заборонено, чи додана достатня кількість декларацій митних; б) переконатися, чи не вкладені в посилку предмети, вивезення яких за кордон заборонено або дозволено при дотриманні встановлених умов, перевірити відповідність запису в митній декларації; в) запакувати посилку і перев'язати суцільним міцним шпагатом, кінці якого припечатати відбитком страхової печатки або опломбувати. Не дозволяється після перевірки вкладення повертати посилку відправникові для запакування; г) якщо посилка з оголошеною цінністю – перевести суму оголошеної цінності в СПЗ (спеціальне право запозичення) і написати чорнилом або кульковою ручкою одержану суму на адресному боці посилки під сумою оголошеної цінності, написаної відправником у національній валюті, підкресливши олівцем червоного кольору, і в супровідній адресі. Сума оголошеної цінності повинна бути написана відправником у національній валюті цифрами та літерами без будь-яких підчисток і виправлень, навіть обумовлених. Посилки, сума оголошеної цінності на оболонках яких написана олівцем або фломастером, до пересилання не

приймаються; ґ) перевірити, чи відповідає зроблене відправником розпорядження на супровідній адресі зазначеному на ярлику "Інструкція відправника"; д) наклеїти ярлик "Інструкція відправника" на адресному боці посилки внизу ліворуч (під адресою відправника); е) зверху ліворуч на адресному боці прийнятої звичайної посилки наклеїти ярлик білого кольору, в якому латинськими літерами написати найменування об'єкта поштового зв'язку місця приймання та номер касового чека, а на посилку з оголошеною цінністю на тому самому місці - ярлик рожевого кольору з літерою "V". Друга частина (меншого розміру) цих ярликів наклеюється на супровідні адреси; є) зважити посилку, у супровідній адресі та на адресному боці посилки поруч з ярликом зазначити масу: для звичайної посилки - в кілограмах і сотнях грамів (будь-яка кількість грамів округляється до сотні в більшу сторону), для посилки з оголошеною цінністю - в кілограмах і десятках грамів (будь-яка кількість грамів округляється до десятка в більшу сторону). За пересилання посилки стягується плата за масу, а в разі пересилання посилки з оголошеною цінністю, крім того, - плата від суми оголошеної цінності та експедиційна плата. Стягується також плата за додаткові послуги, надані працівником зв'язку, і плата за пред'явлення посилки для митного контролю відповідно до діючого тарифу. За посилки з крихким вкладенням і громіздкі посилки сума плати, що стягується за масу посилок, збільшується на 50 відсотків. У разі пересилання їх авіатранспортом тариф не збільшується. Такі посилки приймаються тільки до країн, що зазначені в Керівництві з приймання міжнародних поштових відправлень. Якщо посилка водночас є громіздкою і з крихким вкладенням, додатковий тариф стягується тільки один раз. На посилку з вкладенням крихких предметів наклеюється ярлик "Fragile"("Обережно"), а на супровідній адресі до неї великими літерами зазначається відмітка "Colis Fragil" ("Крихка посилка"). На громіздких посилках та супровідних адресах до них проставляється відмітка "Encombrant" ("Громіздка") або наклеюється ярлик такого самого змісту. Працівник зв'язку проставляє на супровідній адресі суму плати за пересилання посилки, підписується і проставляє відбиток календарного штемпеля. За прийняту міжнародну посилку відправникові видається касовий чек, де,

крім даних, передбачених для внутрішніх посилок, зазначається країна призначення. Крім того, у графі "Прізвище" в дужках пишеться прізвище (найменування) відправника. У рядку "Особливе призначення", у разі потреби, зазначаються відмітки: "Обережно", "Громіздка" тощо. Прийняті посилки (незалежно від кількості) разом із супровідними адресами і деклараціями відправляються за окремими накладними до ММПО згідно з Керівництвом з направлення міжнародної пошти. В накладній зазначається номер посилки, сума оголошеної цінності (в національній валюті), маса та країна призначення, а також особливі відмітки. В кінці запису кількість посилок, супровідних адрес та декларацій підсумовується. Накладну підписує працівник зв'язку, який її склав, і працівник, який здійснював контроль. Вхідні міжнародні поштові посилки розподіляються на види: а) посилки, на вкладення яких відповідно до законодавства України митницею нараховуються платежі (митний збір, мито, ПДВ, акцизний збір) (далі - митні); б) посилки, на вкладення яких при здійсненні митного контролю не нараховуються платежі (далі - безмитні). На супровідній адресі до митної посилки повинен бути відбиток штампа митниці "Підлягає видачі адресату після сплати платежів, нарахованих митницею" та штампа ММПО із зазначенням сум митних платежів (митний збір, мито, акцизний збір, ПДВ) і плати за пред'явлення посилки для митного контролю, які стягуються з адресата при видачі посилки відповідно до діючого тарифу. На супровідних адресах до безмитних посилок має бути відбиток штампа митниці "Без сплати митниці платежів". Мішок з посилкою, що надійшов до об'єкта поштового зв'язку місця призначення, ретельно оглядається, зважується. Особлива увага звертається на цілісність оболонки, перев'язу та печатки (пломби, пристрою, що зачиняється), а також на відповідність фактичної маси мішка масі, що проставлена на адресному ярлику. Кожному мішку присвоюється вхідний порядковий номер, який зазначається на адресному ярлику і в накладній (у тому числі на внутрішній накладній при розкритті мішка і видачі посилки). Після цього мішок з посилкою передається до комори, де зберігається до видачі адресату. На підставі даних адресного ярлика виписується повідомлення, яке доставляється адресату. У повідомленні, крім пе-

редбачених даних, зазначаються номер приймання та валовий номер (через дріб), суми митних платежів і плати за пред'явлення посилки для митного контролю. Перед видачею мішок зважується, розкривається і його вкладення перевіряється працівником зв'язку в присутності одержувача і працівника, який здійснює контроль, крім відділень зв'язку, де за штатним розкладом є тільки начальник відділення зв'язку, не враховуючи листонош. Попередньо з'ясовується, яка посилка підлягає видачі (митна, безмитна), а також яку суму слід одержати з одержувача. Після ретельного огляду оболонки посилка зважується і її маса звіряється з масою на оболонці посилки та в супровідній адресі або зазначеною після митного контролю на ярлику з валовим номером та в оглядовому розпису. Суми митних платежів, що зазначені на бланках переказів, звіряються з сумами митних платежів, зазначеними в оглядовому розпису, супровідній адресі, накладній і адресному ярлику. Якщо посилка митна, одержувачу пред'являється для ознайомлення оглядовий розпис. За бажанням одержувача вкладення посилки може перевірятися до сплати митних платежів. Якщо при перевірці виявиться недостача або пошкодження вкладення, складається акт з докладним описом усіх Якщо мішок надійшов у пошкодженому вигляді або з актом, складеним з причини пошкодження мішка, посилка видається адресату з перевіркою вкладення і складенням акта, в якому зазначаються всі дані подання, причина перевірки вкладення посилки, характер пошкодження мішка (посилки), маса посилки до і після розкриття, а також відповідність вкладення, зазначеного в оглядовому розпису (якщо посилка митна), і митної декларації, найменування і маса відсутніх предметів. Акт підписується працівниками зв'язку, які брали участь у розкритті, та одержувачем. У разі виявлення недостачі частини вкладення до ММПО, де проводився митний огляд, разом з актом висилаються порожній мішок, в якому пересилалася посилка, та елементи його запакування (мішковий ярлик, перев'яз, пломба). Якщо посилка надійшла за актом, що був складений під час митного контролю через відсутність митної декларації або недекларування предметів відправником, вона видається одержувачу з перевіркою вкладення. Якщо вкладення посилки відповідає записам акта, він вдруге не складається. Якщо при поси-

лці не буде оглядового розпису або на супровідній адресі відбитка штампа митниці щодо видачі посилки без стягнення митних платежів, а також при розбіжності сум митних платежів, зазначених в оглядовому розпису та на бланках переказів, в ММПО негайно надсилається лист з проханням вислати оглядовий розпис або повідомити про причини розбіжностей. До одержання оглядового розпису або відповіді посилка адресату не видається, а запаковується в мішок в присутності працівника, який здійснює контроль, запечатується його контрольною печаткою. Мішок з посилкою зберігається порядком, що забезпечує його схоронність. При одержанні митної посилки одержувач сплачує суми митних платежів (митний збір, мито, акцизний збір, ПДВ) згідно з бланками поштових переказів та плати за їх пересилання, плати за пред'явлення посилки для митного контролю і на лицьовому боці супровідної адреси проставляє дату та розписується. Одержувачу також видається оглядовий розпис, а частина оглядового розпису (ордер) долучається до документів об'єкта поштового зв'язку. На прийняті поштові перекази після плати одержувачу посилки видається касовий чек, а на одержану плату за пред'явлення посилки для митного огляду - касовий чек. На повідомленні на міжнародну посилку, що видається, проставляється дата одержання плати і номери касових чеків. Мішок, в якому надійшла посилка, негайно повертається до ММПО, де проводився митний контроль посилки. У разі видачі митної посилки без стягнення платежів, нарахованих митницею, негайно вживаються заходи для їхнього стягнення з адресата, а якщо адресат відмовиться від сплати, вони стягуються в порядку, установленому чинним законодавством. При неможливості стягнення з адресата платежів, нарахованих митницею, вони стягуються з винних працівників зв'язку. Контроль за поверненням митних платежів здійснюється в ММПО шляхом поіменного звірення сум митних платежів, зазначених у переліку посилок, які були пред'явленні для митного контролю, та відривному талоні оглядового опису з наступним підтвердженням цих сум поштовими переказами. Керівники об'єктів поштового зв'язку в разі надходження до них повідомлення про неодержання сум митних платежів зобов'язані негайно провести перевірку, забезпечити оплату заборгованості та вжити інших на-

лежних заходів. Якщо адресат має намір подати до митниці заяву щодо зняття або зниження суми митних платежів, йому необхідно повідомити найменування митниці, номер посилки і валовий номер, за яким вона була відправлена. До заяви додаються довідка про склад сім'ї та загальну суму її доходів. До вирішення питання посилка зберігається в об'єкті поштового зв'язку місця призначення, але не більше двох місяців від дня її надходження. Заяви про зняття або зниження нарахованих сум митних платежів, а також про правильність їх нарахування приймаються від адресата до одержання ним поштового відправлення. Якщо адресат не згоден з нарахованою сумою митних платежів, він повинен зазначити про це на зворотному боці оглядового розпису. У цьому випадку об'єкт поштового зв'язку пересилає посилку з відповідними документами в страховому мішку, в якому вона надійшла, до ММПО, де проводився її митний контроль. На внутрішній накладній зазначається номер посилки, країна подання, причина повернення. Після повторного огляду посилка видається адресату із стягненням митних платежів у розмірі, визначеному митницею. За посилку, повернену із-за кордону або дослану, з відправника стягується плата у сумі, зазначеній ММПО на супровідній адресі, накладній, ярлику та у відомості тарифів. Якщо вручити відправнику міжнародну посилку, повернену із-за кордону, неможливо, після закінчення строку зберігання вона передається до нерозданих до поштамту, в підпорядкуванні якого знаходиться об'єкт поштового зв'язку місця приймання. Якщо в пунктах обміну, в дорозі або в місці призначення, де немає митниці, буде виявлено, що вкладення посилки зіпсоване, то дозволяється відкрити посилку і знищити зіпсовані предмети в присутності керівника об'єкта поштового зв'язку або його заступника, що оформляється актом, копія якого надсилається в ММПО, де здійснювався митний контроль посилки, і долучаються до супровідних документів. При зіпсутті всього вкладення посилки копія акта про його знищення разом з оглядовим розписом і супровідною адресою надсилається до ММПО, де проводився митний огляд посилки, для зняття митних платежів. Служба міжнародної прискореної пошти (абревіатура "МПП" або – Expres Mail Service – "EMS") є фізично найшвидша з поштових служб. У відправленнях міжнародної

прискореної пошти (МПП) пересилаються предмети і документи, що дозволені до пересилання в міжнародних поштових відправленнях. Відправлення міжнародної прискореної пошти поділяються на відправлення з документами і відправлення з товарним вкладенням. Запакування відправлень МПП повинно відповідати характеру вкладення та виключати можливість пошкодження вкладення при перевезенні. Для адресування відправлень міжнародної прискореної пошти застосовується спеціальний адресний ярлик. На спеціальному адресному ярлику проставляється логотип, який складається з таких елементів: форма крила жовтогарячого кольору; літери EMS" блакитного кольору; три горизонтальні смуги жовтогарячого кольору. Приймання відправлень МПП може здійснюватись як у відповідних об'єктах поштового зв'язку, так і за адресою відправника, за його викликом по телефону. Приймання відправлень МПП в об'єктах поштового зв'язку здійснюється на виділеному робочому місці. Відправлення МПП приймаються та пересилаються за окремими Планами направлень міжнародної прискореної пошти. Відправлення МПП приймаються від фізичних осіб у відкритому вигляді, а від юридичних - у закритому вигляді, опечатані чи опломбовані печаткою відправника. До відправлень МПП відправником заповнюється митна декларація з докладним описом вкладення: з товарами - в 3-х примірниках, з документами - в 2-х. Приймання відправлень МПП від юридичних осіб здійснюється за списками. При прийманні відправлення МПП працівник зв'язку зобов'язаний:
а) перевірити, чи здійснюється приймання відправлень МПП до країни призначення, чи дозволені до вивозу з України та ввезення до країни призначення предмети, що пересилаються;
б) перевірити правильність адресування відправлення із зазначенням номерів телефонів відправника і одержувача та відповідність вкладення із записом у митній декларації; в) зробити в лівому нижньому куті спеціального адресного ярлика відповідну службову відмітку про спосіб приймання відправлення МПП: у вікні приймання, за викликом, на підставі угоди; г) зазначити на спеціальному адресному ярлику відмітку про характер предметів, що пересилаються (товари чи документи); ґ) зважити відправлення; д) визначити плату за пересилання згідно з встановленими та-

рифами на послуги поштового зв'язку в залежності від країни призначення та наданих працівником зв'язку додаткових послуг; е) на спеціальному адресному ярлику зазначити номер касового чека, дату і час приймання, масу та плату за пересилання та підписатись; є) видати відправнику касовий чек із зазначенням країни призначення, маси, суми плати та відмітки "Відправлення МПП". Прийняті відправлення МПП поіменно приписуються до накладної, що складається в двох примірниках із зазначенням номера мішка, відмітки "Відправлення МПП", номера відправлення, найменування країни призначення, маси відправлення, кількості митних декларацій, та направляються до ММП згідно з Планом направлення міжнародної прискореної пошти "EMS". Відправлення МПП, що надходять із-за кордону, після митного контролю та митного оформлення відправляються до об'єктів поштового зв'язку місця призначення і в день їх надходження доставляються адресатам спеціально виділеними для цього працівниками зв'язку. При поданні до об'єкта поштового зв'язку міжнародного реєстрованого поштового відправлення з повідомленням про вручення відправник заповнює бланк повідомлення про вручення. У правій частині повідомлення пишеться адреса відправника латинськими літерами й арабськими цифрами. Дозволяється написання адреси українською мовою за умови повтору назви населеного пункту і країни призначення латинськими літерами. Найменування одержувача міжнародного поштового відправлення та його адреса пишуться відправником у відповідній графі з дотриманням порядку адресування міжнародних поштових відправлень. Ліва частина бланка доповнюється працівником зв'язку згідно з текстом. На відправленні (при прийманні посилок і на супровідній адресі) працівник зв'язку проставляє відбиток штампа і прикріплює повідомлення до відправлення або супровідної адреси. Маса рекомендованого поштового відправлення визначається разом з бланком повідомлення про вручення. Пересилання повідомлень про вручення рекомендованих відправлень оплачується поштовими марками, які додатково наклеюються на оболонку рекомендованого листа (бандеролі). Плата за повідомлення про вручення дрібного пакета, посилки, відправлення з оголошеною цінністю вноситься відправником готівкою і включається до

загальної суми плати за пересилання відправлення. Про приймання до пересилання міжнародного поштового відправлення з повідомленням про вручення в касовому чеку або в графі "Особливе призначення" проставляється відповідна відмітка. Видача поштових відправлень з повідомленням про вручення і оформлення повідомлень здійснюються в порядку, передбаченому для внутрішніх поштових відправлень. При видачі поштового відправлення з відміткою "Вручити у власні руки" на бланку повідомлення про вручення одержувач розписується власноручно. Дата відправляння повідомлення про вручення зазначається в останній графі книги та на повідомленні. Оформлені повідомлення про вручення міжнародних поштових відправлень з об'єктів поштового зв'язку місць призначення відправляються разом з вихідною простою міжнародною кореспонденцією. Якщо міжнародне поштове відправлення надійшло без бланка, то об'єкт поштового зв'язку місця призначення складає нове повідомлення про вручення. Міжнародні поштові відправлення можуть прийматися з відміткою "З посильним", ("Exprеs"), а рекомендовані відправлення і відправлення з оголошеною цінністю, крім того, — з відміткою "Вручити у власні руки" ("A remettre en main propre"). Відправлення з відміткою "Вручити у власні руки" приймаються тільки з повідомленням про вручення. До міжнародних поштових відправлень з відмітками "З посильним" і "Вручити у власні руки" пред'являються загальновстановлені вимоги щодо розмірів, маси та упаковки. Перед прийманням міжнародних поштових відправлень з доставкою в країні призначення "З посильним" працівник зв'язку повинен перевірити згідно з Керівництвом з приймання міжнародної пошти, чи встановлено обмін такими відправленнями з даною країною. За пересилання рекомендованих листів і бандеролей з відміткою "З посильним" і "Вручити у власні руки" стягується плата, на суму якої додатково наклеюються поштові марки. При прийманні посилок, відправлень з оголошеною цінністю і дрібних пакетів додаткова плата включається до загальної суми плати за пересилання. На поштові відправлення з відміткою "З посильним" наклеюється ярлик яскраво-червоного кольору з надписом "Exprеs". Відмітка "Вручити у власні руки" проставляється відправником або працівником зв'язку в лівому

верхньому кутку адресного боку рекомендованого відправлення, відправлення з оголошеною цінністю. При прийманні поштових відправлень з відміткою "З посильним" і "Вручити у власні руки" в касовому чеку або в рядку "Особливе призначення" квитанцій зазначається відповідна відмітка. Вхідна кореспонденція з відміткою "Exprеs" в районних, обласних та республіканському центрах доставляється посильним, а в інших пунктах - загальновстановленим порядком, разом з іншою кореспонденцією. До поштових відправлень, що приймаються до пересилання повітряним транспортом, пред'являються загальновстановлені вимоги щодо розмірів, маси й упакування. При прийманні таких відправлень на касових чеках додатково зазначається відмітка "Авіа". На кожне авіавідправлення наклеюється ярлик блакитного кольору або проставляється штамп з написом "Раг ayion".

Також до спеціальних актів, присвячених регулюванню перевезення пошти у міжнародному сполученні відноситься ***Положення про митний контроль та митне оформлення поштових відправлень***, затверджене наказом Державної митної служби України і Державного комітету зв'язку та інформатизації України від 27 жовтня 1999р. №680/108, зареєстроване в Міністерстві юстиції України 17 листопада 1999 р. за № 791/4084, яке встановлює порядок митного контролю та митного оформлення в ММПО товарів та інших предметів, які переміщуються в МПВ юридичних та фізичних осіб, а в ПМПО – порядок митного контролю депеш. У ММПО ПМ виконує функції як митниці відправлення, так і митниці призначення щодо здійснення митного контролю та митного оформлення товарів та інших предметів, які переміщуються в МПВ. До функцій митниці відправлення належать: митний контроль, митне оформлення товарів та інших предметів, які переміщуються в МПВ фізичних осіб за напрямками їх оброблення підприємствами поштового зв'язку; митний контроль та переадресування в установленому порядку вхідних МПВ юридичних осіб у зону діяльності митниці, де вони взяті на облік; митне оформлення та направлення вихідних МПВ юридичних осіб у зону діяльності митниці призначення; підготовка і складання в установленому порядку статистичних даних щодо оформлених у митному відношенні МПВ фізичних осіб. До функцій

митниці призначення належать: митний контроль, митне оформлення товарів та інших предметів, які переміщуються в МПВ юридичних осіб, розташованих у зоні діяльності митниці; підготовка і складання в установленому порядку статистичних даних щодо оформлених у митному відношенні МПВ юридичних осіб. Митний контроль товарів та інших предметів, які перемішуються в МПВ, здійснюється виключно в належним чином облаштованих підприємствами поштового зв'язку службових приміщеннях, у яких установлюється зона митного контролю.

Товари та інші предмети, які переміщуються в МПВ юридичних та фізичних осіб (крім особистих листів громадян), підлягають декларуванню митним органам у встановленому порядку. Для декларування товарів та інших предметів, які переміщуються в МПВ, використовуються уніфіковані міжнародні бланки встановлених форм згідно з положеннями Актів ВПС.

ПМ та ПМПО узгоджують технологічну схему оброблення, митного контролю вхідних, вихідних та транзитних депеш. ПМ та ММПО узгоджують технологічну схему оброблення, митного контролю і митного оформлення товарів та інших предметів, які переміщуються в МПВ. Митний контроль і митне оформлення товарів та інших предметів, що містяться в МПВ, здійснюються за відсутності відправника (одержувача) МПВ. Митний контроль МПВ здійснюється оглядовою комісією в складі трьох осіб - одного працівника ПМ та двох працівників ММПО - у спеціально виділених приміщеннях, облаштованих з урахуванням обсягу роботи. Розпакування, зважування та упакування МПВ здійснюються працівниками ММПО в присутності працівника ПМ. Товари та інші предмети, які переміщуються в МПВ, окрім митного контролю, можуть підлягати санітарному, ветеринарному, фітосанітарному, радіологічному, екологічному та іншим видам контролю. Митне оформлення товарів та інших предметів, які переміщуються в МПВ, може бути завершене тільки після закінчення цих видів контролю. Митний контроль товарів та інших предметів, які переміщуються в МПВ, здійснюється службовими особами митниці шляхом перевірки документів, необхідних для такого контролю, митного огляду, переогляду, обліку предметів у МПВ, а також іншими способами, що не суперечать законодавству

України. Митний огляд МПВ здійснюється, як правило, без їх розпакування, з використанням технічних засобів контролю. Митний огляд з розпакуванням МПВ здійснюється в таких випадках: якщо товари та інші предмети в МПВ задекларовано загальним найменуванням або нерозбірливо; якщо товари та інші предмети в МПВ підлягають контролю з боку інших державних органів контролю. Мішки з порожньою тарою, що пересилаються за межі України або надходять в Україну з-за кордону, пропускаються за наявності на них непошкоджених пломб, відбитків печаток, перев'язу ММПО.

Контроль за доставкою МПВ юридичних осіб у митницю призначення за місцем розташування одержувача здійснює ПМ з ММПО в порядку, установленому Держмитслужбою України. Контроль за доставкою МПВ фізичних осіб у ММПО та з ММПО здійснюється підприємством поштового зв'язку в порядку загального контролю за проходженням МПВ без залучення до цього митниці.

Митне оформлення цих МПВ може бути завершене після вирішення питання про пропуск їх відповідними органами державного контролю. Транзитні МПВ (крім таких, що містять заборонені предмети) пропускаються через митний кордон у порядку, установленому Всесвітньою поштовою конвенцією (у режимі свободи транзиту) та іншими міжнародними угодами України.

Нарахування та справляння платежів при митному оформленні товарів та інших предметів, які переміщуються в МПВ, здійснюються згідно із законодавством України. Контроль за термінами та повнотою перерахування платежів, які нараховуються ПМ при митному оформленні МПВ здійснюється митницею в ММПО на підставі угод, укладених між митницею та підприємством поштового зв'язку, якому підпорядковано це ММПО.

Підприємство поштового зв'язку перераховує на рахунок митниці в ММПО платежі, які нараховані ПМ при здійсненні митного оформлення МПВ, з обов'язковим зазначенням у платіжному дорученні валових номерів МПВ, сум та видів цих платежів. У разі неповного або несвоєчасного проведення розрахунків ММПО з митницею в ММПО митниця застосовує штрафні санкції до підприємства поштового зв'язку, якому підпорядковано це

ММПО, відповідно до законодавства України. Якщо митна, вартість товарів та інших предметів, які переміщуються в МПВ, не перевищує встановлені законодавством України норми, то митні платежі не нараховуються. На переліках і супровідних документах до таких МПВ, а якщо наявність таких документів не передбачена, то на оболонках МПВ проставляється штамп "Без сплати митниці платежів".

Не підлягають пропуску через митний кордон України в МПВ предмети: заборонені до переміщення через митний кордон України згідно із законодавством України; відправлені з порушенням митних та поштових правил; на переміщення яких через митний кордон України встановлено обмеження внаслідок застосування державних заходів нетарифного регулювання (ліцензування, сертифікації тощо) або щодо яких діє дозвільна система з боку державних органів контролю, у разі відсутності відповідних дозвільних документів. Порядок митного контролю МПВ з предметами, які не підлягають пропуску через митний кордон України. Предмети, які заборонені до переміщення через митний кордон України та мають ознаки контрабанди або порушення митних правил, затримуються і зберігаються митницею до прийняття рішення щодо подальшого розпорядження ними в установленому порядку. У разі відсутності ознак контрабанди або порушення митних чи поштових правил МПВ з предметами, забороненими до переміщення через митний кордон України, пропуску в Україну не підлягають і повертаються місцем міжнародного поштового обміну відправникам МПВ. МПВ з предметами, на переміщення яких через митний кордон України встановлено обмеження, у встановленому порядку зберігаються підприємством поштового зв'язку під митним контролем до подання ПМ відповідних дозвільних документів або до закінчення встановленого поштовими правилами терміну зберігання МПВ.

Відправники МПВ, а також підприємства поштового зв'язку несуть відповідальність за порушення митних правил згідно із законодавством України. Про вчинення порушення митних правил відповідна службова особа підрозділу митниці в ММПО складає протокол за формою, що встановлюється Державною митною службою України. Один примірник протоколу долучається

до супровідних документів до МПВ для вручення адресату. Особливості проходження і зберігання МПВ під митним контролем.

Відповідно до правил поштового зв'язку матеріальну відповідальність за втрату, крадіжку, пошкодження МПВ перед відправниками (одержувачами) МПВ несуть підприємства поштового зв'язку згідно з вимогами ВПС. До їх компетенції належать також розпорядження МПВ, не пропущеними згідно із законодавством України, та інформування відправників про причини їх повернень. При поверненні МПВ за митний кордон України працівники ММПО пред'являють їх ПМ разом із супровідними документами для анулювання службових відміток у разі їх наявності. При поверненні в Україну МПВ, які з будь-яких причин не були видані адресату за кордоном, митницею платежі не нараховуються. Митне оформлення таких МПВ здійснюється в порядку, передбаченому для вхідних МПВ.

При зберіганні МПВ в ММПО митний збір за перебування товарів та інших предметів під митним контролем не справляється згідно з наказом Державної митної служби України ***"Про затвердження Порядку справляння митних зборів, які нараховуються за вантажною митною декларацією"*** від 23 червня 1998 № 363. Митне оформлення МПВ з окремими видами вкладень проводиться в такому порядку: текстових, аудіо-, аудіовізуальних матеріалів та інших носіїв інформації – за наявності дозволу відповідного державного органу (висновку митниці); обладнання та приладів спеціального призначення – за наявності дозволів Державної служби експортного контролю України або інших уповноважених органів відповідно до законодавства України.

Також серед нормативних актів, регулюючих перевезення пошти у міжнародному сполученні, уваги заслуговує ***Правила обробки та відправлення міжнародної пошти в місцях міжнародного поштового обміну України***, затверджені наказом Державного комітету зв'язку та інформатизації України, Державної митної служби України 7 листопада 2000 р. №165/626, які розроблені відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу, поштових правил та інших нормативно-правових актів, і визначають

порядок обробки та документального оформлення поштових відправлень у місцях міжнародного поштового обміну.

Згідно з ними ММПО організовуються на базі виробничих підрозділів підприємств поштового зв'язку за умови погодження з митним органом, у зоні якого передбачається відкриття ММПО, Держмитслужбою та Держкомзв'язком. ММПО поділяються на ММПО з повною обробкою пошти (письмової кореспонденції, періодичних друкованих видань, посилок) та спеціалізовані ММПО, які обробляють та відправляють за призначенням один із видів МПВ (письмову кореспонденцію чи посилки). У виробничій діяльності ММПО керуються актами Всесвітнього поштового союзу, ***Керівництвом з приймання міжнародних поштових відправлень, Поштовими правилами, Керівництвом з направлення міжнародної пошти, планами направлення вихідних та транзитних депеш, алфавітним списком країн і територій світу, атласом світу та іншими нормативними документами, Положенням про митний контроль та митне оформлення міжнародних поштових відправлень***, затвердженим наказом Державної митної служби України і Державного комітету зв'язку та інформатизації України від 27 жовтня 1999 № 680/108, зареєстрованим у Міністерстві юстиції 17 листопада 1999 р. за №791/4084.

У ММПО організовуються робочі місця окремо для розкриття мішків з письмовою кореспонденцією і підготовки її для сортування та обробки, обробки та сортування рекомендованої кореспонденції, відправлень з оголошеною цінністю, дрібних пакетів, посилок, періодичних друкованих видань, обліку, контролю та повернення порожніх мішків. Робочі місця устатковуються засобами поштової механізації, оргтехніки, виробничими меблями, інвентарем, забезпечуються експлуатаційними матеріалами, порожніми мішками та електронними вагами. На робочих місцях для сортування письмової кореспонденції, дрібних пакетів та відправлень з оголошеною цінністю встановлюються спеціальні шафи, а для посилок - стелажі. Під кожною клітинкою шафи (стелажу) для вихідних поштових відправлень закріплюються пластини (ярлики) з чітким зазначенням найменування латинськими літерами зарубіжних місць міжнародного поштового обміну

(далі — зарубіжних ММПО), до яких направляються поштові відправлення. Перелік таких клітинок у відповідності до планів направлення міжнародної пошти визначає керівник ММПО. Під клітинками для вхідних поштових відправлень закріплюються пластинки (ярлики) з найменуванням обласних центрів та центру Автономної Республіки Крим. Митний контроль за переміщенням міжнародної пошти територією України здійснюється відповідно до ***Положення про порядок здійснення контролю за доставкою вантажів у митниці призначення***, затвердженого наказом Держмитслужби від 8 грудня 1998 р. за № 771 і зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 22 січня 1999 р. за № 42/3335. Митний контроль товарів (предметів), що надходять в Україну та пересилаються з України в МПВ, здійснюється відповідно до Положення про митний контроль та митне оформлення міжнародних поштових відправлень. Матеріальну відповідальність за збереження товарів (предметів) у МПВ і правильність обробки МПВ як до проведення митного контролю, так і після нього несуть працівники підприємства поштового зв'язку. Проте підприємство поштового зв'язку не несе відповідальності за рішення, які приймаються митницями під час митного контролю МПВ. а правильну організацію обробки та направлення міжнародної пошти відповідальність несуть керівники об'єктів поштового зв'язку та ММПО.

Прийняті в об'єктах поштового зв'язку України міжнародні посилки разом із супровідними документами надходять до ММПО за окремими накладними згідно з Керівництвом з направлення міжнародної пошти.

Посилки, що досилаються, посилки, що повертаються, та посилки, що направляються відкритим транзитом до країни призначення, завжди приписуються поіменно із зазначенням сум, пов'язаних з ними витрат, або відповідної частки тарифу.

Службові посилки і посилки військових в'язнів та інтернованих громадян, за які не стягуються ніякі частки тарифів, також не повинні включатися в загальну кількість і загальну масу посилок, зазначених у розділі "Запис загальним рахунком" посилкової карти. Загальну масу брутто депеші необхідно зазначати у відведеній для цього графі. Наявність посилок з післяплатою повинна

бути зазначена в графі "Запис загальним рахунком" посилкової карти.

Посилки відправляються у мішках, які пломбуються металевими (пластмасовими) пломбами або закриваються із застосуванням спеціальних пристроїв, що зачиняються. Посилки з оголошеною цінністю, а також посилки з посильним і посилки з післяплатою (якщо це виправдано їхньою кількістю) повинні пересилатись в окремих мішках. Маса мішків не повинна перевищувати 32 кг. Громіздкі, крихкі посилки або ті посилки, характер яких цього вимагає, можуть пересилатися не запакованими в ємність. Ярлики посилок з оголошеною цінністю, що пересилаються не запакованими у ємність, повинні бути позначені літерою "V". Проте посилки, що направляються морським шляхом, за винятком громіздких посилок, повинні пересилатися в ємностях. За домовленістю також дозволяється відправляти посилки не запакованими в ємність до сусідніх країн. Якщо в депешу включені посилки з оголошеною цінністю або посилки з посильним, то вони вкладаються в мішок з такими посилками. Якщо в депеші пересилаються посилки з оголошеною цінністю, то посилкова карта вкладається в конверт рожевого кольору. За домовленістю між країнами копії посилкових карт можуть пересилатися до країн призначення авіатранспортом у службових листах.

До ММПО України одержані з-за кордону посилки, що пересилаються наземним транспортом, надходять із ПМПО України за накладними. Водночас перевіряється зовнішній стан мішків і посилок, їх маса, цілість перев'язу, пломб, печаток. У ММПО здійснюється контроль за надходженням депеш у порядку їх відправляння із зарубіжного ММПО, особливо з посилками з оголошеною цінністю. Для цього на робочому місці розкриття мішків ведеться журнал обліку депеш за кожним зарубіжним ММПО, окремо за депешами, що пересилаються наземним і авіатранспортом. При обробленні вхідних депеш з посилками дотримується послідовність їх розкриття. Насамперед розкриваються депеші, що надійшли авіатранспортом: спочатку головний мішок (з літерою "Р") з укладенням супровідних документів, а потім інші мішки. При розкритті кожного мішка звіряються бланки супровідних адрес із записами в посилкових картах, перевіряється маса

посилок і правильність відрахувань за посилковими картами на користь України. Кожній посилці присвоюється валовий номер. Валовий номер зазначається в спеціальному ярлику, що наклеюється на оболонку посилки.

Для подання на митний контроль посилки приписуються до накладної, яка складається у двох примірниках із зазначенням номерів місць приймання, суми оголошеної цінності, якщо посилка з оголошеною цінністю, найменування країни приймання і об'єкта поштового зв'язку місця призначення, та пред'являються посадовій особі митниці разом з митними деклараціями та супровідними адресами. Митний контроль посилок здійснюється з використанням технічних засобів контролю. На накладній, до якої були приписані посилки, посадова особа митниці в разі їх пропуску через митний кордон України проставляє відтиск штампа "Без сплати митниці платежів". У разі потреби здійснення митного огляду з розпакуванням посилок вони на підставі супровідних адрес приписуються до переліків, які складаються у двох примірниках окремо: на авіапосилки; на дефектні посилки; на посилки, що надходять за адресами юридичних осіб; на посилки, адресовані посольствам, консульствам, торгпредставництвам і місіям, які акредитовані в Україні; на посилки, що відправляються до виробничих підрозділів філіалів підприємства поштового зв'язку місця призначення. Разом з переліком, супровідними адресами і митними деклараціями посилки передаються для митного контролю під розписку працівника ММПО у накладній. Посилки, записані до переліку, оглядаються на робочому місці оглядовою комісією в складі трьох осіб – одного працівника митниці та двох працівників ММПО. У переліку працівник ММПО зазначає склад оглядової комісії та дату проведення митного контролю. Насамперед оглядаються дефектні посилки і авіапосилки з урахуванням вимог Положення про митний контроль і митне оформлення міжнародних поштових відправлень щодо термінів їх обробки та митного оформлення. Перед розпакуванням кожної посилки для митного огляду її дані, у тому числі маса, звіряються з даними, зазначеними в супровідній адресі, та записом у переліку.

Під час огляду звіряється вкладення посилки із записом у митній декларації. Якщо вкладення посилки зазначене в митній

декларації загальним рахунком або нерозбірливо, то під час митного огляду працівник ММПО складає акт у трьох примірниках, який підписується членами оглядової комісії. В акті наводиться поіменний перелік предметів. Один примірник акта направляється разом з посилкою для вручення адресату, другий - долучається до документів ММПО, третій — передається митниці. Після завершення митного контролю посадова особа митниці в переліках проти кожного запису та на супровідних адресах проставляє в залежності від прийнятого рішення: для фізичних осіб – відтиск штампів “Підлягає видачі адресату після сплати платежів, нарахованих митницею” або “Без сплати митниці платежів”; для юридичних осіб - відтиск особистої номерної печатки (випуск дозволено) або штампа “Під митним контролем”. Один примірник переліку та митних декларацій передаються митниці. На посилку, на вкладення якої митницею нараховані платежі, посадова особа митниці складає оглядовий розпис у трьох примірниках. Перший примірник оглядового розпису залишається у митниці, другий примірник направляється разом з посилкою для вручення адресату, третій — передається до відділу бухгалтерської звітності, контролю та розрахунків за митними платежами з бюджетом митниці.

Після митного контролю предмети ретельно запаковуються працівниками ММПО у ту саму оболонку, посилка перев’язується. Маса після огляду зазначається на ярлику з валовим номером у графі “Маса після огляду” і засвідчується підписами двох працівників ММПО, які брали участь у митному огляді посилки. У разі здійснення митного контролю з використанням технічних засобів контролю маса на ярлику з валовим номером не зазначається. На супровідній адресі до посилки, на вкладення якої митницею нараховані платежі, працівник ММПО проставляє відтиск штампа, у якому зазначаються окремо суми платежів за кожним видом (мито, ПДВ, акцизний збір, митний збір), нарахованих митницею, а також плати за пред'явлення посилки для митного контролю, які необхідно стягнути з адресата при видачі посилки. На суму платежів, нарахованих митницею, працівник ММПО складає на кожний вид платежу поштові перекази, що прикріплюються до супровідної адреси. На талоні переказу за-

значаються, за який вид поштового відправлення нараховані митні платежі, сума, найменування митниці та номер рахунку, дата подання, адреса та найменування одержувача. Кожна посилка ретельно запаковується в ту саму оболонку і відправляється до об'єкта поштового зв'язку місця призначення в окремому мішку. Перед запакуванням у мішки посилки попередньо приписуються до накладних із зазначенням номерів (приймання через дріб валового), країни приймання, виду посилки (посилка, що підлягає видачі адресату після сплати платежів, нарахованих митницею, або така, що підлягає видачі адресату без сплати митниці платежів). Якщо при здійсненні митного контролю на вкладення посилки нараховані митні платежі, то в накладній також зазначаються суми цих платежів і сума плати за пред'явлення посилки для митного контролю.

Разом з посилкою і внутрішньою накладною у мішок вкладаються супровідна адреса, митна декларація, оглядовий розпис, бланки переказів. Мішки закриваються у порядку, установленому для страхових мішків. Потім мішки приписуються до накладної і передаються під розписку на копії цієї накладної для відправляння за призначенням. До мішка прикріплюється бирка з комбінованим ярликом, який складається з ярлика та адресного ярлика. На ярлику зазначаються "З міжнародною досилкою", найменування об'єкта поштового зв'язку місця призначення, ММПО України, маса і номер мішка та проставляється відтиск календарного штемпеля. Якщо посилка з крихким вкладенням (за наявності на посилці ярлика "Крихка посилка") зарубіжної поштової служби та відповідної відмітки в письмовій карті), то на ярлик додатково наклеюється ярлик "Обережно". Ярлик підписується двома працівниками ММПО, які закривали мішок. На адресному ярлику зазначаються вид посилки, країна приймання посилки, номер приймання і валовий номер (через дріб), а при потребі сума платежів, нарахованих митницею, і плата за пред'явлення посилки для митного контролю, докладна адреса і найменування одержувача.

Вихідні прості та рекомендовані листи, поштові картки надходять до ММПО через обласні центри України та центр Автономної Республіки Крим. Бандеролі, мішки "М", дрібні пакети,

відправлення з оголошеною цінністю надходять до ММПО згідно з планами направлення пошти. Міжнародна пошта, що надходить до ММПО, передається на відповідні робочі місця (цехи, дільниці) під розписку в накладних, реєстрах з поіменною перевіркою. На робочому місці розкриття міжнародної пошти в першу чергу обробляються мішки (постпакети) з авіакореспонденцією та відправленнями міжнародної комерційної кореспонденції з відповіддю (далі -МККВ), а потім – з іншою поштою. Водночас перевіряється правильність направлення постпакетів та їх приписки до реєстрів. Розкриваючи постпакети, працівник ММПО перевіряє правильність направлення та оформлення листів, поштових карток і бандеролей, написання адрес, чіткість відтисків календарних штемпелів, ярликів, а також вибірково повноту стягнення плати за їх пересилання. Неоплачені або не повністю оплачені прості листи та поштові картки відправляються за призначенням.

Об’єкту поштового зв’язку місця приймання (оформлення) зазначеного поштового відправлення встановленим порядком направляється повідомлення. Рекомендована кореспонденція перевіряється за реєстрами (поіменно звіряються номери відправлень та країна призначення), у яких зазначається кількість прийнятих відправлень, що засвідчується підписом працівника ММПО та відтиском календарного штемпеля. Перевіряючи правильність оформлення письмової кореспонденції, працівник ММПО водночас поділяє її за видами: на листи, поштові картки, бандеролі, а також у залежності від оплати пересилання на такі, що пересилаються наземним і повітряним транспортом, окремо виділяються відправлення з відміткою “З посильним”.

Письмова кореспонденція підбирається лицевим боком, за розмірами. Письмова кореспонденція розсортовується за видами відправлень: листи і поштові картки (прості, рекомендовані) та бандеролі (прості, рекомендовані). Прості листи та поштові картки передаються на сортування за відповідними зарубіжними ММПО з ярликами, із зазначенням на них маси, рекомендовані – з реєстром, у якому зазначається літерами їх кількість. За одержання рекомендованих відправлень працівник зв'язку розписується на другому примірнику реєстру.

Митний огляд бандеролей з розпакуванням здійснюється оглядовою комісією у складі посадової особи митниці та двох працівників ММПО. Якщо вкладення бандеролі підлягає контролю державними органами контролю, то посадова особа митниці проставляє на накладній, до якої приписана бандероль, відтиск особистої номерної печатки або штампа "Пред'явити".

Співробітники відповідних служб контролю оглядають бандеролі в присутності працівників ММПО. Після огляду вкладення бандеролей посадова особа відповідного контрольного органу проставляє на накладних відтиск відповідного штампа. Підтвердженням завершення митного оформлення таких бандеролей є проставлення посадовою особою митниці відтиску особистої номерної печатки на накладній, один Примірник якої передається митниці. Бандеролі передаються працівникам ММПО для подальшої обробки за накладними, до яких прості бандеролі приписуються рахунком, а рекомендовані - за номерами.

Відповідно до Плану направлення вихідної з України письмової кореспонденції, що пересилається наземним транспортом, письмова кореспонденція сортується за відповідними зарубіжними місцями обміну з розподілом її на три категорії: листи, поштові картки; бандеролі, дрібні пакети; мішки. Розсортована письмова кореспонденція у встановлені контрольні строки виймається із сортувальних шаф і окремо за кожним видом відправлень запаковується в постпакети. Товщина постпакетів зі стандартними відправленнями не повинна перевищувати 150 мм. Маса постпакетів з нестандартними відправленнями не може перевищувати 5 кг. Для збереження вкладення постпакети можуть перев'язуватися шпагатом або запаковуватися у прозору оболонку. За наявності відправлень письмової кореспонденції масою понад 3 кг на одне відправляння формуються прямі депеші. Якщо на момент формування депеші маса відправлень менше 3 кг, то вони відправляються відкритим транзитом через країни, обумовлені в Плані направлення вихідної з України письмової кореспонденції, що пересилається наземним транспортом.

При надходженні до ММПО України з виробничих підрозділі філіалів підприємства поштового зв'язку страхових мішків з відправленнями з оголошеною цінністю перевіряється правиль-

ність їх направлення та запакування, цілість оболонок, перев'язу і печаток. Потім мішки розкриваються, відправлення з оголошеною цінністю, що містяться в них звіряються із записами в накладних, після чого ретельно перевіряється цілість їх оболонок, печаток, оформлення, звіряється маса, зазначена на оболонці, з фактичною масою. Адреси одержувачів, у разі потреби, зазначаються латинськими літерами. Сума оголошеної цінності, якщо вона зазначена в національній валюті, переводиться в СПЗ і зазначається на оболонці. Перевіряється також, чи встановлено обмін відправленнями з оголошеною цінністю з країною призначення. Відправлення з оголошеною цінністю подаються на митний контроль у порядку, передбаченому для вихідних посилок. Запакування відправлень з оголошеною цінністю здійснюється з використанням липкої стрічки. Перед запакуванням безпосередньо на місто закриття оболонки проставляються відбитки календарного штемпеля. Після завершення митного контролю відправлення з оголошеною цінністю сортуються за країнами призначення, окремо до пересилання наземним і авіатранспортом згідно з Планами направлення вихідної з України письмової кореспонденції. Відправлення з оголошеною цінністю записуються до спеціальної карти відправляння.

Відправлення з оголошеною цінністю разом з картою відправляння упаковуються у постпакети: обгортаються у міцний папір або вкладаються до конверта і обклеюються стрічкою на клейкій основі або перев'язуються шпагатом та запечатуються страховою печаткою таким чином, щоб унеможливити доступ до вкладення. На постпакетах зазначаються відмітки "З оголошеною цінністю". Постпакети з відправленнями з оголошеною цінністю вкладаються в головний мішок. Відправлення з оголошеною цінністю, які мають зовнішній вигляд ящиків, обов'язково запаковуються в окремі мішки. Мішки повинні бути справні та окантовані.

Одержані з-за кордону мішки з відправленнями з оголошеною цінністю перевіряються і розкриваються таким самим способом, як і внутрішні страхові мішки. Розпакування мішків з відправленнями з оголошеною цінністю здійснюється працівниками ММПО в присутності посадової особи митниці. Якщо серед відп-

равлень з оголошеною цінністю є відправлення з післяплатою, то перевіряється, чи оформлені вони належним чином і чи супроводжуються вони відповідними бланками переказів. Працівник, який поіменно приймає відправлення з оголошеною цінністю, розписується за їх кількість у картах відправляння, які потім брошуруються в пачки і зберігаються у порядку, що забезпечує їх схоронність. Відправлення з оголошеною цінністю приписуються до накладної, яка складається у двох примірниках із зазначенням номерів місць приймання, суми оголошеної цінності в СПЗ, найменування країни приймання і об'єкта поштового зв'язку місця призначення та пред'являються для митного контролю разом з накладними і митними деклараціями у разі їх наявності. Митний контроль відправлень з оголошеною цінністю здійснюється з використанням технічних засобів контролю. На накладній, до якої були приписані відправлення з оголошеною цінністю, посадова особа митниці в разі їх пропуску через митний кордон України проставляє відтиск відповідного штампа ("Без сплати митниці платежів"). Відправлення з оголошеною цінністю, що містять вкладення, яке підлягає митному контролю, приписуються за номерами місця приймання до переліків, які складаються у двох примірниках.

Митний контроль з розпакуванням відправлень з оголошеною цінністю здійснюється комісією у складі двох працівників зв'язку та посадової особи митниці. На переліку працівник ММПО зазначає склад оглядової комісії та дату проведення митного контролю. Після завершення митного контролю предмети запаковуються в ту саму оболонку, розріз заклеюється липкою стрічкою, відправлення запаковується в термостійку плівку з логотипом. Посадова особа митниці в переліках проти кожного запису та на оболонках відправлень з оголошеною цінністю проставляє в залежності від прийнятого рішення: для фізичних осіб – відтиск штампів "Підлягає видачі адресату після сплати платежів, нарахованих митницею" або "Без сплати митниці платежів"; для юридичних осіб – відтиск особистої номерної печатки (випуск дозволено) або штампа "Під митним контролем". Один примірник переліку та митних декларацій, у разі їх наявності, передається митниці. На оболонках відправлень з оголошеною цінністю,

на вкладення яких митницею нараховані платежі, та накладних, до яких вони приписуються перед відправлянням за призначенням, працівник ММПО проставляє відтиск штампа, у якому зазначаються суми платежів, нарахованих митницею, та плати за пред'явлення відправлення з оголошеною цінністю на митний контроль. Одержані з-за кордону відправлення з оголошеною цінністю сортуються за адресами виробничих підрозділів, які здійснюють обробку та перевезення пошти, приписуються до накладних із зазначенням номерів місць приймання, суми оголошеної цінності в СПЗ, найменування країни приймання й об'єкта поштового зв'язку місця призначення. Накладна складається в двох примірниках і підписується двома працівниками, на одного з яких покладено функції контролю. Незалежно від кількості, відправлення з оголошеною цінністю запаковуються у страхові мішки, які пересилаються у порядку, установленому для внутрішніх страхових мішків. На мішковому ярлику зазначається номер мішка, найменування місця відправляння й місця призначення, проставляється відмітка "Міжнародний" та відтиск календарного штемпеля. Ярлик підписується двома працівниками зв'язку, які запаковували мішок.

Дрібні пакети надходять до ММПО з виробничих підрозділів філіалів, що здійснюють обробку та перевезення пошти, у страхових мішках. Одержані мішки звіряються із записами у накладній. Перевіряється правильність їх направлення, цілість мішка, перев'язу, печатки або пломби.

Після розкриття мішків дрібні пакети звіряються із записами в накладних, потім перевіряється стан їхнього упакування, правильність оформлення, повнота стягнення плати за пересилання, адресування та направлення. Дрібні пакети зважуються, фактична маса звіряється з масою, зазначеною на оболонці. Дрібні пакети, оплачені за авіатарифом, обробляються першочергово. Дрібні пакети в порядку, передбаченому для вихідних посилок, пред'являються посадовій особі митниці для проведення митного контролю. Дрібні пакети сортуються до зарубіжних місць обміну і відправляються згідно з планами направлення письмової кореспонденції, що пересилається наземним і авіатранспортом. Розсортовані дрібні пакети приписуються до письмової карти або осо-

бливого листа у порядку, передбаченому для рекомендованої кореспонденції. За наявності великої кількості дрібних пакетів вони запаковуються в окремі мішки.

Одержані з-за кордону мішки депеш з дрібними пакетами розкриваються у порядку, установленому для мішків з письмовою кореспонденцією. Після цього дрібні пакети звіряються із записами в письмовій карті або особливому листі. Працівник звіряє фактичну масу кожного дрібного пакета з масою, зазначеною на оболонці, і, якщо немає розбіжностей у масі, підтверджує своїм підписом. У разі надходження дрібних пакетів у пошкодженому стані або розбіжності маси працівниками ММПО складається акт у двох примірниках. Дрібний пакет пред'являється для митного контролю разом з одним примірником акта. Працівники зв'язку, які здійснюють перевірку, розписуються за кількість прийнятих дрібних пакетів у письмових картах або особливих листах, які потім брошуруються в пачки і зберігаються у порядку, що забезпечує їх схоронність. Для здійснення митного контролю дрібні пакети приписуються до накладної, яка складається у двох примірниках із зазначенням номерів місць приймання, найменування країни приймання і об'єкта поштового зв'язку місця призначення, та пред'являються посадовій особі митниці разом з митними деклараціями.

Митний контроль дрібних пакетів здійснюється з використанням технічних засобів контролю. На накладній, до якої були приписані дрібні пакети, посадова особа митниці в разі їх пропуску через митний кордон України, проставляє відтиск штампа "Без сплати митниці платежів". Дрібним пакетам (у тому числі і простим), вкладення яких підлягає митному огляду з розпакуванням, присвоюється валовий номер за порядком їх реєстрації у журналі обліку. Нумерація ведеться протягом календарного року. Валовий номер зазначається на спеціальному ярлику, що наклеюється на оболонку дрібного пакета. Для пред'явлення дрібних пакетів для митного огляду з розпакуванням вони приписуються по 10-25 шт. до переліків, які складаються у двох примірниках. На переліку працівником ММПО зазначаються склад оглядової комісії та дата проведення митного контролю. Митний огляд укладення дрібних пакетів здійснюється комісією у складі двох пра-

цівників зв'язку та посадової особи митниці. Якщо вкладення дрібного пакета зазначене в митній декларації загальним рахунком або нерозбірливо, то під час митного огляду працівник ММПО складає акт у трьох примірниках, який підписується членами оглядової комісії. В акті наводиться поіменний перелік предметів. Один примірник акта направляється разом з дрібним пакетом для вручення – адресату, другий – долучається до документів ММПО, третій — передається митниці. Після завершення митного контролю предмети запаковуються в ту саму оболонку, розріз заклеюється липкою стрічкою, дрібні пакети запаковуються в термостійку плівку з логотипом. На ярлику з валовим номером у графі "Маса після огляду" зазначається маса дрібного пакета після митного огляду. Ця відмітка засвідчується підписами двох працівників ММПО, які брали участь у митному огляді. Посадова особа митниці в переліках проти кожного запису та на оболонках дрібних пакетів проставляє в залежності від прийнятого рішення: для фізичних осіб – відтиск штампів "Підлягає видачі адресату після сплати платежів, нарахованих митницею" або "Без сплати митниці платежів"; для юридичних осіб - відтиск особистої номерної печатки (випуск дозволено) або штампа "Під митним контролем". Один примірник переліку та митних декларацій передається митниці. На оболонці дрібного пакета, на вкладення якого митницею нараховані платежі, працівник ММПО проставляє відтиск штампа, у якому зазначаються суми платежів, нарахованих митницею, та плати за пред'явлення дрібного пакета на митний контроль. Усі документи, що стосуються дрібного пакета, на вкладення якого митницею нараховані платежі: бланки поштових переказів, митна декларація (у разі її наявності), оглядовий опис - міцно прикріплюються до оболонки дрібного пакета. Перед відправлянням за призначенням дрібні пакети приписуються до накладних із зазначенням номерів подання, через дріб валових, найменування об'єкта поштового зв'язку місця призначення, країни приймання, а якщо на дрібні пакети митницею нараховані платежі, то в накладній працівником ММПО проставляються їх сума та сума плати за пред'явлення дрібного пакета для митного контролю. Дрібні пакети запаковуються в страхові мішки, які адресуються до виробничих підрозділів філіалів, що

здійснюють обробку та перевезення пошти, і пересилаються у порядку, установленому для внутрішніх страхових мішків. На мішковому ярлику робиться відмітка “Міжнародний”. Запаковані мішки з дрібними пакетами зважуються. Маса проставляється на ярлику. Мішки приписуються до накладних у порядку, передбаченому для приписки внутрішніх страхових мішків.

Міжнародні поштові відправлення з предметами, на переміщення яких через територію України встановлено обмеження, зберігаються у ММПО під митним контролем у порядку, що забезпечує їх схоронність, до подання відповідних дозвільних документів або до закінчення терміну зберігання. В останньому разі на переліках та супровідних документах до МПВ посадовою особою митниці проставляється відтиск штампа “Не підлягає пропуску через митний кордон України з причини” (зазначається причина), і вони в установленому порядку повертаються відправникам. Про посилки, що зберігаються під митним контролем, адміністрація подання повідомляється перевірним повідомленням, у якому зазначаються дані з мішкового ярлика. До перевірного повідомлення додається копія супровідної адреси. На перевірному повідомленні робиться відмітка “Посилка затримана в службовому порядку”. Якщо термін зберігання посилок під митним контролем становить три місяці, то ММПО таким самим порядком направляє до поштової адміністрації країни подання відповідний запит. У разі ненаправлення або несвоєчасного направлення запиту поштова адміністрація країни подання не буде відшкодовувати відповідні тарифи за повернення посилок. У разі одержання дозволу митниці на пропуск посилки, з якої за рішенням державних органів контролю частина вкладення, що не підлягає переміщенню через митний кордон України, вилучена, ММПО повідомляє зарубіжну поштову службу про цей факт перевірним повідомленням. Одночасно складається акт у трьох примірниках, який підписується посадовою особою митниці. Перший примірник акта направляється разом з двома примірниками перевірного повідомлення зарубіжній поштовій службі, другий – передається митниці ММПО, третій – долучається до документів ММПО. У разі встановлення порушень митних правил до супровідних документів до МПВ для вручення адресату долучається протокол за

формою, установленою Державною митною службою України, складений відповідальною посадовою особою підрозділу митниці в ММПО. Копія протоколу направляється зарубіжній поштовій службі разом з актом. Таким самим порядком зарубіжна поштова служба повідомляється про вилучення або затримку митницею всього вкладення посилки.

МПВ, адресовані юридичним особам, митне оформлення яких не завершене (з відтиском штампа "Під митним контролем" на оболонці та в накладній), направляються до підрозділів митниці за місцезнаходженням адресатів – юридичних осіб для вирішення питання. Такі МПВ направляються на адресу поштамтів за місцем розташування митниць призначення в окремих мішках. Перед запакуванням у мішок МПВ приписується до накладної із зазначенням виду МПВ, номера та через дріб валового номера приймання (якщо МПВ є реєстрованим), а також країни приймання. На мішковому ярлику робиться відмітка "Міжнародний", зазначаються найменування об'єкта поштового зв'язку місця призначення, ММПО України, маса і номер мішка та проставляється відтиск календарного штемпеля. Ярлик підписується працівниками зв'язку, які закривали мішок. Мішок приписується до накладної. На всіх накладних та мішковому ярлику посадовою особою митниці проставляється відтиск штампа "Під митним контролем".

Поштові відправлення і речі, які надходять до ММПО із виробничих підрозділів філіалів підприємства поштового зв'язку з порушенням правил приймання і обробки оформляють у порядку, передбаченому Поштовими правилами із складенням акта або повідомлення. Акт складається у разі: а) неодержання приписаних до накладних речей і поштових відправлень або одержання замість приписаних інших речей і поштових відправлень, не зазначених у накладних і реєстрах; б) відсутності супровідних документів у закритих речах і постпакетах; в) нестачі вкладення в закритих речах (постпакетах), а також нестачі приписаних рекомендованих відправлень; г) невідповідності фактичної маси посилки, відправлення з оголошеною цінністю, дрібного пакета, міжнародного мішка масі, зазначеній на супровідних документах, виправлення маси на оболонці посилки і супровідній адресі;

ґ) виявлення МПВ у дефектному стані; д) надходження незапечатаних, незапломбованих мішків (крім порожніх) або із зіпсованим пристроєм для закриття. У разі помилкового розкриття та перепакування міжнародних транзитних речей, посилок, які не підлягають обробленню у даному ММПО, також складається акт.

Повідомлення складаються у разі: а) порушення плану направлення МПВ; б) порушення строків проходження МПВ у межах України; в) одержання без приписки до документів МПВ і речей; г) надходження реєстрованих МПВ при реєстрах і накладних без відтиску календарного штемпеля, без підписів або при наявності необумовлених виправлень; ґ) одержання неправильно оформленого повідомлення; д) одержання посилки без супровідної адреси; е) виявлення неправильно стягненої плати за пересилання; є) одержання в неохайному, брудному або пошкодженому стані простої і рекомендованої кореспонденції. У необхідних випадках до актів і повідомлень долучаються речові докази (мішок, ярлик, печатка або пломба тощо). Якщо в ММПО надійде поштове відправлення з повідомленням про вручення для внутрішніх поштових відправлень, у цьому випадку складається повідомлення про вручення, у яке переписуються дані з повідомлення. Повідомлення прикріплюється до МПВ (супровідної адреси) і відправляється за призначенням. Якщо повідомлення про вручення надійде неоформленим або оформленим з порушенням установленого порядку, то помилки виправляються працівниками ММПО. Поштові відправлення з нерозбірливими адресами, які неможливо відправити за призначенням, або із зазначенням тільки пунктів призначення, а також забрудненими або пошкодженими оболонками повертаються до виробничих підрозділів філіалів підприємства поштового зв’язку місця приймання для вручення відправнику, з відміткою про причину повернення. Якщо таке поштове відправлення не має адреси відправника, то воно повертається до виробничого підрозділу філіалу підприємства поштового зв’язку місця приймання (за відтиском календарного штемпеля) для передачі до нерозданих.

У разі невручення посилки адресату виконується розпорядження відправника, зазначене на супровідній адресі. Якщо відправник не зробив розпорядження, то посилка повертається за ко-

рдон після закінчення місячного терміну зберігання з дня доставки повідомлення адресату. Посилки, відправники яких зробили розпорядження про повернення або досилання, повертаються або досилаються до нового місця призначення після з'ясування причини невручення їх адресатам. При цьому на адресному боці посилки та на супровідній адресі французькою мовою зазначається причина повернення, поруч проставляється відбиток календарного штемпеля. Для зазначення причини повернення можуть використовуватися штамп або ярлик "Повернення". У разі відсутності супровідної адреси причина повернення зазначається в посилковій карті. Якщо повертається посилка з відміткою "З посильним", то ця відмітка закреслюється двома жирними поперечними рисками. Вимога відправника, зроблена на супровідній адресі, вручити посилку іншій особі виконується негайно, якщо вона не вручена з поважної причини безпосередньому адресату. Посилка передається до нерозданих, якщо на супровідній адресі відправником зроблено розпорядження у разі невручення її адресату розглядати її як відправлення, від якого відмовився відправник. До нерозданих передаються також посилки, не пропущені митницею, з аналогічним розпорядженням відправника. Усі міжнародні посилки, які надійшли до ММПО для повернення за кордон, зважуються і пред'являються митниці разом із супровідними документами для анулювання службових відміток митниці в разі їх наявності. Посилки, укладення яких відповідає запису в митних деклараціях, повертаються разом із супровідними адресами і митними деклараціями до країни приймання. Оглядові розписи залишаються в митниці ММПО із зазначенням на них дати повернення посилок за кордон. Якщо при огляді мішка з поверненою посилкою або самої посилки буде виявлено пошкодження оболонки, перев'язу, печатки або розбіжність маси, то працівниками ММПО складається акт у двох примірниках. Посилка пред'являється для митного огляду разом з одним примірником акт. Якщо оглядовою комісією при розпакуванні посилки встановлено нестачу або заміну вкладення, то працівники ММПО складають акт у трьох примірниках, який підписують члени оглядової комісії. Акт разом з посилкою відправляється до об'єкта поштового зв'язку, з якого надійшов мішок з поверненою посилкою,

для проведення розслідування та вирішення питання щодо можливості повернення посилки за кордон. У разі надходження посилки з країни, з якою поштова служба України не має поштового обміну, посилка повертається відкритим транзитом до тієї країни, через яку вона була одержана. При поверненні посилки за кордон на лицевому боці супровідної адреси наклеюється заповнений бланк відомості тарифів. При поверненні посилки за кордон загальна сума, яка відраховується на користь України, зазначається ММПО в посилковій карті, а в графі "Примітки" проставляється відмітка "Повернення".

Невручена письмова кореспонденція з причини нерозшуку адресата, відмови від одержання, виїзду або смерті адресата негайно повертається до країни подання. На поштових відправленнях, що повертаються за кордон, на адресному боці (для поштових карток – на правій її половині) спеціальним штампом, від руки або шляхом наклеювання ярлика з друкованим текстом відповідного змісту, французькою мовою зазначаються причини невручення їх адресатам. Адреса призначення хрестоподібне закреслюється. Невручена міжнародна кореспонденція пересилається до відповідних зарубіжних ММПО згідно з Планом направлення вихідної з України міжнародної письмової кореспонденції. Рекомендована кореспонденція, у тому числі дрібні пакети, повертається в місця подання з поіменною приписką до письмових карт, з відміткою "Повернення". Відправлення письмової кореспонденції, що мають службові відмітки митниці, пред'являються разом із супровідними документами підрозділу митниці для їх анулювання. Поштові картки без зазначення адреси відправника не повертаються. Однак рекомендовані поштові картки повинні завжди повертатися. Не обов'язково повертати в місце подання прості друковані видання, які не були вручені адресату, якщо тільки відправник не заявив про їх повернення, зробивши про це відмітку на відправленні мовою, відомою в країні призначення. Якщо йдеться про декілька спроб вручення або про відправлення у великій кількості, такі відправлення повинні повертатися. Рекомендовані поштові відправлення, бандеролі з друкованими виданнями і книжками підлягають обов'язковому поверненню. Поштові відправлення, які неможливо вручити адресату або повер-

нути відправнику, передаються до нерозданих. Нероздані МПВ із ММПО на кінцеве зберігання і розкриття здаються до філіалу (виробничого підрозділу), у підпорядкуванні якого вони перебувають.

## 4. Договір транспортного експедирування

Власник товару, який не має часу або можливості вступати у відносини з перевізником, може уповноважити іншу особу владнати всі необхідні формальності та організувати процес перевезення. На практиці такий спосіб посередництва застосовується, як правило, тоді, коли мова йде про доволі складні перевезення, в яких розібратися може тільки спеціаліст.

Відносини транспортного експедирування регулюються ст. 316 ГК України, ст.ст. 929–935 ЦК України, законами України «Про транспортно-експедиційну діяльність» від 1.07.2004 р. №1955, «Про транспорт», «Про зовнішньоекономічну діяльність», «Про транзит вантажів», іншими законами, Постановою Кабінету Міністрів України від 21 вересня 1993 р. №770 «Про транспортно-експедиційне обслуговування зовнішньоторговельних і транзитних вантажів», транспортними кодексами та статутами, а також іншими нормативно-правовими актами, що видаються відповідно до них.

Якщо міжнародним договором України, згода на обов’язковість якого надана Верховною Радою України, встановлено інші правила, ніж ті, що передбачені українським законодавством, застосовуються норми міжнародного договору.

Транспортно-експедиційна діяльність – це підприємницька діяльність з надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпортних, транзитних або інших вантажів.

Транспортно-експедиторська діяльність здійснюється суб’єктами господарювання різних форм власності, які для виконання доручень клієнтів чи відповідно до технології роботи мо-

жуть мати: склади, різні види транспортних засобів, контейнери, виробничі приміщення тощо.

Експедитори для виконання доручень клієнтів можуть укладати договори з перевізниками, портами, авіапідприємствами, судноплавними компаніями тощо, які є резидентами або нерезидентами України.

Транспортно-експедиторську діяльність можуть здійснювати як спеціалізовані підприємства (організації), так і інші суб'єкти господарювання.

Експедитори відповідно до законодавства можуть на добровільних засадах об'єднуватися в об'єднання (асоціації, ліги, союзи) з метою:

- координації діяльності своїх учасників;
- розробки та здійснення заходів щодо підвищення рівня конкуренції за рахунок зростання професійної підготовки та якості послуг, що надаються;
- захисту інтересів своїх учасників, у тому числі в органах державної влади;
- участі в розробці проектів законів та інших нормативних актів у сфері транспортно-експедиторської діяльності;
- розробки заходів щодо захисту інтересів клієнтів;
- розробки умов експортно-імпортних поставок товарів, що мають стратегічне значення для України;
- інтеграції у світовий ринок транспортно-експедиторських послуг;
- участі в роботі міжнародних організацій транспорту, транспортно-експедиторських організацій тощо;
- розробки та затвердження актів, передбачених їх установчими документами;
- надання органам державної влади пропозицій щодо реалізації рекомендацій міжнародних організацій в галузі транспортно-експедиторської діяльності в Україні.

Ст.ст. 6 і 7 Закону України містять положення про державне регулювання і державну підтримку транспортно-експедиторської діяльності.

Основним завданням державного регулювання транспортно-експедиторської діяльності є захист економічних інтересів України, подальше становлення, розвиток та формування ринку транспортно-експедиторських послуг.

Кабінет Міністрів України організовує і забезпечує проведення державної політики та державний контроль у сфері транспортно-експедиторської діяльності, спрямовує і координує роботу органів виконавчої влади, які здійснюють державне регулювання в цій сфері діяльності.

Державна підтримка транспортно-експедиторської діяльності формується і здійснюється відповідно до загальнодержавних програм економічного розвитку в галузі транспорту і передбачає:

- додержання прав і законних інтересів експедиторів, перевізників та споживачів їх послуг;
- стимулювання зростання обсягів експорту транспортно-експедиторських послуг, у тому числі шляхом спрощення системи розрахунків;
- створення рівних умов на ринку транспортно-експедиторських послуг та недопущення будь-якої дискримінації стосовно експедиторів, перевізників чи вантажу за ознакою його місця походження, відправлення, ввезення, вивезення чи призначення або у зв'язку з правом власності на цей вантаж, а також при оподаткуванні транспортно-експедиторських послуг, за винятком випадків адекватного реагування на дискримінаційні заходи щодо України чи економічних санкцій міжнародних організацій, підтриманих Україною;
- участь експедиторів у розробці нормативно-правових актів з питань транспортно-експедиторської діяльності;
- створення умов для організації підготовки і підвищення кваліфікації працівників у сфері транспортно-експедиторської діяльності;
- сприяння розвитку міжнародного співробітництва, адаптації законодавства України до міжнародних вимог у сфері транспортно-експедиторської діяльності.

За договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок іншої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, що пов'язані з перевезенням вантажу.

Договір транспортного експедирування характеризується такими правовими ознаками:

- він є консенсуальним, тому що вважається укладеним з моменту досягнення угоди між експедитором і клієнтом;
- він є двостороннім;

- він є оплатним, тому експедитор здійснює свої обов'язки за плату і за рахунок клієнта;
- він є договором про надання транспортних послуг, тому що за його допомогою організовується перевезення вантажів.

Договір транспортного експедирування повинен бути укладений в письмовій формі. Його істотними умовами є:

1. Відомості про сторони договору:
   - для юридичних осіб – резидентів України: найменування, місцезнаходження та ідентифікаційний код в Єдиному державному реєстрі підприємств і організацій України;
   - для юридичних осіб – нерезидентів України: найменування, місцезнаходження і держава, де зареєстрована особа;
   - для фізичних осіб – громадян України: прізвище, ім'я, по-батькові, адреса місця проживання та індивідуальний ідентифікаційний номер в Державному реєстрі фізичних осіб – платників податків та інших обов'язкових платежів;
   - для фізичних осіб – іноземців, осіб без громадянства: прізвище, ім'я, по-батькові (за наявності), адреса місця проживання за межами України.
2. Вид послуги експедитора.
3. Вид і найменування вантажу.
4. Права та обов'язки сторін.
5. Відповідальність сторін, в тому числі при заподіянні шкоди внаслідок дії непереборної сили.
6. Розмір плати експедитору.
7. Порядок розрахунків.
8. Пункти відправлення і призначення вантажу.
9. Порядок погодження змін маршруту, виду транспорту, вказівок клієнту.
10. Строк (дата) виконання договору.
11. Всі ті умови, з яких за заявою хоча б однієї із сторін повинно бути досягнуто згоди.

Ці послуги є основними за договором транспортного експедирування. Крім цих законодавством передбачені так звані додаткові послуги, до яких належать інші послуги, що є необхідними для доставки вантажу, а саме:

- перевірка кількості і стану вантажу;
- навантаження і вивантаження вантажу;
- сплата мита, зборів і витрат, що покладені на клієнта;

- зберігання вантажу до його одержання в пункті призначення;
- одержання необхідних для експорту (імпорту) документів;
- виконання митних процедур, та інші.

Ст. 8 Закону України "Про транспортно-експедиторську діяльність" передбачає, що експедитори надають клієнтам послуги відповідно до вимог законодавства України і держав, територією яких транспортуються вантажі, відповідно до переліку послуг, що визначений у правилах здійснення транспортно-експедиторської діяльності, а також інші послуги, що визначені домовленістю сторін в договорі транспортного експедирування. Такі послуги надаються при експорті з України, імпорті в Україну, транзиті територією України або інших держав, внутрішніх перевезеннях територією України.

До послуг експедитора ст. 8 Закону України "Про транспортно-експедиторську діяльність" відносить:

- забезпечення оптимального транспортного обслуговування, а також організацію перевезення вантажів різними видами транспорту територією України та іноземних держав (крім трубопровідного транспорту) відповідно до умов договорів (контрактів), укладених відповідно до вимог Міжнародних правил щодо тлумачення термінів "Інкотермс";
- фрахтування національних, іноземних суден і залучення інших транспортних засобів, забезпечення їх подачі в порти, на залізничні станції, склади, термінали або інші об'єкти для своєчасного відправлення вантажів;
- здійснення робот, пов'язаних з прийманням, накопиченням, подрібненням, доробкою, сортуванням, складуванням, зберіганням, перевезенням вантажів;
- ведення обліку надходження та відправлення вантажів з портів, залізничних станцій, складів, терміналів або інших об'єктів;
- організація охорони вантажів під час їх перевезення, перевалки або зберігання;
- організація експертизи вантажів;
- здійснення оформлення товарно-транспортної документації та її розсилання за належністю;
- надання в установленому законодавством порядку учасникам транспортно-експедиторської діяльності заявки на відправлення вантажів та нарядів на відвантаження;

- забезпечення виконання комплексу заходів з відправлення вантажів, що надійшли в некондиційному стані, з браком, у пошкодженій, неміцній, нестандартній упаковці або такій, що не відповідає вимогам перевізників;
- здійснення страхування вантажів та своєї відповідальності;
- забезпечення підготовки і додаткового обладнання транспортних засобів і вантажів згідно з вимогами нормативно-правових актів щодо діяльності відповідного виду транспорту;
- забезпечення оптимізації руху матеріальних потоків від вантажовідправника до вантажоодержувача з метою досягнення мінімального рівня витрат;
- здійснення розрахунків з портами, транспортними організаціями за перевезення, перевалку, зберігання вантажів;
- оформлення документів та організація роботи відповідно до митних, карантинних та санітарних вимог;
- надання підготовленого транспорту, який має додаткове обладнання згідно з вимогами, передбаченими законодавством;
- надання інших допоміжних та супутніх перевезенням транспортно-експедиторських послуг, що передбачені договором транспортного експедирування і не суперечать законодавству.

Функції експедитора може виконувати й перевізник за договором перевезення. В цьому випадку укладається так званий змішаний договір, що містить в собі елементи договорів перевезення і транспортного експедирування. Відповідно до ст. 628 ЦК України змішаним є договір, в якому містяться елементи різних договорів.

Для договору транспортного експедирування ЦК України встановлює обов'язкову письмову форму. При цьому у випадку, якщо умовами договору передбачено вчинення експедитором дій від імені клієнта, останній повинен видати експедитору доручення.

При виконанні своїх обов'язків з організації перевезення **експедитор має такі права** (ст. 10 Закону України "Про транспортно-експедиторську діяльність"):

- обирати або змінювати вид транспорту та маршрут перевезення, обирати або змінювати порядок перевезення вантажу, а також порядок виконання транспортно-експедиторських послуг, діючи в інтересах клієнта, згідно з відповідним договором транспортного експедирування;

- відступати від вказівок клієнта в порядку, передбаченому договором транспортного експедирування;
- на відшкодування в погоджених з клієнтом обсягах додаткових витрат, що виникли в нього при виконанні договору транспортного експедирування, якщо такі витрати здійснювалися в інтересах клієнта;
- притримувати вантаж, що знаходиться в його володінні, до моменту сплати плати експедитору і відшкодування витрат, здійснених ним в інтересах клієнта, або до моменту іншого забезпечення виконання клієнтом його зобов'язань у частині сплати плати експедитору та відшкодування вказаних витрат, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування;
- не приступати до виконання обов'язків за договором транспортного експедирування до отримання від клієнта всіх необхідних документів та іншої інформації щодо властивостей вантажу, умов його перевезення, а також іншої інформації, необхідної для виконання експедитором обов'язків, передбачених договором транспортного експедирування.

В свою чергу, **клієнт має такі права**:

- визначати маршрут прямування вантажу та вид транспорту;
- вимагати від експедитора надання інформації про хід перевезення вантажу;
- давати вказівки експедитору, які не суперечать договору транспортного експедирування та документам, наданим експедитору;
- змінювати маршрут доставки вантажу і кінцевого вантажоодержувача, завчасно повідомивши про це експедитора, з відшкодуванням витрат на зміну маршруту відповідно до договору транспортного експедирування.

Закон України "Про транспортно-експедиторську діяльність" встановлює, що договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші права експедитора та клієнта.

Ст. 11 Закону України "Про транспортно-експедиторську діяльність" визначає **обов'язки експедитора**:

- надавати транспортно-експедиторські послуги згідно з договором транспортного експедирування і вказівками клієнта, погодженими з експедитором у встановленому договором порядку;

- за необхідності відступати від вказівок клієнта, зокрема в разі виникнення загрози пошкодження вантажу, безпеці людей і довкіллю, експедитор зобов'язаний попередньо отримати згоду клієнта на таке відступлення. У разі якщо немає можливості попередньо повідомити про це або якщо відповідь на такий запит не отримано експедитором у належний за наявними обставинами строк, експедитор має право діяти на свій розсуд, повідомивши клієнта про свої дії, як тільки таке повідомлення стане можливим.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші обов'язки експедитора.

Ст. 12 Закону України "Про транспортно-експедиційну діяльність" передбачає наступні **обов'язки клієнта:**

- своєчасно надати експедитору повну, точну і достовірну інформацію щодо найменування, кількості, якості та інших характеристик вантажу, його властивостей, умов його перевезення, іншу інформацію, необхідну для виконання експедитором своїх обов'язків за договором транспортного експедирування, а також документи, що стосуються вантажу, які потрібні для здійснення митного, санітарного та інших видів державного контролю і нагляду, забезпечення безпечних умов перевезення вантажу;
- сплатити належну плату експедитору, а також відшкодувати документально підтверджені витрати, понесені експедитором в інтересах клієнта в цілях виконання договору транспортного експедирування.

Договором транспортного експедирування можуть бути передбачені й інші обов'язки клієнта.

ГК України вважає транспортно-експедиторську діяльність допоміжним видом діяльності, що пов'язаний з перевезенням вантажу. Ст. 316 ГК України містить положення про договір транспортного експедирування, за яким одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу.

## Контрольні питання до глави 5:

1. Визначте поняття та правову природу договору перевезення пасажирів.
2. Визначте особливості оформлення договору перевезення пасажиру та багажу.
3. Назвіть основні права та обов'язки перевізника за договором перевезення пасажирів.
4. Назвіть основні права та обов'язки пасажира.
5. Визначте відмінність ручної поклажі та багажу.
6. Які нормативні акти врегульовують перевезення пошти автомобільним транспортом?
7. Які нормативні акти врегульовують перевезення пошти залізничним транспортом?
8. Які нормативні акти врегульовують перевезення пошти повітряним транспортом?
9. Чи дозволяється перевозити пошту водними видами транспорту?
10. Який нормативний документ забезпечує перевезення пошти водними видами транспорту?
11. Чи підлягає ліцензуванню діяльність підприємств, що перевезять пошту?
12. Які Конвенції, присвячені врегулюванню процесу перевезення пошти Ви знаєте?
13. Які особливості перевезення пошти автомобільним видом транспорту?
14. Чи дозволяється перевозити пошту автобусами?
15. Які особливості перевезення пошти повітряним видом транспорту?
16. Які особливості упакування пошти при перевезенні повітряним видом транспорту?
17. Які особливості перевезення пошти залізничним транспортом?
18. Яка відповідальність передбачена за не доставку пошти?
19. Яка відповідальність передбачена за пошкодження пошти при перевезенні?
20. Згідно цього розраховуються тарифи за оплату перевезення пошти?

# ГЛАВА 6. Особливості правового регулювання доставки вантажів окремими видами транспорту

1. Особливості правового регулювання доставки вантажів автомобільним транспортом
2. Особливості правового регулювання доставки вантажів залізничним транспортом
3. Особливості правового регулювання доставки вантажів авіаційним транспортом
4. Особливості правового регулювання доставки вантажів водним транспортом
5. Особливості правового регулювання доставки вантажів трубопровідним транспортом

## 1. Особливості правового регулювання доставки вантажів автомобільним транспортом

В радянські часи господарська діяльність в усіх галузях народного господарства, в тому числі і транспортної, мала здійснюватися на умовах ретельного планування на досить тривалий час. З розпадом Радянського Союзу, який супроводжувався розірванням господарських зв'язків між підприємствами промисловості та транспорту, появою державних кордонів між новоствореними незалежними державами, ринок транспортних перевезень вантажів зазнав чутливого потрясіння, викликаного порушенням стрункої системи планування.

Але успішна господарська діяльність без скільки-небудь приблизного прогнозування обсягів роботи, витрат, очікуваних доходів на майбутній період неможлива. За таких умов виникла необхідність трансформації системи планування від директивної до індикативної, більш гнучкої. Міцний поштовх цієї трансформації завдала поява багаточисленних малих та середніх підприємств, з якими досить складно складати довгострокові стійкові плани. Масовим явищем стали разові замовлення. В такій ситуації автотранспорт оказався найбільш пристосованим до нових умов господарювання та значно потіснив залізничний, водний та авіаційний транспорт.

Зараз за обсягом вантажних перевезень автотранспортні перевезення займають друге місце після залізничного транспорту, але їх частка постійно зростає. В чималому ступеню ця тенденція прискорюється самими залізничниками, які, за справедливою думкою багатьох дослідників, незадовільним чином відносяться до питань забезпечення схоронності вантажу.

В країнах ЄС у вантажних перевезеннях домінуюча роль належить саме автомобільному транспорту, оскільки він здійснює 44% усіх перевезень. До 2010 р. експерти очікують збільшення обсягу вантажних перевезень автотранспортом до 50%.

Але незважаючи на здатність малих автотранспортних компаній (а на цьому ринку в ЄС більш 70% саме малих підприємств) здійснювати перевезення на всій території ЄС на високому рівні й за найпринятною ціною, деяким з них усе складніше залишатися в числі прибуткових. В Україні також більшість автоперевезників балансують на межі беззбитковості, оскільки підтримання автопарку в належному стані передбачає досить великі витрати на технічне обслуговування і ремонт рухомого складу.

Транспортна політика ЄС на сьогодні спрямована на впровадження більш жорстких заходів правового регулювання автоперевезень, оскільки саморегуляція на цьому ринку призвела до появи певних негативних соціальних наслідків. Так, в ЄС основними проблемами, на вирішення яких спрямовано регулюючий вплив, є:

- ускладнення дорожнього руху (завдяки підвищенню обсягів автоперевезень відмічається збільшення заторів навіть на основних магістралях);
- погіршення екологічної ситуації (84% всіх токсичних вихлопних газів виділяється автотранспортом).

В Україні також ці проблеми досить актуальні, але рішучих кроків на їх подолання поки ще не робиться.

Основним нормативно-правовим актами, які визначають порядок здійснення доставки вантажів автомобільним транспортом є базовий Закон України «Про автомобільний транспорт», Статут автомобільного транспорту УРСР, Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом та інші.

Договір про перевезення вантажів автомобільним транспортом - це двостороння угода між перевізником, вантажовідправником чи вантажоодержувачем, що є юридичним документом,

яким регламентуються обсяг, термін та умови перевезення вантажів, права, обов'язки та відповідальність сторін щодо їх додержання. Головним обов’язком перевезника є доставка вантажу в пункт призначення та вручення його одержувачеві.

На відміну від інших видів транспорту автотранспорт здійснює перевезення як звичайних вантажів – продукції у твердому, рідкому і газоподібному стані, так і нетоварних вантажів, тобто таких, по яким не ведеться складський облік (сміття, сніг та інш.).

Здійснення перевезень відбувається на підставі договору. В залежності від терміну дії виділяють річний та разовий договір.

***Річний договір*** – це договір, що укладається між сторонами у разі необхідності здійснення систематичних впродовж певного строку перевезень, в силу якого перевезник зобов’язується у встановлені строки приймати, а вантажовідправник – подавати до перевезення вантажі у погодженому сторонами обсязі. Його головна ціль полягає в забезпеченні належної організації перевезень.

Річний договір укладається як за ініціативою перевезника, так і за ініціативою вантажовідправника. За річним договором на перевезення вантажів автоперевезник зобов'язується в установлені строки приймати, а вантажовідправник - пред'являти до перевезення вантажі в обумовленому обсязі. У відповідності з цим договором автотранспортне підприємство і вантажовідправник за 10 днів до початку кварталу визначають у межах квартального плану місячні плани та декадні планові завдання на перший місяць кварталу. При постійних господарських зв'язках автотранспортне підприємство або організація і вантажовідправник можуть продовжити на наступний рік дію річного договору на перевезення вантажів автомобільним транспортом.

***Разовий договір*** – це договір, за яким перевезник зобов’язується доставити ввірений йому вантажовідправником вантаж до пункту призначення в установлений законодавством або договором строк та видати його вантажоодержувачеві, а вантажовідправник зобов’язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Цей договір укладається стосовно однієї господарської операції з перевезення вантажів.

Порядок укладання договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом детально прописано у Правилах перевезення вантажів (далі – Правила).

Договори про перевезення вантажів автомобільним транспортом укладаються між перевезниками та вантажовідправниками або вантажоодержувачами, або посередницьким підприємством, яке користується правами та несе обов'язки і відповідальність, що передбачені для вантажовідправників і вантажоодержувачів.

Ініціативу щодо укладання договору може проявити будь-яка сторона. Згідно з п. 3.5.1 Правил, якщо оферентом виступає перевезник, замовник-акцептант не пізніш як через 10 днів після одержання від перевізника проекту договору у разі згоди з запропонованими умовами підписує його і додатки до нього, стверджує їх печатками і один екземпляр повертає перевізнику. Якщо у замовника є розбіжності по договору, їх усунення відбувається шляхом викладення своїх пропозиції у протоколі розбіжностей, який направляється разом з договором у той же термін. При отриманні протоколу розбіжностей перевізник зобов'язаний розглянути його і включити до тексту договору всі прийняті пропозиції замовника. Неврегульовані питання можуть бути передані для вирішення до господарського суду. У разі недосягнення згоди між сторонамим с приводу суттєвих умов договору, він вважається неукладеним.

Тобто загальний порядок укладення договору перевезення складається з таких стадій;

- проекту договору;
- протоколу розбіжностей;
- безпосереднього врегулювання розбіжностей;
- арбітражного розгляду переддоговірного спору.

На кожній з цих стадій процес укладення договору може бути завершений, якшо сторон дійшли згоди з усіх істотних умов. У разі недосягнення такої згоди між сторонами процес укладення договору переходить до наступної стадії.

На стадії протоколу розбіжностей фактичний склад (оферта - акцепт), достатній для визнания договору укладеним, доповнюється, оскільки до нього приєднується закінчення строку, встановленого законом для спільного врегулювання розбіжностей. І в цьому випадку договір вважается укладеним на умовах, запропонованих автором протоколу розбіжностей Однак у сучасних умовах дане правило не може буги універсальним через розширення сфери дії договорів, які укладаються вільною угодою сторін.

Слід зауважити певну неузгодженість Правил з вимогами Господарського кодексу України щодо порядку укладання господарських договорів. Так, згідно з ст.181 ГК акцептант має строк 20 днів для підготовки заперечень проти договору або оформлення згоди з його умовами. Встановлення меншого строку у Правилах порушує права акцептанта, тому, за нашою думкою, не може розглядатися як правомірна умова.

Зміст договору перевезення вантажів складають його умови, особливе місце серед яких посідають суттєві умови. Недосягнення згоди щодо суттєвих умов є приводом, з якого договір вважається неукладеним.

Суттєвими умовами договору перевезення вантажів автомобільним транспортом згідно ст.50 Закону України "Про автомобільний транспорт" найменування та місцезнаходження сторін; предмет договору- найменування, тара, кількість вантажу; умови та термін перевезення; місце та час навантаження і розвантаження; вартість перевезення; інші умови, узгоджені сторонами - порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо

Під умовами перевезень, які в обов'язковому порядку повинні бути узгоджені між сторонами згідно п.3.5 Правил розуміються умови щодо режим роботи по видачі та прийманню вантажу та забезпечення його схоронності.

Особливої уваги слід приділяти визначеності формулювання у договорі змісту його суттєвих умов, оскільки від цього прямо залежить укладеність договору.

Так, Одеський господарський суд при розгляді позову ВАТ ТФ «М…" до ВАТ «О…»О..." про стягнення 4723,96 грн у справі №17-6-34/02-3359 визнав договір перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні неукладеним з наступних підстав.

05.02.2002 між сторонами укладено договір перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні. Відповідно до п. 2.2 зазначеного договору сторонни погодили Заявку N 37/01, згідно з якою перевезник - ВАТ «О..» повинен був надати ВАТ ТФ «М…» транспортні засоби під завантаження 18.02.2002. Вартість послуг із перевезення вантажів, згідно з п. 10 Заявки, становила 2300-2500 доларів США з оплатою, у національній валюті України.

У порушення взятих на себе зобов'язань, перевезник у встановлений термін транспортні засоби під завантаження не надав, внаслідок чого виконання ним цього обов'язку втратило для відправника інтерес, і ВАТ ТФ "М..." відмовилося від прийняття виконання та 26.02.2002 уклало договір перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні із ППФ "С...". Прострочення виконання відповідачем його обов'язку за розрахунками позивача спричинило йому збитки в сумі 3725,96 грн. Окрім того, невиконання відповідачем свого зобов'язання призвело до порушення позивачем термінів поставки за імпортним контрактом, у зв'язку з чим до нього були застосовані штрафні санкції, а саме стягнута пеня в розмірі 998,00 грн. Звертаючись до суду з зустрічним позовом про визнання договору перевезення неукладеним, ВАТ "О..." посилається на відсутність вини з його боку, а також на те, що при укладенні договору не було досягнуто згоди за всіма його істотними умовами.

Рішенням господарського суду у задоволенні позову відмовлено,а зустрічний позов про визнання договору неукладеним - задоволено. Рішення суду мотивоване тим, що згідно зі ст. 61 Закону України "Про автомобільний транспорт" істотними умовами перевезення є: вартість, термін перевезення, умови перевезення. Пункт 5.1 договору не визначає чітко вартість (суму) перевезення, а посилається на орієнтировану у 2300-2500 доларів США, тобто умова не є врегульованою. Такий договір є неукладеним, а тому вимоги, заявлені за первісним позовом, що грунтуються на цьому договорі, задоволенню не підлягають.

Щодо договору перевезення вантажів автомобільним транспортом розроблено примірний договір, який рекомендовано органом управління з метою надання допомоги суб’єктам господарювання при укладанні договорів. Згідно ч.4 ст.179 Господарського кодексу України сторони при застосуванні примірних договорів мають право за взаємною згодою змінювати окремі умови, передбачені цим договором, або доповнювати його зміст.

На перевезення вантажів автомобільним транспортом відправник надає перевізнику при наявності укладеного договору заявку відповідно до встановленої форми, в який вказується період перевезення, графік подачі автомобілів під завантаження (якщо узгоджувався), найменування вантажу, пункт завантаження й розвантаження, загальна маса, рід упаковки, кількість вантажних

місць та відстань, на яку здійснюється перевезення. В заявці також містяться додаткові умови стосовно способу завантажувально-розвантажувальних робіт, експедирування, строку, порядку та форми оплати та попередній розрахунок вартості вантажу.

До упаковки ставляться такі вимоги:

- вид упаковки має відповідати особливостям вантажу, вимогам митного режиму, кліматичним умовам та забезпечувати повне збереження вантажу під час його транспортування з урахуванням вантажно-розвантажувальних робіт; вона може виконувати також рекламні цілі.

На упакованих та штучних неупакованих вантажах (окрім вантажів стандартної маси та тих, які перевозяться навалом), відправник повинен зазначити массу брутто і нетто. При навантаженні вантажу здійснюється його зважування або рахування місць (чи штук). Вантаж приймається без перевірки ваги, якщо він поданий для перевезення у спеціальних кузовах чи контейнерах, опломбованих відправником, або за масою, яку він оповістив.

При поданні вантажів в тарі чи упаковці і штучних вантажів дрібними відправками відправник зобов'язаний завчасно замаркувати кожне вантажне місце відповідно до державного стандарту. У маркуванні зазначаються: найменування вантажоодержувача; номер заявки (замовлення) на перевезення вантажів; місце призначення; маса вантажної одиниці. За ініціативою сторін з метою підвищення схоронності вантажу може здійснюватись пломбування.

При поданні вантажів, які вимагають особливого поводження з ними під час вантажних операцій та зберігання, відправник зобов'язаний нанести на всіх вантажних місцях додатково спеціальне маркування написом "Верх", "Скло", "Обережно", "Не кантувати", "Боїться холоду", "Не класти плазом" тощо. Відповідальність за відсутність спеціального маркування та її наслідки покладається на Замовника.

Перевізник зобов'язаний забезпечувати своєчасну подачу справного рухомого складу, придатного для перевезення вантажів відповідно до заявки та такого, що відповідає санітарним нормам. Подача непридатного для перевезень вантажів рухомого складу вважається такою, що не була здійснена.

За загальним правилом навантажувально-розвантажувальні роботи здійснює відправник. Перевізник може за погодженням із ним взяти на себе виконання цих операцій. В цьому випадку він несе відповідальність за пошкодження вантажу під час вантаження та розвантаження.

Основними документами на перевезення вантажів є товарно-транспортні накладні та дорожні листи вантажного автомобіля. Залежно від виду вантажу та його специфічних властивостей до основних документів додаються інші (ветеринарні, санітарні та якісні - сертифікати, свідоцтва, довідки, паспорти тощо).

***Товарно-транспортна накладна*** – єдиний для всіх учасників транспортного процесу юридичний документ, що призначений для списання товарно-матеріальних цінностей, обліку на шляху їх переміщення, оприбуткування, складського, оперативного та бухгалтерського обліку, а також для розрахунків за перевезення вантажу та обліку виконаної роботи. Як правило, складається у чотирьох екземплярах.

***Дорожній лист*** – це документ установленого законодавством зразка для визначення та обліку роботи автомобільного транспортного засобу.

Після прийняття вантажу згідно з товарно-транспортною накладною водій (експедитор) підписує всі її екземпляри. Перший екземпляр залишається у вантажовідправника, другий – передається водієм (експедитором) вантажоодержувачу, третій і четвертий екземпляри, засвідчені підписом вантажоодержувача (у разі потреби й печаткою або штампом), передається перевізнику. У тих випадках, коли в товарно-транспортній накладній немає можливості перерахувати всі найменування вантажу, підготовленого для перевезення, до такої накладної Замовник додає документ довільної форми з обов'язковим зазначенням відомостей про вантаж. У цих випадках в товарно-транспортній накладній зазначається, що до неї додається як товарний розділ документ, без якого вона вважається недійсною і не може використовуватись для розрахунків між сторонами.

Перевезення здійснюється згідно з встановленими правилами дорожнього руху. По прибутті в пункт призначення перевізник здає вантажі одержувачу згідно з товарно-транспортною накладною по масі і кількості місць.

Одержувач вправі перевірити масу, кількість місць і стан у випадках:

а) прибуття вантажів у пошкоджених кузовах автомобілів (причепах, окремих секціях автомобіля, контейнерах і цистернах) або з пошкодженими пломбами вантажовідправника;

б) прибуття швидкопсувних вантажів з порушенням терміну доставки або з порушенням температурного режиму при перевезенні.

При визначенні кількості вантажу за допомогою зважування перевізник не несе відповідальності у випадках розходження між масою вантажу, що зазначена у товарно-транспортних документах, і фактичною масою вантажу, якщо різниця маси не перевищує відповідних нормативів природних втрат маси вантажу, визначених відповідно до чинного законодавства або технічних норм точності вагів.

У разі зіпсуття або пошкодження вантажу сторони складають відповідний акт, в якому зазначаються такі обставини:

а) невідповідність між найменуванням, масою і кількістю місць вантажу в натурі і тими даними, які зазначені у товарно-транспортній накладній;

б) порушення або відсутність пломб;

в) простій автомобіля у пунктах вантаження (розвантаження) понад встановлені норми часу;

г) інші обставини (пошкодження упаковки, вантажу), які можуть служити підставою для матеріальної відповідальності сторін.

При відмові від складання акта або від внесення записів у товарно-транспортну накладну у випадках недостачі, псування або ушкодження вантажу акт складається за участю представника незацікавленої сторони

Акт підписується сторонами. У разі незгоди зі змістом акта кожна із сторін має право викласти в ньому свою думку в рядку "Особливі відмітки" і засвідчити її підписом. Відмова у підписи акту не припускається.

Підставами для настання відповідальності ***перевезника*** є такі порушення умов договору: а) ***невиконання плану перевезень***, яке полягає в:

- невивезенні вантажу в кількості, передбаченій місячним планом перевезення або прийнятій до виконання разовим замов-

ленням (передбачена санкція у вигляді штрафу у розмірі 20 процентів вартості перевезення невивезеного вантажу);

- ненаданні транспорту під навантаження в кількості, передбаченій у місячному плані або в прийнятому до виконання разовому замовленні, або при несвоєчасній подачі цих автомобілів (передбачена санкція у вигляді штрафу у розмірі 10 процентів вартості користування автомобілями, виходячи з часу користування або строку подачі, вказаних у місячному плані або замовленні). При відмовленні вантажовідправника (вантажоодержувача) повністю або частково використати автомобілі, робота яких оплачується за почасовим тарифом, такий же штраф повинен бути сплачений на адресу перевезника.

Сторони ***звільняються*** від відповідальності за невиконання плану перевезень або прийнятого до виконання разового замовлення, якщо воно сталося внаслідок:

- явищ стихійного характеру (заметів, поводі, пожежі та ін.);
- аварії на підприємстві, внаслідок якої роботу підприємства було припинено на строк не менше трьох діб;
- тимчасового припинення або обмеження перевезення вантажів по автомобільних шляхах.

***б) шкода, заподіяна при перевезенні вантажу:***

- 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 з оголошеною цінністю – у розмірі оголошеної ціаністі, якщо не буде доведено, що вона є нижчою від дійсної вартості вантажу.

Слід мати на увазі, що вантаж вважається втраченим, якщо його не було видано вантажоодержувачу на його вимогу: при міському і приміському перевезенні - протягом 10 днів з дня прийняття вантажу, при міжміському перевезенні - протягом 30 днів після закінчення строку доставки, а при перевезенні у прямому змішаному сполученні - після закінчення чотирьох місяців з дня прийняття вантажу до перевезення.

Якщо вантаж, за втрату або недостачу якого перевезник сплатив відповідне відшкодування, буде згодом знайдено, вантажоодержувач (вантажовідправник) має право вимагати видачі йому цього вантажу за умови повернення одержаного відшкодування.

Перевезник ***звільняється*** від відповідальності з цих підстав, ***якщо доведе***, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися через обставини, яким він не міг запобігти і усунення яких від нього не залежало, зокрема внаслідок:

а) вини вантажовідправника (вантажоодержувача);

б) особливих природних властивостей вантажу, який перевозиться;

в) дефектів тари або упаковки, які не могли бути виявлені по зовнішньому вигляду при прийманні вантажу до перевезення, або застосування тари, що не відповідає властивостям вантажу або встановленим стандартам, за умов відсутності слідів пошкодження тари у дорозі;

г) здачі вантажу до перевезення без вказівки в товарно-транспортних документах на його особливі властивості, що вимагають особливих умов або застережних заходів для збереження вантажу при перевезенні або зберіганні;

д) здачі до перевезення вантажу, вологість або температура якого перевищують встановлені норми.

Перевезник ***звільняється*** від відповідальності з цих підстав в разі, коли: а) вантаж прибув у справному автомобілі за справними пломбами вантажовідправника;

б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок природних причин, зв'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі експедитора вантажовідправника (вантажоодержувача);

г) недостача вантажу не перевищує норм природних втрат.

В зазначених випадках притягнення перевезника до відповідальності можливе лише за умови, що позивач (відправник чи одержувач) доведе, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися з вини перевезника.

Додаткова відповідальність перевезника за шкоду, заподіяну при перевезенні вантажу полягає у його зобов’язанні поряд з відшкодуванням встановленого збитку, зв'язаного з втратою, недостачею, псуванням або пошкодженням вантажу, що перевозиться, повернути провізну плату, стягнену за перевезення втраченого, невистачаючого, зіпсованого або пошкодженого вантажу, якщо ця плата не входить в ціну вантажу.

На відміну від залізничного транспорту, при здійсненні автоперевезень не припустиме використання для своїх потреб будь-яких вантажів, прийнятих до перевезення, особи, винні в цьому, притягаються в установленому порядку до відповідальності, а перевіезник відшкодовує вартість вантажу в подвійному розмірі.

в) ***за прострочку в доставці вантажу при міжміських перевезеннях*** - у вигляді штрафу у розмірі 12 процентів провізної плати за кожну добу прострочки (неповна доба вважається повною), якщо не доведуть, що прострочка сталася не з їх вини. При цьому загальна сума штрафу за прострочку не може перевищувати 60 процентів провізної плати. В той же час сплата штрафу за прострочку в доставці вантажу не звільняє перевізника від відповідальності за викликані цією прострочкою втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу.

Відповідальність вантажовідправника та вантажоодержувача ґрунтується на наступних підставах.

***а) простій рухомого складу і невиконання умов перевезення.*** За затримку з вини вантажовідправника або вантажоодержувача транспортних засобів, поданих під вантаження або розвантаження, понад установлені строки (простій) він сплачує встановлений договором штраф, який стягується незалежно від штрафу за невиконання плану перевезення. Підставою для нарахування штрафу за простій автомобілів служать відмітки у товарно-транспортному документі та в дорожньому листі про час прибуття і вибуття автомобілів.

Після закінчення однієї години чекання навантаження перевезник має право повернути рухомий склад до гаража або використати його на інших перевезеннях. В цьому разі перевезення вважається таким, що не відбулося, нарахування штрафів за простій припиняється і перевезник звільняється від відповідальності за невиконання перевезення в обсязі, передбаченому добовою нормою або разовим замовленням.

Вантажовідправник (вантажоодержувач не сплачуватимуть штраф за простій під вантаженням по першій їздці в разі запізнення подачі автомобіля у пункт навантаження проти погодженого часу більш як на 30 хвилин.

***б) за неналежне пред'явлення вантажу***, Тобто пред’явлення вантажу, забороненого до перевезення, або вантажу, який потребує при перевезенні особливих застережних захо-

дів, з неправильним зазначенням найменування чи властивості вантажу з вантажовідправника, крім стягнення заподіяних перевезникові збитків, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за найвищим тарифом за всю відстань перевезення. Також вантажовідправник і вантажоодержувач зобов'язані відшкодувати перевезникові збитки, що сталися з їх вини внаслідок перевантаженості, пошкодження рухомого складу при навантаженні або розвантаженні, неправильного вантаження, упаковки або неправильного кріплення вантажу.

в) ***за неналежне оформлення провізних документів,*** внаслідок чого трапилась затримка автомобілів. Таке порушення може статися внаслідок того, що до товарно-транспортної накладної не були додані документи, необхідні для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил. В такому разі вантажовідправник або вантажоодержувач повинен сплатити штраф у розмірі, встановленому договором, та відшкодувати понесені перевезником з тієї ж причини збитки.

До 2005 р. при розв’язанні спорів щодо перевезень обов’язково застосовувався досудовий (претензійний) порядок, згідно з яким поданню позовної заяви до господарського суду передувало звернення до винної сторони з претензією. Згідно внесених змін до Господарського та Господарського процесуального кодексів зараз претензійний порядок вирішення спорів є можливим, але сторона, право якої порушено, вправі мінуючи цю процедуру звертатися одразу до господарського суду.

Якщо претензійний порядок вирішення спору застосовано, то до нього висуваються такі вимоги. Усі види претензій можуть пред'являтися протягом шести місяців, а претензії щодо сплати штрафів і премій - протягом сорока п'яти днів.

Перевізник розглядає заявлену претензію і повідомляє заявника про задоволення чи відхилення її протягом трьох місяців, а щодо претензії з перевезення у прямому змішаному сполученні - протягом шести місяців. Претензії щодо сплати штрафу або премії розглядаються протягом сорока п'яти днів. Якщо претензію відхилено або відповідь на неї не одержано в зазначений строк, заявник має право звернутися до суду протягом шести місяців з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді.

Для пред'явлення перевізником до вантажовідправників та вантажоодержувачів позовів, що випливають з перевезення, встановлюється шестимісячний строк. Щодо спорів, пов'язаних з міждержавними перевезеннями вантажів, порядок пред'явлення позовів та строки позовної давності встановлюються транспортними кодексами чи статутами або міжнародними договорами, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України.

## 2. Особливості правового регулювання доставки вантажів залізничним транспортом

На залізничному транспорті залізничним перевезником є залізниця, під якою в Законі України "Про залізничний транспорт" розуміють статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі.

Сьогодні в Україні функціонують шість залізниць: Донецька, Львівська, Одеська, Південна. Південно-Західна, Придніпровська. Згідно з п. 8 Статуту залізниць України перевезення вантажів залізницями провадиться у вагонах парку залізниць або орендованих у залізниць, а також у власних вагонах, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам - суб'єктам підприємницької діяльності, в тому числі розташованим за межами України.

Отже, залізничний транспортний перевезник – це такий суб'єкт господарювання, який є власником залізничного транспортного засобу або використовує його на законних підставах для перевезеня вантажів згідно з ліцензією і сертифікатом, що підтверджують його господарську компетенцію у цій сфері.

На сьогодні в Україні більшість залізничий транспорт складає основу усього транспорного комплексу та має величезне значення для економіки держави. В першу чергу, це обумовлюється тим, що основна маса перевезень вантажу здійснюється залізницею. За різними підрахунками близько 90% всіх вантажних пере-

везень здійснюється саме залізничним транспортом. Тобто за таких умов суттєвої конкуренції на ринку перевезень вантажів не простежується, оскільки великі обсяги перевезень, безумовно, свідчать на користь зализниці.

В той же час частка залізничних перевезень вантажів в країнах ЄС та США значно менша за українську. Так, наприклад у період з 1970 по 1998 р. вантажні перевезення на залізничному транспорті в ЄС впали з 21% до 8,4%, зараз цей показник складає менш 8%. В США залізницею охоплюється до 40% всіх перевезень вантажів. Невеликі обсяги перевезень вплинули й на їх оперативність – середня швидкість вантажних перевезень становить нижче 18 км/год, що ще повільніше, ніж швидкість криголама, який розчищає шлях для проходження суден у Балтійському морі. Тому однією з основних причин падіння популярності залізничних вантажних перевезень в Європі зарубіжні дослідники вважають невідповідність якості залізничних послуг запитам споживачів цих послуг.

Але розвиток ринку саме залізничних транспортних перевезень є приорітетним для усіх країн з огляду на екологічність цього виду транспорту. З цього приводу правовому регулюванню відносин з перевезення вантажів залізницями приділяється пильна увага законодавця. Як свідчить світовий та вітчизняний досвід, надії на стихійне розв’язання екологічної безпеки транспорту, рассредоточенного серед суб’єктів господарювання різних форм власності, у порядку ринкового регулювання примарні, оскільки для більшості власників транспортних засобів важлива, головним чином економічність транспорту, а не його екологічна безпека. Тому в Директивах ЄС та актах національного законодавства країн-учасниць ЄС простежується чітка лінія на створення сприятливого середовища для функціонування та розвитку залізничного транспорту, але й одночасного ужосточіння вимог щодо технічної та екологічної безпеки. Слід відмітити, що головним заходом, який використовує для досягнення означених цілей європейський законодавець, стала вже давно апробована в Україні система ліцензування господарської діяльності з надання транспортних послуг у галузі перевезення. В той же час вітчизняні умови ліцензування в порівнянні з євро аналогами уявляються в більшій мірі прогресивними за охватом якісних параметрів діяльності перевезників.

Найбільш важливе практичне значення в українському правовому забезпеченні вантажоперевезень залізницею, окрім загальних нормативно-правових актів щодо регулювання господарської діяльності в цілому, мають Господарський кодекс України, Закон України «Про залізничний транспорт», Статут залізниць України та Правила перевезення вантажів залізничним транспортом.

Згідно з означеними Правилами вантажі до перевезення приймаються за наявності місячного плану або дозволу на перевезення.

У разі систематичного здійснення перевезень вантажів між залізницею та відправником укладається ***договір про організацію перевезень вантажів***. Одноразове перевезення може здійснюватися за ***окремим замовленням*** без укладення договору на умовах, погоджених залізницею і відправником.

Місячне планування перевезень вантажів у межах України, на експорт у треті країни та країни СНД та Балтії здійснюється на підставі замовлень відправників. Якщо між сторонами договору перевезення укладено договір про організацію перевезень, не пізніше 12 днів до початку наступного місяця відправник надає залізниці відправлення місячне замовлення на перевезення вантажів із зазначенням обсягів перевезень у вагонах (контейнерах) і тоннах окремо для кожної номенклатури вантажу, по кожній станції відправлення та станції призначення, з зазначенням вантажоодержувачів.

Разом з проектом місячного плану на перевезення вантажів відправники за наявності достатньої кількості вантажу надають управлінням залізниць відправлення ***плани перевезень вантажів маршрутами***. За відсутності такого плану маршрутизація здійснюється перевезником. Залізниці на підставі цих планів і договорів розробляють та узгоджують з відправниками ***календарні плани навантаження*** маршрутів та надсилають їх станціям для виконання. Календарні плани перевезень вантажів маршрутами можуть коригуватися залізницею за заявою відправника, наданою за дві доби до початку декади.

За два дні (не враховуючи дня подання) до початку декади відправник подає начальнику станції ***декадну заявку*** з розподілом подачі вагонів на кожний день.

План перевезення вантажів вважається виконаним за умови відвантаження передбаченої кількості тонн. Не використані для планового навантаження вагони надаються відправникові за його згодою для понадпланового перевезення. У разі використання передбаченої планом кількості вагонів і невиконання плану в тоннах станція за заявою відправника може надавати йому вагони в кількості, необхідній для виконання плану в тоннах.

Перевезення вантажів для виконання спеціальних рішень Кабінету Міністрів України в поточному місяці здійснюються за заявками відправників, поданими станції відправлення за 3 дні до початку навантаження. Якщо термін дії урядового рішення більше місяця, то замовлення на перевезення на наступний місяць подаються відповідно за 12 днів до початку місяця.

Перевезення вантажів понад план здійснюються за замовленнями відправників, поданими за 3 дні до дня навантаження, без обмеження планових перевезень та за умови платоспроможності відправника.

Порядок укладення договорів перевезення вантажу на залізничному транспорті та вирішення переддоговірних спорів та розбіжностей аналогічний за договори, які використовуються в автотранспортних перевезеннях. Ці питання розглянуто вище.

Згідно з Правилами приймання вантажів до перевезення вантажі, що потребують тари для збереження їх від утрати, псування або пошкодження при перевезенні, повинні пред'являтися у справній тарі, яка відповідає стандартам або технічним умовам, або (у разі відсутності спеціальних вимог) бути у стані, що забезпечує збереження вантажу. Упаковка, в якій вантаж пред'являється до перевезення, не повинна завдавати шкоди рухомому складу, залізничній колії й навколишньому середовищу.

Якщо при зовнішньому огляді тари або упаковки пред'явленого до перевезення вантажу будуть помічені недоліки, які можуть призвести до втрати, псування або пошкодження вантажу, то відправник зобов'язаний на вимогу станції їх виправити. Також на нього покладається обов’язок на вимогу станції пред'явити стандарт або технічні умови, сертифікат на відвантажувану продукцію (якщо вона підлягає сертифікації), а також на її тару. За перевезником закріплено право відмовити у прийманні вантажу у разі відсутності або неналежного його маркування, а також у

тарі, що не відповідає вимогам стандартів або інших нормативних документів.

Маса вантажу визначається відправником.

Договір про перевезення вантажу вважається укладеним з моменту оформлення перевізних документів і накладення в них календарного штемпеля станції відправлення. Факт приймання вантажу до перевезення, завантаженого у вагон (контейнер) відправником, підтверджується підписанням сторонами Пам'ятки про користування вагонами.

На кожне відправлення вантажу відправник повинен подати станції навантаження комплект перевізних документів, до якого входять: накладна, дорожня відомість та квитанція про приймання вантажу.

***Накладна*** – це основний перевізний документ встановленої форми, оформлений відповідно до вимог Статуту та Правил оформлення перевізних документів і наданий залізниці відправником разом з вантажем. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони - одержувача. Одночасно вона є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна та дорожня відомість супроводжують вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення.

***Дорожня відомість*** – також перевізний документ, який засвідчує факт згоди між відправником і залізницею про перевезення вантажу. Додатково на її зворотному боці зазначається час переходу вантажу з однієї залізниці на сусідню шляхом накладання календарних штемпелів з датою передачі вагонів. В дорожній відомості вчиняється й підпис про одержання вантажу, після якого одержувач може отримати накладну.

***Квитанція*** про приймання вантажу є документом, який підтверджує приймання перевезником як вантажу, так і усіх ризиків, пов’язаних з його перевезення на себе. Вона видається відправнику.

Завантаження вантажів у вагони (контейнери), а також вивантаження з них здійснюється відправниками та одержувачами. За наявності договору ці роботи може виконувати перевезник.

Залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках - продезінфіковані вагони та контейнери. Додаткова підготовка вагонів та контейнерів під завантаження вантажів, що потребують особливих умов перевезення і зберігання, може здійснюватися залізницею на підставі договору за рахунок відправника.

Про час подачі вагонів під завантаження, вивантаження засобами відправника, одержувача перевізник зобов'язаний повідомити їх не пізніше ніж за 2 години до подачі.

При отриманні вантажу одержувач зобов'язаний повністю вивантажити вантаж із вагона, очистити внутрішню та зовнішню поверхню вагону від бруду, захисної плівки, наклейок, бірок і написів, залишків вантажу, провести у разі перевезення тварин, птиці, сирих тваринних продуктів та швидкопсувних вантажів дезінфекцію у спеціально обладнаних місцях за свій рахунок.

Залізниця має право не приймати не очищені після вивантаження вагони і контейнери. В такому разі нарахування плати за користування вагонів (контейнерів) за весь час їх затримки під очищенням не припиняється.

Залізниці зобов'язані доставити вантажі за призначенням в установлені терміни. Визначення термінів доставки залежить от обраного способу перевезення – вантажною швидкістю або великою швидкістю. За загальним правилом при перевезенні вантажів застосовуються такі терміни:

Згідно з Правилами обчислення терміну доставки вантажу, у разі перевезення вантажною швидкістю:

- маршрутними відправками - 1 доба на кожні повні та неповні 320 км;
- вагонними відправками та відправками у великотоннажних контейнерах - 1 доба на кожні повні та неповні 200 км;
- дрібними відправками та відправками в середньотоннажних контейнерах - 1 доба на кожні повні та неповні 150 км.

У разі перевезення великою швидкістю:

швидкопсувних вантажів у рефрижераторних секціях - 1 доба на кожні повні та неповні 320 км;

швидкопсувних вантажів, які перевозяться у вагонах-термосах та вагонах з індивідуальним охолодженням, а також у критих вагонах маршрутами:

з охолодженням - 1 доба на кожні повні та неповні 350 км;

без охолодження - 1 доба на кожні повні та неповні 400 км;

тварин маршрутами - 1 доба на кожні повні та неповні 300 км;

тварин окремими вагонами та групами вагонів - 1 доба на кожні повні та неповні 230 км;

інших вантажів вагонними відправками - 1 доба на кожні повні та неповні 250 км;

вантажів у рефрижераторних контейнерах – 230 км.

Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого терміну доставки.

Про прибуття вантажу перевезник повідомляє одержувача в той же день або до 12-ої години наступного дня. В разі порушення вказаних строків повідомлення одержувач звільняється від внесення плати за користування вагонами (контейнерами) і за зберігання вантажу до того часу, як буде надіслано повідомлення.

Залізниця може на заяву відправника, одержувача змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення (переадресувати вантаж), з оплатою витрат за договірним тарифом.

Одержувач зобов'язаний прийняти і вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу, навіть, якщо ця поставка йому не передбачена планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом та ін.). в такому разі одержувач приймає вантаж на відповідальне зберігання. Відмова від прийняття вантажу припускається лише у разі коли якість вантажу через псування або пошкодження змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового його використання. При цьому відповідальність за псування і пошкодження вантажу, що сталися через його несвоєчасне вивантаження і вивезення одержувачем, а також через затримку вагонів на залізничних під'їзних коліях і станціях з його вини, несе сам одержувач.

Вантажі, що прибули, зберігаються на станції безкоштовно протягом доби. Цей термін обчислюється з 24-ої години дати вивантаження вантажу засобами залізниці або з 24-ої години дати подачі вагонів під вивантаження засобами одержувача. За зберігання вантажу на станції понад зазначений термін справляється

додаткова плата, незалежно від того, чиїми засобами здійснюється охорона вантажу.

Згідно з Правилами зберігання вантажі, вивантажені на місцях загального користування, можуть зберігатися в залежності від їх властивостей у критих складах або на відкритих платформах і майданчиках впродовж граничних строків зберігання, які встановлюються в залежності від виду вантажу. Так, протягом ***6 годин*** зберігаються лід та свіже молоко. ***12 годинний*** термін – для вибухових і сильнодіючих отруйних речовин, дріжджів, живих тварин, птиці, риби, молочних продуктів, м'ясопродукції, овочів і грибів свіжих (крім капусти, картоплі і буряків) та інш. Впродовж ***однієї доби*** зберігається картопля, буряки і капуста, шкіра, шкури і хутра невичинені, напої безалкогольні, спирт, пиво, продукти основної хімічної промисловості, хліб. ***Дві доби*** встановлено для овочів, грибів, фруктів та ягід консервованих, живих рослин (крім зрізаних), яєць. ***Три доби*** можна зберігати речовини для удобрення землі, вапно, вироби з очерету, лози, лика, соломи, сіно, макулатуру, торф. Усі інші вантажі, крім домашніх речей, зберігаються ***п'ять діб***. Домашні речі - ***30 діб***. На прохання вантажовласників залізниця може надавати їм за окремою угодою місця в смузі відведення, на відкритих майданчиках та в складах станцій для зберігання вантажів на строк, більший граничного терміну зберігання.

Перебіг терміну граничного зберігання вантажу починається з моменту його вивантаження.

Якщо одержувач не сплатив усі належні залізниці платежі за вантаж, що прибув, протягом граничного терміну зберігання його на станції, то залізниця використовує заставне право на вантаж і реалізовує його для покриття своїх витрат.

За загальним правилом вантажі видаються на станції призначення одержувачу, зазначеному у накладній, після внесення усіх належних залізниці платежів з поміткою про це в дорожній відомості. В той же час можлива передача вантажу іншій особі в випадках, зазначених у Статуті залізниць.

Так, якщо залізниця не має можливості видати вантаж одержувачу, зазначеному у накладній, вона вчиняє з вантажем дії за вказівкою відправника, який зобов'язаний дати таку вказівку у тридобовий термін від дня вручення йому повідомлення. Якщо вказівка відправника не надійшла в зазначений термін, перевез-

ник може реалізувати вантаж або повернути його відправнику у разі неможливості реалізувати. Реалізація вантажу залізницею можлива й у разі перебування його на станції понад граничні терміни зберігання, а також якщо перевезник не має можливості доставити вантаж і видати його одержувачу, якщо подальше транспортування вантажу призведе до його втрати або пошкодження (аварія, стихійне лихо, воєнні дії та інш.) та при виявленні вантажу без документів.

Оцінка вантажів у цих випадках здійснюється комісійно представниками залізниці, організації, якій передається вантаж, та місцевих фінансових і торгівельних органів у порядку, встановленому відповідними правилами із складанням акту.

Згідно з Правилами реалізації вантажу встановлення вартості реалізації здійснюється з дотриманням таких вимог:

товарно-матеріальні цінності з групи товарів широкого вжитку і продукція виробничо-технічного призначення - за ринковими цінами, а також цінами, що регулюються державою, з урахуванням їх фактичного стану та зносу на день оцінки. При цьому товари низької якості, нестандартні та ті, що були в користуванні, оцінюються за цінами можливої реалізації;

худоба, птиця, кролі, бджоли, шкіряна сировина і хутро, сільськогосподарська продукція - за цінами можливої реалізації;

транспортні засоби - на підставі висновків технічної експертизи з урахуванням ринкових цін та фактичного їх стану на день оцінки. Якщо подальша експлуатація транспортних засобів за експертним висновком неможлива, вони розкомплектовуються для взяття на облік окремих комплектуючих деталей і складається їх опис, акт оцінки та передачі майна за цінами можливої реалізації.

При цьому сума, одержана залізницею за реалізований вантаж, за відрахуванням належної їй плати, перераховується зазначеним у накладній одержувачу або відправнику залежно від того, хто з них оплатив вартість вантажу. У разі неможливості такого розрахунку у зв'язку з відсутністю одержувача або відправника чи їх правонаступників зазначені кошти повинні використовуватися для відшкодування збитків від претензій або позовів за вантажі, не доставлені за призначенням.

В той же час такі широкі повноваження перевезника стосовно вантажу, який не перебуває в його власності, викликають появу масових зловживань з його боку. Дослідники проблем правового

регулювання відносин з залізничних вантажоперевезень майже одностайні в думці щодо неправомірності цього становища. Слушною, на наш погляд є думка Р.Я. Тюріна щодо необхідності впровадження презумпції, згідно з якою будь-який недоставлений одержувачеві вантаж слід вважати використаним для власних потреб залізниці, поки не буде доведено інше.

При видачі вантажу одержувачеві за загальним правилом, перевезник не повинен проводити перевірку цілостності вантажу. Такий обов'язок настає у традиційних для транспорту випадках,що були розглянуті вище, а також додатково виключно для залізниці - у разі прибуття вантажу, який був завантажений (вивантажений) залізницею; та прибуття вантажів у вагонах навалом і насипом за вимогою одержувача (за договірним тарифом).

З урахуванням особливих властивостей певних видів вантажів або способу їх транспортування розроблено окремі Правила щодо поводження з ними (наприклад, стосовно вантажів, які змерзаються; швидко псуються; підлягають фітосанітарному або ветеринарно-санітарному контролю; перевозяться універсальними або спеціалізованими вагонами, вагонами відкритого типу, транспортних пакетах; навалом, наливом, насипом).

Питання відповідальності сторін за договором перевезення вантажів залізничним транспортом вирішуються згідно з загальними положеннями відповідальності, які описані вище стосовно автомобільного транспорту, в той же час існують певні особливості. В рамках цього підрозділу вважаємо за доцільне зупинитися саме на цих специфічних випадках.

Загальними підставами відповідальності сторін є такі:

А) невиконання плану перевезень.

1) незабезпечення перевезником подачі вагонів для виконання плану перевезень та невикористання вантажовідправником поданих вагонів чи відмову від них. З цих підстав винна сторона сплачує штраф у таких розмірах:

- за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, - з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;

- за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах, - за вагон по дві добові ставки плати.

2) незабезпечення завантаження маршруту - з винної сторонни стягується, крім штрафу за невиконання плану перевезень,

штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

Така ж відповідальність встановлена й за недотримання зобов'язань по надплановим і позапланових перевезенням вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею.

Крім цього, відправник несе відповідальність за невиконання плану перевезень по залізницях не тільки по станціям відправлення, а й по станціям призначення – у вигляді штрафу у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном вагоном. Тобто незважаючи на те, що невиконання плану перевезень з вини відправника – це однн вид порушення, санкції сплачуються порушником-відправником двічі – окремо за пунктом відправлення і пунктом призначення.

***Вантажовідправник*** звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним законодавством виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено виробництво відвантажуваної продукції протягом не менше як трьох діб підряд;

б) обмеження перевезень;

в) невикористання вагонів, поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

г) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;

д) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

Якщо вантажовідправник письмово відмовився від вагонів, передбачених заявкою, не менш ніж за дві доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на третину.

Перевезник звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у випадках, передбачених п.п. «а», «б» для відправника, а також у разі:

а) затримки вантажовідправником вагонів під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів, які були затримані під ви-

вантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;

б) незабезпечення подачі вагонів через неплатоспроможність відправника;

в) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);

г) незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

Розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень здійснюється перевезником після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця. Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

Б) забезпечення збереження вантажу перевезником.

Залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі іншому підприємству. Ці правила не поширюються на перевезення особливо цінних та небезпечних вантажів, заходи по охороні яких здійснюються відправником.

За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу перевезник несе відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від нього причин. Залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме:

а) за втрату чи недостачу - у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі;

б) 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;

в) за псування і пошкодження - у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу.

Перевезник звільнюється від відповідальності за незбереження вантажу, якщо:

а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні з непошкодженими пломбами відправника, а також якщо вантаж прибув у не-

пошкодженому 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;

е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:

1) таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;

2) завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон, який перед тим був вивантажений цим же відправником;

3) здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;

4) стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

Відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні - після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення. Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У разі, коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, зазначена сума зменшується з урахуванням збитку.

Слід відмітити, що деякі підстави звільнення перевезника від відповідальності за незбереження вантажу, за справедливою дум-

кою дослідників, об'єктивно сприяють втраті вантажу при перевезенні внаслідок прохолодного відношення залізниці до питань охорони вантажів. Так, найбільш складними при практичному застосуванні є п.п. «а» та «е». Згідно з п. «а» непошкоджені пломби, вагон та відсутність ознак втрати або пошкодження чи псування вантажу – є показником того, що перевезник належно виконував свої обов'язки щодо збереження вантажів. В той же час на перевірку усіх вказаних ознак згідно п.76 Статуту залізниць надається час від однієї хвилини на вагон до 30 хвилин на всю пред'явлену партію вагонів. Такий термін, звичайно, занадто малий для виявлення ознак незбереження, особливо якщо вони неявні.

П. «е» звільнює перевезника від відповідальності за абсолютно невизначеним ознакам – «іншим обставинам, які залізниця не могла передбачити», тобто сбереженність вантажу в шляху ставиться в пряму залежність від рівня кваліфікації конкретних працівників (взагалі терміном «інших» на користь залізниці іспещрен весь Статут залізниць). В той же час ані інші транспортні статути, ані статути залізниць інших країн (наприклад, Росії, Білорусі) такої умови не містять. В Угоді про міжнародне вантажне сполучення, яке діє з 1 листопада 1951 р. зі змінами та доповненнями станом на 1 січня 1998 р. (ст.ст. 3, 23) аналогічний варіант сформульовано чітко: «перевізник не міг усунути».

Наступна підстава відповідальності перевезника В) про строчка доставки вантажу.

Згідно з п. 116 Статуту залізниць за несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать суб'єктам господарювання або орендовані ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

10 відсотків провізної плати - за прострочення на дві доби;

20 відсотків провізної плати - за прострочення на три доби;

30 відсотків провізної плати - за прострочення на чотири і більше діб.

Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем із станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув. Перевезник не несе відповідальності за порушення термінів

доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці обставин.

Мізерні штрафи за прострочку доставки вантажу також косвеним чином впливають на збереженість вантажів, оскільки за цих умов є дозволітельними нескінченні простої вагонів на шляху спрямування, що об'єктивно створює умови для розкрадання вантажів.

Відправник несе відповідальність за пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника (Г)). В такому випадку з нього, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення. Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, він повинен відшкодувати спричинені збитки. Така ж санкція передбачена й за неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача.

Д) за затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил або неналежне їх оформлення, вантажовідправник вносить плату за користування вагонами та контейнерами, і несе відповідальність перед залізницею за наслідки затримки вагонів і контейнерів (А)).

Передбачена відповідальність сторін й за подача (здачу) неочищеного рухомого складу у вигляді штрафу у розмірі 50 відсотків добової плати за користування вагонами і контейнерами.

Не менш, ніж в збереженні вантажу вантажовласники та перевезник зацікавлені й в збереженні своїх або орендованих вагонів. Разом з цим, за пошкодження і втрату вагонів, контейнерів вантажовласником (відправником або одержувачем) під час навантаження або вивантаження він несе відповідальність перед залізницею у розмірі фактично заподіяної шкоди, а також зобов'язаний відшкодувати перевезнику збитки, завдані внаслідок пошкодження рухомого складу.

У разі самовільного використання залізницею вагонів, що належать вантажовласникам або орендовані ними, залізниця сплачує їм плату за користування ваганами. При ушкодженні вагонів під час користування залізниця відповідає у розмірі фактично за-

подіяної шкоди. Якщо ці вагони було втрачено перевезник зобов'язаний надати відповідні вагони для тимчасового безкоштовного користування, а після трьох місяців з моменту їх втрати – передати вагони замість втрачених. У разі відсутності у залізниці відповідного рухомого складу вона зобов'язана відшкодувати його вартість.

В той же час вантажовласникам потрібні вагони в натурі, а не їх вартість. Статут залізниць Росії, наприклад, в цієї ситуації більш надійно захищає законні інтереси вантажовласників, ніж український, предписуючи залізниці відшкодовувати вагони виключно в натурі.

Обставини, що можуть бути підставою для відповідальності сторін за договором перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць.

***Комерційний акт*** складається для засвідчення таких обставин:

а) невідповідності найменування, маси і кількості місць вантажу натурою з даними, зазначеними у транспортних документах;

б) у разі виявлення вантажу без документів або документів без вантажу;

в) псування, пошкодження вантажу;

г) повернення залізниці вкраденого вантажу.

В усіх інших випадках обставини, що виникли в процесі перевезення вантажу і які можуть бути підставою для відповідальності, оформляються ***актами загальної форми***.

Пред'явленню залізниці позову може передувати пред'явлення до неї претензії, для чого встановлено шестимісячний строк. Цей строк обчислюється:

а) з дня видачі вантажу – для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу;

б) через 30 діб з дня закінчення терміну доставки - для претензій про відшкодування за втрату вантажу;

в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення - для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;

г) від дня видачі вантажу - для претензій з приводу прострочення доставки вантажу;

е) після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для оплати штрафу, - для претензій про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень;

ж) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлення претензії, - в усіх інших випадках. Претензія підлягає розгляду протягом 1 місяця.

Позови до господарського суду за місцем знаходження відповідача протягом 6 місяців за загальними правилами господарського судочинства.

## 3. Особливості правового регулювання доставки вантажів авіаційним транспортом

Вантажні перевезення авіаційним транспортом стають дедалі поширенішими, а за певних географічних умов навіть єдиним можливим способом переміщення вантажу. Правова регламентація перевезень вантажів авіатранспортом здійснюється цілим комплексом нормативних актів, а також міжнародних конвенцій, учасником яких є Україна. Структурно правова база відносин перевезення вантажу авіаційним транспортом представлена міжнародними конвенційними актами (зокрема, Конвенція з уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, підписана у Варшаві 12.10.1929 р. (далі – Варшавська конвенція)), кодифікованими законодавчими актами (Повітряний кодекс України від 04.05.1993 р.), цілою низкою підзаконних нормативно-правових актів (зокрема, Накази Державіаслужби «Про затвердження Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом» від 02.11.2005 р., «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» від 14.03.2006 р.).

Загальні засади повітряних перевезень вантажів визначені у розділі XI Повітряного кодексу України. Зокрема, ст. 60 цього Кодексу проголошує, що повітряні перевезенная виконуються на підставі договору. При цьому кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Окремо акцентується увага на договорі чартеру (фрахтування повітряного судна), за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язу-

ється надати іншій стороні (фрахтувальнику) за плату всю місткість одного чи кількох повітряних суден на один або кілька рейсів для повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу і пошти або для іншої мети, якщо це не суперечить чинному законодавству України.

При виконанні повітряних перевезень перевізник та аеропорт зобов'язані дотримувати загальних правил повітряних перевезень пасажирів, багажу, вантажу і пошти, а також нормативів якості обслуговування пасажирів і клієнтури, встановлених відповідним органом державної виконавчої влади. Повітряний перевізник на підставі загальних правил має право встановити свої правила повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення ефективності та якості перевезень і не містять умов та норм обслуговування пасажирів і клієнтури нижчих за рівень вимог, встановлених відповідним органом державної виконавчої влади.

Умови і правила перевезення пошти погоджуються з Міністерством транспорту та зв'язку України.

Відповідно до ст. 63 Повітряного кодексу України перевезення зброї, боєприпасів, вибухових і отруйних речовин, ядерного палива, радіоактивних речовин та інших вантажів, які належать до особливо небезпечних, здійснюються за дозволом компетентних органів згідно з спеціальними правилами, що встановлюються органами державного регулювання діяльності авіації України.

Іноземні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно з законодавством України, міжнародними угодами та договорами.

Особливості правового регулювання відносин перевезення вантажів авіатранспортом встановлені у вищезгаданих Правилах повітряних перевезень вантажів, затверджених Наказом Державіаслужби від 14.03.2006 р. (далі – Правила). Позитивною рисою цих Правил є те, що вони підготовлені на виконання Програми інтеграції України до Європейського Союзу, схваленої Указом Президента України від 14 вересня 2000 року № 1072, та адаптовані до положень Варшавської конвенції та Умов договору перевезення вантажів, установлених Міжнародною асоціацією повітряного транспорту.

Вказані Правила встановлюють загальні умови перевезення вантажів повітряним транспортом, за яких забезпечується належний рівень безпеки польотів та якості перевезень.

Сферою дії цих Правил визначено, що вони застосовуються щодо всіх комерційних операцій з транспортування вантажу (у тому числі до міжнародних та внутрішніх повітряних перевезень), що здійснюються перевізником, уключаючи обслуговування, що належить до цих перевезень, і якщо перевізником не буде встановлено інше, - щодо безкоштовних операцій. Якщо є підстави для розумного сумніву щодо умов транспортування, перевізник має право на власний розсуд визначати, які положення цих Правил слід застосовувати.

Увага акцентується на тому, що ці Правила повинні розглядатися іноземними авіаперевізниками як імперативна норма національного законодавства і обов'язково поширюватися на іноземних перевізників, які здійснюють продаж вантажних перевезень на території України, у частині інформування довірителя у порядку, установленому згаданими Правилами. При цьому важливо пам’ятати застереження про те, що якщо будь-яке положення цих Правил суперечить положенням міжнародного договору, який є частиною законодавства будь-якої країни, на територію, з території або через територію якої здійснюється перевезення, або національному законодавству такої країни, що загрожує виконанню договору перевезення, то таке положення цих Правил не застосовується.

За загальним правило перевезення вантажу здійснюється відповідно до умов договору перевезення. Відповідно до ч. 1 ст. 307 Господарського кодексу України за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установлений законодавством чи договором строк та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажоодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Договір перевезення вантажу укладається в письмовій формі. Укладення договору перевезення вантажу підтверджується складенням перевізного документа (транспортної накладної, коносамента тощо) відповідно до вимог законодавства. Таким документом при перевезенні вантажу авіаційним транспортом є авіавантажна наклад-

на. При цьому у Правилах зазначено, що замість авіавантажної накладної можуть застосовуватися інші засоби, що забезпечують збереження інформації щодо його транспортування в електронному вигляді. При застосуванні таких засобів перевізник має право видати вантажовідправнику документ, що замінює авіавантажну накладну.

Авіавантажна накладна підтверджує існування договору перевезення вантажу між перевізником і вантажовідправником, які зазначені в цьому документі, і прийняття вантажу до перевезення на умовах, визначених у цьому документі. Будь-які дані в авіавантажній накладній щодо ваги, розмірів та упакування вантажу, а також кількості місць є свідченням повідомлених даних. Дані щодо кількості, об'єму та стану вантажу не є доказом проти перевізника, за винятком випадків, коли такі дані стосуються фактичного стану вантажу і перевізником здійснена перевірка цих даних у присутності вантажовідправника, про що зроблена відмітка в авіавантажній накладній.

Умови договору перевезення, наведені в авіавантажній накладній, не повинні суперечити Правилам. Відсутність, неправильність чи втрата авіавантажної накладної не впливають ні на існування, ні на дійсність договору перевезення.

Вантажовідправник повинен оформити чи мати оформлену від свого імені авіавантажну накладну у формі, кількості копій і способом, установлені перевізником, та надати таку авіавантажну накладну перевізнику разом з вантажем не пізніше ніж у час, визначений перевізником (його агентом).

Якщо дані щодо тарифів і зборів не були визначені, перевізник повинен указати в авіавантажній накладній суму, що підлягає оплаті вантажовідправником за транспортування вантажу.

При транспортуванні декількох місць вантажу, якщо товари неможливо транспортувати на одному повітряному судні (на одному транспортному засобі) або якщо транспортування товарів за однією авіавантажною накладною забороняється застосовуваними законами чи правилами перевізника, перевізник має право вимагати від вантажовідправника оформлення авіавантажних накладних окремо на кожне місце вантажу.

Перевізник за заявою вантажовідправника може оформити авіавантажну накладну і стягнути за це з вантажовідправника

відповідну плату. При цьому перевізник діє за згодою і від імені вантажовідправника. Якщо вантажовідправником надана авіавантажна накладна (або інша інформація та інструкції щодо товарів), яка неправильно заповнена, не містить усіх необхідних даних та інструкції щодо вантажу або містить будь-яку помилку, перевізник має право, але не зобов'язаний, зробити в авіавантажній накладній необхідні правки або оформити нову авіавантажну накладну. При цьому перевізник діє від імені вантажовідправника, не беручи на себе ніяких зобов'язань щодо таких дій.

Перевізник має право не приймати до перевезення вантаж, якщо авіавантажна накладна має виправлення, зроблені неперевізником (його агентом), підтерті чи нерозбірливі записи.

Якщо стан вантажу чи його упакування незадовільний чи вантаж чи упакування ушкоджені зовні, то вантажовідправник повинен вказати в авіавантажній накладній фактичний стан вантажу. Якщо вантажовідправник не в змозі це зробити або якщо вказані дані нечіткі, перевізник має право включити в авіавантажну накладну дані про фактичний стан вантажу, його особливі властивості або уточнити дані, раніше включені в авіавантажну накладну. При цьому вважається, що перевізник діє від імені вантажовідправника.

Перевізник має право вимагати від вантажовідправника надати письмові відомості щодо характеру вантажу, якщо це вимагається відповідними застосованими законами.

Вантажовідправник відповідає перед перевізником (іншими особами) за правильність, точність і повноту даних та інструкцій щодо вантажу, уключених ним (або від його імені) в авіавантажну накладну або наданих перевізнику для включення в авіавантажну накладну.

Вантажовідправник відповідає перед перевізником за будь-яку шкоду, заподіяну йому або іншій особі через неправильність, неточність чи неповноту даних та інструкцій щодо вантажу, уключених ним (або від його імені) в авіавантажну накладну або наданих перевізнику щодо вантажу. В свою чергу перевізник відповідає перед вантажовідправником за будь-яку шкоду, заподіяну вантажовідправнику або іншій особі через неправильність, неточність чи неповноту даних та інструкцій, включе-

них перевізником (від його імені) в авіавантажну накладну щодо вантажу.

Тарифи і збори за транспортування вантажу, застосовані перевізником, повинні бути опубліковані перевізником або від його імені (або якщо не опубліковані, то розраховані згідно з тарифними нормативами перевізника) і дійсні на день видачі авіавантажної накладної. Якщо тарифи чи збори не відповідають опублікованим рівням, то різниця між опублікованим рівнем і застосованим тарифом чи збором повинна бути повернута вантажовідправнику (вантажоодержувачу) або стягнута з вантажовідправника (вантажоодержувача).

Якщо інше не встановлено перевізником, опубліковані тарифи і збори включають повітряне перевезення вантажу між визначеними перевізником аеропортами чи між аеропортом та іншим пунктом посадки або пунктом, який міститься біля пункту посадки. До таких опублікованих тарифів і зборів не входять:

1) оплата за навантаження, доставку і міське термінальне обслуговування до/від аеропорту, якщо ці послуги не надаються перевізником;

2) оплата за зберігання і складські послуги, а також надання засобів обслуговування;

3) оплата за послуги зі страхування;

4) здійснення авансових платежів;

5) оплата за митне оформлення товарів;

6) збори (у тому числі митні збори), податки, а також штрафи, накладені чи стягнуті відповідними державними органами чи адміністрацією аеропорту;

7) витрати, зазнані перевізником для відновлення ушкодженого упакування;

8) оплата за перевезення у зворотному напрямку з пункту призначення до пункту відправлення чи до іншого пункту, ніж пункт призначення, якщо таке перевезення не здійснюється за рішенням перевізника.

Опубліковані перевізником тарифи і збори мають пріоритет щодо комбінації проміжних тарифів і зборів, які застосовуються між тими самими пунктами за тим самим маршрутом.

Якщо два чи більше зборів відповідають одному й тому самому товару, у тій самій формі відправки, за тим самим маршрутом, то застосовується найнижчий із зазначених зборів:

1) збір, розрахований до кількості товару, який має бути відправлений за тарифом, що застосовується до такої кількості;

2) збір, розрахований до більшої кількості товару, який має бути відправлений за нижчим тарифом, що застосовується до такої більшої кількості;

3) збір, що застосовується до партій вантажів.

Усі податки, мито й збори, що накладаються при перевезенні вантажу державними органами чи адміністрацією аеропорту будь-якої країни, на території, з території або через територію якої здійснюється перевезення, не включаються до опублікованих тарифів і зборів та підлягають оплаті вантажовідправником чи вантажоодержувачем. Перевізник може (але не зобов'язаний) оплачувати такі податки, мито й збори.

Оплата тарифів і зборів може бути зроблена в іншій валюті, ніж та, у якій опубліковані ці тарифи і збори. Курс обміну розраховується таким чином:

1) у разі попередньої оплати тарифів і зборів за перевезення (тобто оплати тарифів і зборів вантажовідправником під час його прийняття перевізником вантажу до перевезення) застосовується банківський курс обміну валюти, який використовує перевізник у день видачі авіавантажної накладної;

2) у разі оплати за перевезення при доставці вантажу (тобто оплати тарифів і зборів вантажоодержувачем під час доставки вантажу) застосовується банківський курс обміну валюти, дійсний на день, коли повідомлення про прибуття вантажу було надіслано вантажоодержувачу, або на день оплати таких тарифів і зборів.

Усі суми, збори, податки й авансові платежі, сплачені перевізником, і будь-які інші суми, що підлягають сплаті перевізником, уважаються застосовними до договору перевезення незалежно від того, чи вантаж уважається втраченим, ушкодженим або таким, що не може бути доставлений у пункт призначення, зазначений в авіавантажній накладній. Ніякі претензії, позови та вимоги щодо компенсації у разі втрати чи ушкодження вантажу не повинні розглядатися перевізником, доки всі застосовані суми, збори, податки й авансові платежі щодо його транспортування не будуть оплачені, за винятком випадків, коли яка-небудь частина товару не доставлена. Претензії, позови та вимоги щодо недоставленого вантажу повинні розглядатися перевізником,

навіть якщо не оплачені всі суми, збори, податки й авансові платежі, витрати з його транспортування. Суми за транспортування частини вантажу не можуть відніматися від загальної суми, що підлягає сплаті за транспортування усього вантажу.

Якщо розмір витрат чи виплат щодо транспортування вантажу не може бути визначений під час передачі вантажу для транспортування, перевізник має право вимагати, щоб вантажовідправник уніс перевізнику суму, визначену ним як достатню, щоб покрити такі витрати і виплати. Остаточний перерахунок між перевізником і вантажовідправником у зв'язку з таким депозитом має бути зроблений після виконання договору перевезення вантажу і визначення точної суми таких витрат і виплат.

Крім тих випадків, коли перевізник погоджується продовжити надання кредиту, усі застосовані до договору перевезення суми підлягають оплаті способом, прийнятним для перевізника під час прийняття вантажу до перевезення.

Вантажовідправник повинен гарантувати перевізнику оплату всіх неоплачених виплат і авансових платежів, які зроблені або які повинен зробити перевізник, і всіх витрат, виплат, штрафів, утрат часу, збитків та інших сум, що зазнав перевізник у зв'язку з:

1) уключенням до вантажу виробів, перевезення яких заборонене згідно із застосованими законами;

2) неправильним чи недостатнім маркуванням, нумерацією, адресацією, упакуванням товарів чи описом вантажу;

3) відсутністю, затримкою чи нечіткістю будь-якого дозволу на експорт чи імпорт, чи будь-якого необхідного свідоцтва або документа, який вимагається відповідними державними органами;

4) неправильною митною оцінкою;

5) неправильною заявою щодо ваги чи об'єму товарів, що підлягають транспортуванню.

При здійсненні постачання або при виконанні будь-яких інших зобов'язань перевізником, що є результатом договору перевезення вантажу, вантажоодержувач зобов'язаний сплатити всі неоплачені авансові платежі і виплати, які зробив перевізник, і всі витрати, виплати, штрафи, утрати часу, збитки й інші суми, яких зазнав перевізник, крім заздалегідь оплачених зборів, але таке зобов'язання не звільняє від зобов'язань вантажовідправника щодо надання перевізнику гарантій оплати зазначених сум, якщо

інше не передбачено договором. Перевізник має право розпоряджатися заставою щодо кожної з попередніх операцій з транспортування вантажу і в разі несплати належних йому платежів має право реалізувати товар для погашення своїх витрат за умови, що перед тим, як продавати, перевізник відправить усі зауваження та повідомлення про це вантажовідправнику (вантажоодержувачу) за адресою, зазначеною в авіавантажній накладній. Ніякий такий продаж не звільняє перевізника від зобов'язань за договором перевезення вантажу, а також від відповідальності вантажовідправника (вантажоодержувача) щодо сплати будь-яких відповідних сум, за які вони відповідатимуть усі разом чи кожний окремо відповідно до вини кожного з них. Ніяке таке право розпоряджатися заставою чи здійснювати продаж не повинно бути використане перевізником після постачання товару чи передачі його під відповідальність вантажоодержувачу.

Якщо вага брутто вантажу, його розміри, кількість чи оголошена цінність вантажу при транспортуванні перевищать вагу брутто, розміри, кількість чи оголошену цінність вантажу, відповідно до яких була попередньо розрахована вартість перевезення, перевізник має право вимагати оплати вантажовідправником чи вантажоодержувачем таких змін у вартості.

Зміни у вартості попередньо сплаченого перевезення вантажу можуть бути застосовані до договору перевезення за умови, що запит з цього приводу зроблений у письмовій формі до постачання вантажу вантажоодержувачу (його агенту).

Вантажі до перевезення повинні прийматися перевізником у залежності від наявності придатних транспортних засобів і вільних вантажних ємностей. Для цього необхідно здійснювати попереднє бронювання. Без попереднього бронювання вантаж до перевезення може прийматися на визначених перевізником маршрутах і за встановленої перевізником ваги (об'єму).

Підтверджене бронювання дає право на перевезення вантажу тільки в той день і на тому рейсі, на якому здійснене бронювання відповідної ємності, і між тими пунктами, що були визначені при бронюванні між перевізником і вантажовідправником і внесені в авіавантажну накладну.

Бронювання вважається попереднім доти, доки перевізник не видав вантажовідправнику належним чином оформлену авіавантажну накладну.

Визначені категорії вантажів, а також вантажі, визначені перевізником, не приймаються до перевезення без підтвердженого бронювання за всім маршрутом перевезення.

Заява вантажовідправника на бронювання повинна включати такі дані:

найменування вантажу, кількість місць, загальну вагу і об'єм;

розміри кожного місця;

маршрут, рейс і дату відправлення;

найменування і номер документа, що гарантує оплату перевезення;

особливі властивості вантажу, що вимагають спеціальних умов транспортування чи запобіжних заходів при його транспортуванні і зберіганні.

Якщо запитуваний вантажовідправником маршрут є неприйнятним для перевізника, то перевізник має право вибрати маршрут на власний розсуд.

Заява про бронювання вважається прийнятою перевізником з моменту повідомлення про це особи (вантажовідправника чи перевізника), яка зробила запит про бронювання.

Бронювання на визначений рейс недійсне і не буде покладати на перевізника будь-яких зобов'язань, якщо:

1) вантажовідправник не сплатив за транспортування вантажу в терміни, що встановлені перевізником;

2) вантажовідправнику не видана (з вини вантажовідправника) належним чином оформлена авіавантажна накладна на перевезення вантажу відповідним рейсом і у відповідних графах авіавантажної накладної не зроблена відмітка про бронювання.

Вантажовідправник зобов'язаний доставити вантаж в аеропорт чи в інше місце відправлення не пізніше ніж у час, визначений перевізником (його агентом) для виконання адміністративних формальностей і відповідних процедур щодо відправлення вантажу.

Якщо вантажовідправник не доставив вантаж до встановленого строку чи доставив його з неправильно оформленими документами, чи не підготував вантаж до відправлення згідно із застосованими законами, то перевізник має право анулювати раніше зроблене для цього вантажу бронювання.

Перевізник не відповідає перед вантажовідправником чи вантажоодержувачем за збитки, які є наслідком несвоєчасної доставки вантажовідправником вантажу в аеропорт або в інше місце відправлення, визначене перевізником.

Будь-який товар з оголошеною цінністю понад 20 дол. США (двадцять доларів США чи еквівалент в іншій валюті) за один кілограм не приймається до транспортування без попередньої домовленості.

Будь-який товар з оголошеною цінністю понад 1 000 000 дол. США (один мільйон доларів США чи еквівалент в іншій валюті) приймається до транспортування лише на спеціальних умовах.

Оголошена цінність товару при транспортуванні не може перевищувати оголошеної вартості для митних органів.

Вантажовідправник відповідає за належне упакування товарів, що приймаються до транспортування і які можливо транспортувати за звичайних умов, не зашкоджуючи пасажирам, іншим вантажам, повітряному судну (іншим транспортним засобам, що беруть участь у транспортуванні), терміналам аеропортів. Перевізник має право відмовитися прийняти товари до перевезення, якщо вага брутто, розміри, кількість або оголошена цінність не відповідають попередньо заявленим чи погодженим з перевізником. Вантажовідправник і вантажоодержувач разом чи кожний окремо, відповідно до вини кожного з них, повинні відшкодувати збитки, завдані перевізнику (іншим перевізникам, що брали участь у перевезенні), пасажирам, іншим вантажовідправникам, аеропортам, якщо при перевезенні виявився характер вантажу, про який раніше не було заявлено і через який була заподіяна шкода, якщо інше не передбачено договором.

Товари повинні бути упаковані таким чином, щоб гарантувати їх безпечне транспортування за звичайних умов перевезення і обробки. Кожне місце вантажу повинне бути промарковане з нанесенням назви і повної поштової адреси вантажовідправника і вантажоодержувача, а якщо адреса фактичного вантажоодержувача інша, ніж та, що зазначена в авіавантажній накладній, то в авіавантажній накладній повинна бути зазначена така інша адреса фактичного вантажоодержувача.

Перевізник зобов'язаний перевірити придатність вантажу і його впакування для транспортування, придатність відповідного

обладнання для обробки вантажу та забезпечити відповідні умови для безпечного транспортування вантажу, якщо:

1) транспортування, експедирування, імпорт вантажу не заборонений застосованими законами;

2) упакування вантажу придатне для його транспортування на повітряному судні;

3) вантаж супроводжується необхідними документами;

4) вантаж не завдає шкоди пасажирам, іншим вантажам, повітряному судну.

Вантаж приймається до транспортування лише після попередньої оплати, якщо:

1) вантажоодержувач недієздатна особа;

2) вантажоодержувач - урядове агентство (крім випадків, коли відповідне урядове агентство надає належним чином оформлені гарантії оплати);

3) вантаж швидкопсувний або вантаж складається з інших визначених перевізником категорій;

4) застосовані закони країни призначення забороняють оплату транспортування вантажу безпосередньо при його доставці.

Великогабаритний і довгомірний вантаж не приймається до транспортування без попередньої домовленості. Якщо для обробки великогабаритного і довгомірного вантажу необхідні спеціальні засоби, то він приймається до транспортування, якщо такі засоби забезпечені і застосовуються за рахунок вантажовідправника чи вантажоотримувача.

Важкі вантажі, які мають тиск на одиницю площі, що перевищує встановлені перевізником обмеження, повинні бути забезпечені відповідними додатковими засобами для використання на повітряному судні для зменшення тиску на одиницю площі. Вага таких додаткових засобів включається до ваги всього вантажу.

Вантажовідправник чи довіритель відповідають усі разом чи кожний окремо, у межах вини кожного з них, за недотримання особливих умов прийняття до транспортування вантажів і зобов'язані компенсувати перевізнику будь-які виплати і витрати, що здійснені перевізником чи стягнуті з перевізника у зв'язку з транспортуванням такого вантажу, якщо інше не передбачено договором.

Перевізник має право зробити огляд упакувань і товарів та вимагати від вантажовідправника додаткові документи та інформацію щодо характеру упакування і вантажу.

Вантажовідправник зобов'язаний дотримуватися усіх застосованих законів та інших адміністративних формальностей, передбачених розділом 19 цих Правил, і надавати інформацію і документи до авіавантажної накладної, які необхідні для виконання таких застосованих законів.

Перевізник не зобов'язаний визначати правильність та достатність такої інформації і документів. Перевізник не відповідає за збитки через порушення вантажовідправником таких застосованих законів у зв'язку з ненаданням необхідної інформації і документів.

Перевізник не відповідатиме, якщо він припинить транспортування вантажу з метою виконання застосованих законів.

Якщо перевізник оплатить авансом будь-які послуги, податки, штрафи чи будь-які інші збори, пов'язані з транспортуванням вантажу, то вантажовідправник і вантажоодержувач разом чи кожний окремо, у межах зобов'язань кожного з них, повинні компенсувати перевізнику такі витрати.

При ввезенні товарів на митну територію відповідної країни вважається, що вантаж відправлений митному брокеру в пункт призначення, що вказаний в авіавантажній накладній, або якщо така особа не визначена, уважається, що вантаж відправлений перевізнику або такому митному брокеру, якого визначить перевізник. З цією метою копія авіавантажної накладної вважається оригіналом.

Перевізник має право без попереднього повідомлення вантажовідправника (вантажоодержувача) скасувати, відмовити, припинити чи затримати перевезення вантажу в разі:

1) дії форс-мажорних обставин (у тому числі несприятливих метеорологічних умов, надзвичайних ситуацій у контролі за повітряним рухом, страйків, бунтів, громадянських безладів, ембарго, війн, ворожих дій, неврегульованих міжнародних відносин, технічних проблем або інших складнощів, які фактично загрожують або унеможливлюють безпечне виконання польоту) чи будь-яких інших факторів подібного характеру незалежно від їх фактичної наявності, результату дій таких обставин, виникнен-

ня додаткових умов, необхідності запитів і вимог, що випливають з кожної з таких обставин;

2) браку робочої сили чи палива, труднощів з персоналом перевізника чи його партнерів, недостачі матеріалів, недостатнього розвитку інфраструктури чи технічної проблеми;

3) рішень державних органів країни, з території якої, на територію якої чи через територію якої здійснюється транспортування вантажу, які забороняють, обмежують чи встановлюють додаткові умови щодо транспортування вантажу;

4) будь-яких інших обставин, що можуть наражати на небезпеку чи впливати на забезпечення безпечного транспортування вантажу.

Перевізник повинен поінформувати в найкоротший термін вантажовідправника (вантажоотримувача) чи будь-яку іншу зацікавлену сторону договору про обставини, що спричинили затримку в перевезенні вантажу, і дії, розпочаті перевізником.

Перевізник має право припинити перевезення вантажу в разі відмови вантажовідправника сплатити відповідні суми щодо перевезення вантажу.

У разі, якщо транспортування вантажу завершено, доставка зроблена перевізником шляхом передачі вантажу вантажоодержувачу чи будь-якому агенту для трансферу чи розміщення такого вантажу на зберігання, договір вважатиметься виконаним відповідно до умов, зазначених в авіавантажній накладній, і перевізник звільняється від будь-якої подальшої відповідальності у зв'язку з цим договором, крім повідомлення вантажовідправника чи вантажоодержувача за адресою, зазначеною в авіавантажній накладній, щодо прибуття вантажу. Перевізник може, але не зобов'язаний, відправити вантаж для транспортування будь-яким іншим маршрутом, при цьому він діє тільки як агент вантажовідправника (вантажоодержувача). Вартість цих послуг додається до вартості договору перевезення вантажу.

У разі впливу на перевізника обставин, передбачених Правилами, з метою продовження транспортування вантажу перевізник має право визначити пріоритет серед вантажів при їх відправленні і вирішити, які товари транспортуватимуться і які товари не будуть транспортуватися або повинні бути вилучені в будь-який час і в будь-якому пункті, і чи продовжувати транспортування при їх відсутності чи будь-якої частини товарів в одно-

му упакуванні. Перевізник не відповідає за будь-які ушкодження вантажу чи завданий збиток у результаті такого визначення чи рішення.

Право розпоряджатися вантажем повинно бути реалізоване вантажовідправником (його агентом) і повинно бути застосоване до всього вантажу, який оформлений однією авіавантажною накладною. Право розпоряджатися вантажем може бути реалізоване, тільки якщо вантажовідправник чи його агент нададуть перевізнику частину авіавантажної накладної, що була доставлена йому чи збережена ним. Інструкції щодо розпорядження вантажем повинні бути своєчасними, у письмовій формі, установленій перевізником. Якщо право розпоряджатися вантажем реалізується до зміни вантажоодержувача, то таким новим вантажоодержувачем буде вважатися вантажоодержувач, що вказаний в авіавантажній накладній.

Доставка вантажу вважається виконаною, коли вантаж доставлений митному брокеру або іншим державним органам, як це передбачено застосованими законами, і перевізник відправив повідомлення про прибуття.

Доставка вантажу повинна бути зроблена після погодження вантажоодержувачем відповідних термінів та умов, визначених в авіавантажній накладній, і оформлення квитанції про одержання в письмовій формі чи іншим шляхом.

Якщо інше не визначене в авіавантажній накладній, отримання вантажу здійснюється тільки вантажоодержувачем, який зазначений в ній, або його агентом, або будь-якою іншої особою, що має право на отримання вантажу.

Приймаючи авіавантажну накладну чи вантаж, вантажоодержувач відповідає за оплату витрат і виплат у зв'язку з транспортуванням вантажу, якщо інше не передбачено договором перевезення. Перевізник має право перенести строк доставки товарів чи авіавантажної накладної в залежності від оплати витрат і виплат.

За винятком випадків, коли вантажовідправник реалізував свої права щодо розпорядження вантажем, відповідно до положень цих Правил, вантажоодержувач має право вимагати від перевізника, з моменту прибуття вантажу в пункт призначення, видачі йому сплати перевізнику відповідних сум і виконання умов договору перевезення.

Якщо про інше попередньо не домовлено, перевізник зобов'язаний негайно повідомити вантажоотримувача про прибуття вантажу.

Повідомлення про прибуття вантажу, у разі відсутності інших указівок, надається вантажоодержувачу чи будь-якій іншій особі, яка зазначена в авіавантажній накладній і яку перевізник повинен повідомити. Таке повідомлення має бути відправлене звичайними (зрозумілими) способами. Перевізник не відповідатиме за неотримання чи затримку такого повідомлення.

Якщо перевізником визнана втрата вантажу або якщо вантаж не прибув після 7 днів з дати, коли він повинен був прибути, вантажоотримувач має право здійснити щодо перевізника права, що випливають з договору перевезення.

Якщо вантажоодержувач відмовився чи з будь-яких інших причин не в змозі прийняти вантаж після того, як він доставлений до місця доставки, то перевізник повинен виконати інструкції вантажовідправника, зазначені в авіавантажній накладній. Якщо такі інструкції відсутні або якщо вони в межах розумного не можуть бути виконані, перевізник повинен повідомити вантажовідправника про неможливість передачі вантажу вантажоодержувачу і отримати від нього інструкції щодо подальших дій. У разі відсутності таких указівок від вантажовідправника протягом 30 днів перевізник має право повернути вантаж у пункт відправлення або продати цей товар згідно із застосованими законами, або знищити вантаж на свій розсуд, або залишити його в себе, якщо інше не передбачено договором перевезення.

Вантажовідправник (власник вантажу) повинен відшкодувати перевізнику всі збори, витрати і виплати, що виникли внаслідок відмови вантажоодержувача отримати вантаж, включаючи (але не обмежуючись) збори за зберігання та транспортування до пункту відправлення, якщо такі операції зроблені згідно з інструкціями вантажовідправника. Якщо вантаж повернутий до місця відправлення і вантажовідправник відмовився прийняти вантаж або не сплатив відповідних сум протягом 15 днів після повернення вантажу, перевізник має право розпоряджатися вантажем чи будь-якою його частиною і продати його після надання вантажовідправнику повідомлення за 10 днів до реалізації своїх намірів.

Вантажоодержувач зобов'язаний прийняти вантаж і забрати його в терміналі аеропорту пункту призначення чи в іншому місці, яке було попередньо погоджено з перевізником, якщо інше не визначено перевізником.

Відповідальність перевізника обмежена нормами, що встановлені у згаданих Правилах та договором перевезення і за будь-яких обставин не може перевищувати суми доведених збитків. Перевізник не несе відповідальності за непрямі, побічні, опосередковані збитки, неодержану вигоду (прибутки).

Якщо неможливо визначити, де мало місце знищення, втрата, ушкодження чи затримка в доставці вантажу, перевізник несе відповідальність згідно з тими правилами (конвенціями), що застосовуються до такої частини перевезення, де знищення, втрата, ушкодження чи затримка в доставці вантажу могли статися і при цьому завдана найбільша шкода.

Якщо не встановлено інше, перевізник несе відповідальність лише за збитки, що сталися на його рейсі. Перевізник, який видає авіавантажну накладну на рейси іншого перевізника або перевозить вантаж на рейсі іншого перевізника, діє як агент такого перевізника.

Відповідальність перевізника, установлена Правилами, поширюється на агентів, службовців і представників перевізника, а також будь-яку особу, повітряне судно якої використовується перевізником, і агентів, службовців та представників такої особи. Загальна сума, що може бути одержана від перевізника і від таких агентів, службовців, представників і таких осіб, не може перевищувати встановлені обмеження відповідальності перевізника.

Стосовно шкоди, яка заподіяна в разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки вантажу, відповідальність перевізника обмежується:

1) якщо вантажовідправник не задекларував цінність і не оплатив відповідний збір сумою 20 дол. США (або еквівалентом в іншій валюті) за один кілограм брутто в разі знищення, втрати чи ушкодження усього або частини вантажу. При визначенні суми відповідальності перевізника вага, яка враховується, обмежується вагою відповідного втраченого місця чи частини вмісту вантажу, знищення, втрати чи ушкодження упаковки чи упаковок. Незважаючи на вищенаведене, якщо знищення, втрати чи ушко-

дження всього або частини вантажу, або предмета, що міститься у вантажі, впливає на вартість інших упаковок (предметів), упи-саних в одну й ту саму авіавантажну накладну, то при визначенні меж відповідальності враховується загальна вага такої упаковки або упаковок із загальної частини вантажу, якщо інше не перед-бачено договором перевезення;

2) якщо вантажовідправник задекларував цінність і оплатив відповідний збір, відповідальність перевізника у разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки цього вантажу обмежується йо-го задекларованою цінністю.

Ці межі відповідальності не застосовуються, якщо доведено, що шкода сталася в результаті навмисних дій або бездіяльності перевізника, його працівників та його агентів, здійснених з наміром учинити таку шкоду, або з необережності і з розумінням того, що це може призвести до шкоди за умови, що в разі таких дій або бездіяльності працівника чи агента буде доведено, що він діяв у межах своїх службових повноважень.

Перевізник залишає за собою всі права на захист від будь-якого такого позову згідно з нормами Варшавської конвенції. Пе-ревізник залишає також за собою всі права регресу проти будь-якої третьої особи, уключаючи права на відшкодування завданих йому збитків.

Одержання вантажу без заперечень особою, що має право на його одержання, у момент одержання чи його доставки є припу-щенням того (надалі, до доказу протилежного), що вантаж був доставлений перевізником у належному стані і згідно з умовами договору перевезення.

У разі заподіяння шкоди особа, яка має право на отримання вантажу, повинна направити перевізнику претензію негайно після виявлення шкоди, але не пізніше 14 днів з дати одержання ванта-жу або з дати підписання вантажоотримувачем відповідного до-кумента про доставку вантажу. У разі затримки претензія повин-на бути направлена не пізніше 21 дня з дати, коли вантаж переда-ний в розпорядження особи, що має право на його одержання. У разі втрати претензія повинна бути направлена протягом 120 днів з дати видачі авіавантажної накладної.

У разі відсутності претензій в установлені строки ніякі пре-тензії проти перевізника не приймаються, крім випадків омани з боку перевізника.

Перевізник зобов'язаний розглянути претензію в установленому порядку і повідомити заявника про задоволення чи про відхилення її протягом трьох місяців, якщо перевезення, у зв'язку з яким була висунута претензія, повністю здійснювалося одним перевізником.

Якщо в такому перевезенні брали участь інші перевізники, строк розгляду претензії може бути продовжений до шести місяців з урахуванням діючих правил урегулювання претензій у цих перевізників.

Позови про відповідальність перевізника мають бути подані, на вибір позивача, до суду за місцем реєстрації перевізника, за місцезнаходженням його головного офісу або за місцезнаходженням офісу перевізника, через який був укладений договір перевезення щодо неналежного перевезення вантажу – протягом двох років, щодо неналежного надання інших послуг – протягом одного року з дати його прибуття до місця призначення або з дати, коли повітряне судно повинно було прибути до місця призначення, або з дати, коли припинилося перевезення.

Вказані положення дещо суперечать встановленим ст. 315 Господарського кодексу України строкам подання позовних заяв щодо вирішення спорів, які випливають з відносин перевезення вантажу. Зокрема, ч. 4 цієї статті встановлено шестимісячний строк, протягом якого заявник може звернутися до суду з метою захисту своїх прав, з дня одержання відповіді на претензію або закінчення строку, встановленого для відповіді. Вказані суперечності у чинному законодавстві представляється доцільним у подальшому усунути.

Якщо згадані Правила встановлюють особливості приймання, перевезення та доставки вантажів від вантажовідправника до вантажоодержувача, то Інструкція з організації перевезень вантажів повітряним транспортом, затверджена Наказом Державіаслужби від 02.11.2005 р., регламентує порядок оформлення перевізних документів, містить опис змісту та реквізитів відповідних документів, які заповнюються вантажовідправником та авіаперевізником тощо. Наприклад, згідно пп. 3.1.2 п. 3.1 цього документу Інструкція вантажовідправника складається з таких граф, що підлягають заповненню:

1 – «Shipper» («Вантажовідправник») – необхідно вказати повне ім'я й адресу вантажовідправника;

2 – «Consignee» («Вантажоодержувач2) – необхідно вказати повне ім'я й адресу вантажоодержувача. Ця адреса повинна включати місто і країну та може також включати номер телефону, телекса і/або факсу вантажо-одержувача. Якщо вантаж є швидкопсувним або містить швидкопсувні предмети, номер телефону повинен бути вказаний обов'язково;

3 – «Airport of departure» («Аеропорт відправлення») – необхідно вказати найменування аеропорту або пункту відправлення;

4 – «Airport of destination» («Аеропорт призначення») – необхідно вказати найменування аеропорту або пункту призначення;

5 – «Requested routing» («Запитаний маршрут») – вантажовідправник може вказати спеціальний маршрут транспортування вантажу, якщо на це є особливі причини, при цьому маршрут не повинен змінюватися без повідомлення про це вантажовідправника;

6 – «Requesting booking» («Запитане бронювання») – вантажовідправник може вказати інформацію про запит для бронювання ємності для транспортування вантажу на відповідному рейсі;

7 – «Company handling» («Найменування агента з обробки») – наявність найменування агента з обробки свідчить про наявність повідомлення вантажовідправника такого змісту:

«При цьому доручаю після одержання вантажу, описаного тут, оформити і підписати авіаційну вантажну накладну та інші необхідні документи від нашого імені і відправити вантаж відповідно до ваших умов договору перевезення.

Цим засвідчується, що вміст цього вантажного відправлення належним чином описаний. У разі, якщо будь-яка частина вантажної відправки містить небезпечні вантажі, така частина належним чином підготовлена до транспортування згідно з «Техническими инструкциями по безопасной перевозке опасных грузов по воздуху»;

8 – «Marks and numbers» («Маркування і номери») – вантажовідправник повинен вказати вид маркування (код) і номер, що нанесені на упакування;

9 – «Number and kind of packages» («Кількість і вид упакувань») – необхідно вказати кількість місць або упакувань вантажу

у вантажній відправці, а також вид упакування (наприклад, картонна коробка, дерев'яна шухляда та ін.). Якщо вантаж містить різні товари або різні види упакувань, вантажовідправник повинен перелічити кількість упакувань кожного товару окремо або вид і кількість кожного різновиду упакувань;

10 – «Description of goods» («Опис вантажів») – у цій графі повинен міститися опис вантажів, який повинен бути точним для того, щоб митні органи змогли визначити вміст вантажу. При описі не повинні використовуватися загальні терміни, наприклад «запасні частини», «текстиль». Замість цього необхідно вказати «запасні частини для автомобіля», «чоловічі костюми», крім того, потрібно вказати дані в разі перевезення визначених категорій вантажу. Якщо окремі категорії небезпечних предметів містяться у вантажі разом з безпечними (наприклад, сухий лід), то небезпечні предмети вказуються на першому місці. Вантажовідправник також може вказати країну походження товару і номер системи кодування – Гармонізованого опису товарів;

11 – «Gross weight» («Загальна вага») – вантажовідправник повинен указати загальну вагу вантажу в кілограмах (kg). Якщо вказується вага окремих місць вантажу різних найменувань вантажу, то повинна також бути вказана їх загальна вага. Вага, зазначена вантажовідправником, повинна перевірятися перевізником;

12 – «Measurement» («Розміри») – необхідно вказати виміри найбільшої довжини, найбільшої висоти і найбільшої ширини вантажу. Перевізник чи його агент повинен перевірити зазначені розміри;

13 – «Air freight charges» («Вид оплати за перевезення») – вантажовідправник повинен указати «Prepaid» («Оплачено»), якщо перевезення було попередньо оплачене в пункті вильоту, або «Collect» («Буде оплачено»), якщо перевезення буде оплачене в пункті призначення вантажоодержувачем;

14 – «Other charges at origin» («Інші збори в пункті відправки») - вантажовідправник повинен указати «Prepaid» («Оплачено»), якщо додаткові збори за перевезення будуть попередньо оплачені в пункті відправки, або «Collect» («Буде оплачено»), якщо додаткові збори за перевезення будуть оплачені в пункті призначення вантажоодержувачем;

15 – «Insurance amount requested» («Страховка – установлена сума») – вантажовідправник повинен указати суму страховки, якщо перевізник надає такі послуги;

16 – «Declared value for carriage» («Оголошена цінність для перевезення») – вантажовідправник може вказати цінність вантажу.

Якщо цінність не заявлена, повинен бути проставлений код «NVD» («No Value Declared» – «Без оголошеної цінності»);

17 – «Declared value for customs» («Оголошена цінність для митних органів») – вантажовідправник може вказати цінність вантажу для митних органів. Якщо така цінність не оголошена, то вказується код «NCV» («No Commercial Value» – «Не має комерційної цінності»);

18 – «Handling information and remarks» («Інформація з обробки і примітки») – на вимогу перевізника в цій графі вказується інформація з обробки визначених категорій вантажу. Крім того, вантажовідправник зазначає ім'я, адресу, телекс, номер телефону будь-якої особи, яку, крім вантажовідправника, необхідно сповістити про доставляння вантажу і перелік документів, що супроводжують авіаційну вантажну накладну;

19 – «Date and signature» («Дата і підпис») – вантажовідправник повинен підписати документ і вказати дату його заповнення, тим самим уповноважуючи перевізника заповнити авіаційну вантажну накладну від свого імені і підтверджуючи свою згоду з умовами договору перевезення, зазначеними на зворотному боці авіаційної вантажної накладної.

Необхідно зазначити, що чинне законодавство встановлює вимоги не тільки до процесу перевезення вантажу як господарської діяльності, але і до самого суб’єкта господарювання, який здійснює діяльність з перевезення вантажів. Так, відповідно до п. 31 ч. 1 ст. 9 Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом підлягає ліцензуванню. Відповідно для того, щоб отримати ліцензію діяльність перевізника має повністю відповідати Ліцензійним умовам провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом, затвердженим спільним Наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва, Міністерства транспорту

України від 26.11.2001 р. (далі – Ліцензійні умови). Як вказано у п. 1.3 вказаного документу, Ліцензійні умови встановлюють кваліфікаційні, організаційні, технологічні та інші вимоги щодо провадження діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом. Ліцензійні умови є обов'язковими для виконання суб'єктами господарювання, які надають послуги з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом.

## 4. Особливості правового регулювання доставки вантажів водним транспортом

Треба відразу звернути увагу на те, що у назві цієї глави використовується узагальнюючий термін «водний транспорт», який включає до свого складу морський та річковий транспорт, основне призначення якого зводиться до організації перевезень вантажів, пасажирів та багажу водними шляхами. Предмет аналізу у цій главі складають відносини, які виникають під час здійснення перевезення вантажів водним транспортом.

Правову основу вказаних відносин на сьогодні складають Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р. (далі – КТМ України), Правила оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом, затверджені наказом Міністерства транспорту та зв’язку України від 13.12.2004 р., Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР від 15.10.1955 р. та інші нормативно-правові акти. Окремі питання правового регулювання перевезень вантажів водним транспортом отримали відображення у міжнародних правових актах. Зокрема, це Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, що підписана в Брюсселі 25.08.1924 р., зі змінами відповідно до Брюссельського протоколу від 23.02.1968 р.

Питання перевезення вантажів морським транспортом докладно розглянуті у главах 1 та 2 розділу V «Морські перевезення» КТМ України. Так, відповідно до ст. 128 КТМ України умови морського перевезення вантажів визначаються договором. Морські перевезення для державних потреб здійснюються у по-

рядку, встановленому чинним законодавством України. Перевізник і вантажовласник у разі необхідності здійснення систематичних перевезень вантажів можуть укладати довготермінові договори про організацію морських перевезень. Аналогічне положення щодо укладення довготермінових договорів на морському транспорті передбачено ч. 4 ст. 307 Господарського кодексу України.

КТМ України для морських транспортних організацій загального користування встановлює наступні обов'язки:

а) прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів;

б) не вправі віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення, за винятком випадків, передбачених чинним законодавством України;

в) публікувати тарифи та умови перевезень (ст. 129).

Як вже було відзначено, основним регулятором відносин у сфері транспортування вантажів морським транспортом. За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, що уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі.

Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є:

1) рейсовий чартер – якщо договір передбачає умову надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень;

2) коносамент – якщо договір не передбачає умови, зазначеної в п. 1 ст. 134 КТМ України;

3) інші письмові докази.

Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом. Умови договору морського перевезення, не викладені в коносаменті, обов'язкові для одержувача, якщо в коносаменті зроблено посилання на документ, в якому вони викладені.

Рейсовий чартер повинен містити основні реквізити: найменування сторін, судна і вантажу, порту відправлення і призначення (або місця направлення судна). До рейсового чартеру можуть бути включені за згодою сторін інші умови і застереження. Рейсовий чартер підписується фрахтівником (перевізником) і фрахтувальником або їх уповноваженими представниками.

Після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправнику коносамент, який є доказом прийому перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті.

Перевізник може видати інший, ніж коносамент, документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Такий документ є першорядним доказом укладання договору морського перевезення і приймання перевізником вантажу, як його описано в цьому документі.

Коносамент складається на підставі підписаного відправником документа, в якому, зокрема, повинні міститися дані, зазначені в п. 4-8 ст. 138 КТМ України.

Відправник відповідає перед перевізником за всі наслідки, що виникли в результаті неправильності або неповноти відомостей, зазначених у згаданому документі.

У коносаменті зазначаються:

1) найменування судна, якщо вантаж прийнято до перевезення на визначеному судні;

2) найменування перевізника;

3) місце приймання або навантаження вантажу;

4) найменування відправника;

5) місце призначення вантажу чи, при наявності чартеру, місце призначення або направлення судна;

6) найменування одержувача вантажу (іменний коносамент) або зазначення, що коносамент видано «наказу відправника», або найменування одержувача з зазначенням, що коносамент видано «наказу одержувача» (ордерний коносамент), або визначенням,

що коносамент видано на пред'явника (коносамент на пред'явника);

7) найменування вантажу, його маркування, кількість місць чи кількість та/або міра (маса, об'єм), а в необхідних випадках - дані про зовнішній вигляд, стан і особливі властивості вантажу;

8) фрахт та інші належні перевізнику платежі або зазначення, що фрахт повинен бути сплачений згідно з умовами, викладеними в рейсовому чартері або іншому документі, або зазначення, що фрахт повністю сплачено;

9) час і місце видачі коносамента;

10) кількість складених примірників коносамента;

11) підпис капітана або іншого представника перевізника.

Під час буксирування лісу в плотах дані, зазначені в п. 7 ст. 138 КТМ України, перевізником не перевіряються і включаються до коносамента на підставі письмової заяви відправника.

Якщо у разі перевезення вантажів наливом, насипом або навалом дані, зазначені в п. 7 ст. 138 КТМ України, не були перевірені, перевізник вправі включити їх в коносамент з відповідним застереженням. Таке ж застереження може бути зроблено перевізником під час перевезення різних вантажів у тому випадку, коли у нього є достатні підстави вважати, що дані, згадані в п. 7 ст. 138 КТМ України, вказані відправником неточно або він не мав розумної можливості їх перевірити. При перевезенні вантажів у закордонному сполученні в коносамент можуть бути внесені за згодою сторін і інші умови та застереження.

Перевізник зобов'язаний видати відправнику на його бажання кілька примірників коносамента тотожного змісту, причому в кожному з них відмічається кількість складених примірників коносамента. Після видачі вантажу по одному з примірників коносамента решта примірників втрачає силу.

Коносамент передається з дотриманням таких правил:

1) іменний коносамент може передаватися за іменними передаточними написами або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги;

2) ордерний коносамент може передаватися за іменними або бланковими передаточними написами;

3) коносамент на пред'явника може передаватися шляхом простого вручення.

Відправник має право вимагати повернення вантажу в порту відправлення до відходу судна або видачі вантажу в проміжному порту, або видачі не тій особі, що зазначена в коносаменті, за умови пред'явлення всіх виданих відправнику примірників коносамента або надання відповідного забезпечення і з дотриманням правил КТМ України про відмову від договору морського перевезення. Таке ж право належить кожному законному держателю всіх виданих відправнику вантажу примірників коносамента.

Вантажі, що потребують тари і упаковки для запобігання втратам, нестачам і пошкодженню, повинні подаватися до перевезення у справній тарі та упаковці, що забезпечують повне збереження вантажів у процесі перевезення і перевантаження.

На кожному вантажному місці повинно бути нанесено повне і чітке маркірування, передбачене правилами морського перевезення вантажів.

Плоти повинні подаватися відправником у стані, що відповідає встановленим правилам збивання, а за відсутності таких правил - у стані, що забезпечує в цілості доставку плотів морем.

Перевізник зобов'язаний завчасно, до початку рейсу, привести судно в морехідний стан: забезпечити технічну придатність судна до плавання, належним чином спорядити його і забезпечити всім необхідним, укомплектувати екіпаж, а також привести трюми і всі інші приміщення судна, в яких перевозиться вантаж, у стан, що забезпечує належне приймання, перевезення і збереження вантажу.

Перевізник не несе відповідальності, якщо він доведе, що неморехідний стан судна був викликаний недоліками, які не могли бути виявлені при прояві ним належної дбайливості (приховані недоліки).

Будь-які договори сторін, що суперечать ч. 1 ст. 143 КТМ України, недійсні.

Відправник повинен своєчасно передати перевізнику всі документи стосовно вантажу, як того вимагають портові, митні, санітарні та інші адміністративні правила. Відправник відповідає перед перевізником за збитки, заподіяні внаслідок несвоєчасної передачі, неправильності або неповноти цих документів.

Якщо вантаж повинен перевозитися на визначеному судні, він може бути завантажений на інше судно тільки за згодою

відправника або фрахтувальника, за винятком випадків перевантаження внаслідок технічної необхідності, що виникла після початку завантаження.

Вантаж розміщується на судні за розсудом капітана, але не може бути поміщений на палубі без письмової згоди відправника, за винятком вантажів, перевезення яких на палубі допускається відповідно до чинних правил і звичаїв.

Перевізник несе відповідальність за правильне розміщення, кріплення і сепарацію вантажів на судні. Вказівки перевізника відносно завантаження, кріплення і сепарації вантажу обов'язкові для юридичних і фізичних осіб, які виконують вантажні роботи.

Вантажі можуть перевозитися в опломбованому відправником ліхтері, судновому приміщенні або контейнері.

Термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна (сталійний час), визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди - нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження).

У разі надання для перевезення вантажу всього судна капітан не вправі відмовитись від приймання вантажу, доставленого до закінчення сталійного або контрсталійного часу, якщо сторони домовились про це, навіть якщо приймання і укладення вантажу можуть затримати судно понад встановлений термін. За кожний зайвий день затримки судна понад контрсталійний час відправник зобов'язаний відшкодувати перевізнику заподіяні збитки.

У тих випадках, коли для перевезення вантажу надано не все судно, капітан вправі до закінчення погодженого сталійного (або сталійного і контрсталійного) часу відмовитися від приймання вантажу, який внаслідок його пред'явленння із запізненням можна навантажити на судно належним чином і без шкоди для решти вантажу не інакше як затримавши судно. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту.

Кожна із сторін вправі відмовитися від договору морського перевезення вантажу без відшкодування іншій стороні зв'язаних із цим збитків у таких випадках, що виникли до відходу судна з порту:

1) воєнних або інших дій, що можуть загрожувати небезпекою захоплення судна або вантажу;

2) блокади порту відправлення або призначення;

3) затримання судна за розпорядженням властей з причин, що не залежать від сторін договору;

4) залучення судна для спеціальних потреб держави;

5) заборони керівництвом порту вивозу з порту відправлення або ввозу в порт призначення вантажу, призначеного для перевезення.

У випадках, передбачених у ст. 156 КТМ України, перевізник не несе витрат, пов'язаних з розвантаженням.

Договір морського перевезення вантажу припиняється без відмови сторін і без обов'язку однієї відшкодувати іншій заподіяні припиненням договору збитки, якщо після укладення договору і до відходу судна з місця навантаження внаслідок обставин, не залежних від сторін:

1) судно загине або буде силоміць захоплене;

2) судно буде визнане непридатним для плавання;

3) загине вантаж, індивідуально визначений;

4) загине вантаж, що визначається родовими ознаками, після здачі його для навантаження, а відправник не встигне здати інший вантаж замість загиблого.

Договір морського перевезення вантажів припиняється внаслідок зазначених обставин і під час рейсу, причому перевізнику належить фрахт пропорційно фактичній дальності перевезення виходячи з кількості врятованого і зданого перевізником вантажу.

Перевізник зобов'язаний доставляти вантажі у встановлені терміни, а якщо вони не встановлені, – у звичайно прийняті терміни.

Вантаж видається в порту призначення:

1) за іменним коносаментом одержувачу, вказаному в коносаменті, або особі, якій коносамент було передано за іменним передаточним написом або в іншій формі з дотриманням правил, установлених для передачі боргової вимоги;

2) за ордерним коносаментом – відправнику або одержувачу залежно від того, складений коносамент «наказу відправника» або «наказу одержувача», а в разі наявності у коносаменті передаточних написів – особі, зазначеній в останньому з неперервного ряду передаточних написів, або пред'явникові коносамента з останнім бланковим написом;

3) за коносаментом на пред'явника – пред'явнику коносамента.

Перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини, зокрема, внаслідок:

1) дії непереборної сили;

2) виникнення небезпеки і випадковостей на морі та інших судноплавних водах;

3) пожежі, що виникла не з вини перевізника;

4) рятування людей, суден, вантажів;

5) дій або розпоряджень властей (затримання, арешт, карантин тощо);

6) воєнних дій, терористичних актів, народних заворушень;

7) дій або упущень відправника або одержувача;

8) прихованих недоліків вантажу, його властивостей або природних втрат, що не перевищують однак встановлених норм;

9) непомітних за зовнішнім виглядом, недоліків тари і упаковки вантажу чи збивання лісу в плоту;

10) недостатності чи неясності маркування вантажу;

11) страйків або інших обставин, що спричинили зупинку або обмеження роботи повністю чи частково;

12) дій щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Відповідальність перевізника виникає з моменту приймання вантажу до перевезення і закінчується в момент його видачі.

За збитки, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

1) за втрату і недостачу вантажу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає;

2) за пошкодження або зіпсуття вантажу – у сумі, на яку знизилась вартість вантажу.

Перевізник також повертає одержаний ним фрахт, якщо він не входить у ціну втраченого вантажу або вантажу, якого не вистачає.

Договір як універсальний правовий регулятор господарських відносин використовується також під час здійснення перевезень вантажів внутрішніми водними шляхами. У разі необхідності організації систематичних перевезень вантажів на річковому транс-

порті укладається навігаційний договір (ч. 4 ст. 307 Господарського кодексу України).

У п. 67 Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР (далі – Статут) вказано, що вантажовідправник зобов'язаний одночасно з пред'явленням вантажу представити пароплавству накладну. Накладна підписується вантажовідправником, супроводжує вантаж на всьому шляху його слідування і видається вантажоодержувачеві в пункті призначення разом з вантажем. На підставі накладної порт або пристань відправлення складає дорожню відомість, яка також слідує разом з вантажем і після видачі вантажу в пункті призначення залишається у пароплавства.

У посвідчення прийому вантажу до перевезення вантажовідправникові видається квитанція. Дата прийому вантажу до перевезення засвідчується календарним штемпелем порту або пристані відправлення на накладній, квитанції і дорожній відомості. Накладні і квитанції складаються на ім'я певних вантажоодержувачів.

Вантажовідправник повинен одночасно з накладною передати пароплавству всі документи, які потрібні для проходження санітарних, митних, карантинних та інших перевірок.

Пароплавства приймають до перевезення окремі вантажі з оголошеною цінністю. При цьому оголошена цінність не повинна перевищувати дійсної вартості вантажу. У разі розбіжності між вантажовідправником і пароплавством вартість вантажу визначається експертизою, про що складається акт.

Вантажі, що потребують тари для оберігання від втрати і псування при перевезенні, повинні пред'являтися в справній тарі, яка відповідає стандартам і технічним умовам, а вантажі, на тару і упаковку яких стандартів і технічних умов не встановлено, – в справній тарі, що забезпечує їх повне збереження при перевезенні.

При здачі вантажу відправником і прийомі його пароплавством до перевезення обов'язково має бути визначена і вказана в накладній його вага.

Вага вантажу визначається зважуванням на вагах або підрахунком загальної ваги вантажу, що здається, виходячи з ваги, вказаної на вантажних місцях, або із стандартної ваги вантажних місць.

Вага окремих вантажів (мінерально-будівельні матеріали, автомобілі, живність, лісоматеріали, дрова і т.п.) може визначатися розрахунковим шляхом по обміру, по осіданню судна або по умовній вазі.

Небезпечні, негабаритні та інші специфічні вантажі приймаються до перевезення по вазі, оголошеній відправником.

Зважування вантажів проводиться на вагонних, автомобільних, товарних, елеваторних або автоматичних вагах. На вагонних і автоматичних вагах зважуються вантажі, що перевозяться насипом, навалом, а також вантажі, зважування яких на товарних вагах неможливе або недоцільно. Перевірка ваги або об'єму вантажу в пунктах призначення проводиться тим же способом, яким вага або об'єм визначена в пункті відправлення.

Судна повинні подаватися під навантаження в чистому вигляді і в стані, придатному для перевезення даного вантажу, а після закінчення розвантаження, що здійснюється засобами вантажоодержувача, повинні бути очищені, а в необхідних випадках, на вимогу пароплавства, вимиті і піддані дегазуванню, дезинсекції і дезинфекції. Дегазування, дезинсекція, дезинфекція, а також очищення судів можуть проводитися пароплавствами за договором з вантажоодержувачем.

Строки навантаження і розвантаження судів обчислюються з моменту подачі судна до причалу (ошвартовки). При неможливості подачі судна до причалу з вини вантажовідправника або вантажоодержувача час очікування судном подачі до причалу включається в терміни навантаження або розвантаження. Неможливість подачі судна до причалу встановлюється актом, що підписується обома сторонами.

Вантажовідправник має право вимагати видачі вантажу не тому вантажоодержувачеві, який вказаний в накладній. Заява про таку зміну подається начальникові порту (пристані) відправлення з доданням квитанції. Пароплавство виконує це розпорядження вантажовідправника, якщо вантаж ще не виданий вантажоодержувачеві, вказаному в накладній.

Пароплавство зобов'язане повідомити вантажоодержувача про прибуття на його адресу вантажу, вивантаженого на причалах загального користування, в день прибуття вантажу або не пізніше 12 години наступного дня. Порядок і спосіб повідомлення вста-

новлюються начальником порту (пристані) за погодженням з вантажоодержувачем.

При неможливості повідомити вантажоодержувача безпосередньо порт (пристань) вивішує в місці, доступному для клієнтури, оголошення про прибулий вантаж.

Вантаж видається в пункті призначення вантажоодержувачеві, вказаному в накладній. Вантажоодержувач розписується в дорожній відомості в отриманні вантажу з вказівкою сум внесених ним платежів. Вантажоодержувач зобов'язаний прийняти і вивезти з порту (пристані) вантаж, який прибув на його адресу.

Після прибуття вантажу, постачання якого вантажоодержувачеві не передбачене договором, вантажоодержувач зобов'язаний прийняти такий вантаж на відповідальне зберігання.

Вантажоодержувач може відмовитися від прийняття вантажу лише в тих випадках, коли якість вантажу, унаслідок пошкодження або псування його, змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового використання його за первинним призначенням, якщо це підтверджено відповідною експертизою.

Вантаж зберігається в порту (пристані) призначення безкоштовно протягом доби, не рахуючи дня прибуття вантажу. Решта часу вантаж зберігається за плату. У разі затримки видачі вантажу через провину пароплавства плата за зберігання вантажу не стягується.

## 5. Особливості правового регулювання доставки вантажів трубопровідним транспортом

Доставка продукції трубопровідним транспортом має велике господарське значення. Трубопровідний транспорт має наступні переваги перед іншими видами транспорту:

- висока герметизація, що зменшує втрати перекачуваної сировини;
- значна механізація та автоматизація транспортного процесу, що дозволяє мати невеликий персонал для обслуговування та знизити собівартість транспортування;
- найкоротша довжина траси, що скорочує обсяг та вартість транспортних робіт;
- можливість використання протягом всього року незалежно від кліматичних умов;
- низькі експлутаційні витрати, що дозволяють за короткі строки окупати виробничі капіталовкладення.

Слід враховувати деякі слабкі сторони трубопровідного транспорту. Трубопровідний транспорт є спеціалізованим видом транспорту, що обмежує галузь його застосування (транспортування тільки речовин та газів). Ефективна експлуатація трубопроводів передбачає наявність потужного та на відносно тривалий період часу сталого вантажопотоку. Транспортування продукції трубопроводами здійснюється з меньшею швидкістю, ніж іншими видами транспорту.

Але вказані недоліки не позбавляють трубопроводи їх значення як одного з найбільш економічних та прогресивних способів транспортування продукції. Використання трубопроводів надає більшу економію на експлутаційних та транспортних витратах, вивільняє залізничний, річковий, автомобільний транспорт від перевезення твердого та рідкого палива, істотно покращує санітарно-гігієнічний стан населених пунктів.

Відповідно до ст. 12 Закону України «Про трубопровідний транспорт» підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту здійснюють приймання, збереження, перевантаження і транспортування трубопроводами, у тому числі з метою транзиту, вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин на основі договорів з урахуванням економічної ефе-

ктивності та пропускної спроможності магістральних трубопроводів.

Тобто підприємства трубопровідного транспорту виконують функцію доставки речовин та газів від постачальників до споживачів. Надання такої послуги здійснюється на підставі договору.

Відносини у галузі енергоносіїв, забезпечення промисловості хімічними продуктами та іншими речовинами включають три послідовні стадії: видобуток, виробництво відповідної речовини, газу; просторове переміщення речовин, газу; розподіл речовин, газу. Кожна з цих стадій передбачає певну правову форму. Правовідносини, що реалізуються у галузі трубопроводів, спрямовані на задоволення потреб у просторовому переміщенні речовин та газу від місць видобутку до місць споживання. Тобто зобов'язання постачання та транспортування речовин та газів є самостійними. Згідно з положеннями Закону України «Про природні монополії» постачання природного газу та інших речовин, доставка яких здійснюється трубопровідним транспортом, є суміжним з ринком транспортування речовин трубопроводами.

Необхідно розрізняти правовий статус видобувних промислів, переробних підприємств, споживачів продукції та транспортних організацій. Підприємства трубопровідного транспорту є не збутовою або постачальницькою організацією, а спеціальною транспортною, що має чітко визначені функції з просторового переміщення вантажів або механічного пересування речовин та газів за допомогою трубопроводів.

Всі можливі схеми транспортування продукції трубопроводами можна класифікувати, виходячи з виду трубопроводів, транспортованої продукції, суб'єктного складу учасників схеми транспортування, території транспортування.

1. Виходячи з виду трубопроводів розрізняють:

1.1. Транспортування магістральними трубопроводами.

Магістральним трубопроводом є технологічний комплекс, що функціонує як єдина система і до якого входить окремий трубопровід з усіма об'єктами і спорудами, зв'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька трубопроводів, якими здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, або інші трубопроводи, спроектовані та збудовані згідно з державними будівельними вимогами щодо магістральних трубопроводів.

Доставка речовин та газів магістральними трубопроводами здійснюється як правило не для кінцевого споживання, а для подальшого перерозподілу. Виключення складають випадки, коли споживачі отримують продукцію безпосередньо з магістральних трубопроводів, видобувних підприємств через систему «прямої труби».

Транспортування нафти, нафтопродуктів, природного і нафтового газу магістральним трубопроводом підлягає ліцензуванню відповідно до ст. 9 Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності».

Відповідно до ст. 7 Закону України «Про трубопровідний транспорт» магістральний трубопровідний транспорт є державною власністю України. Управління магістральними трубопроводами як об'єктами права державної власності здійснюють відповідні органи державної влади.

Самі ж магістральні трубопроводи передаються у користування суб'єктам господарювання. Так, магістральні газопроводи передано у користування НАК «Нафтогаз України» в особі ДК «Укртрансгаз», що має ліцензію на право провадження господарської діяльності з транспортування природного газу магістральними трубопроводами. Окрім цього, ДК «Укртрансгаз» в особі об'єднаного диспетчерського управління здійснює оперативно-технологічне управління виробництвом, передачею та постачанням природного газу.

Магістральні нафтопроводи передано в управління ВАТ «Укртранснафта».

Право на транспортування речовин магістральними трубопроводами може бути надано іншим вертикально інтегрованим у НАК «Нафтогаз України» підприємствам за умови надання їм у користування магістральних трубопроводів і отримання ними відповідної ліцензії. Наприклад, це ДАТ «Чорноморнафтогаз», ВАТ «Укрнафта».

Транспортування магістральними трубопроводами аміаку здійснює Українське державне підприємство «Укрхімтрансаміак».

1.2. Транспортування промисловими трубопроводами.

До промислових трубопроводи (приєднаних мереж) віднесено всі інші немагістральні трубопроводи в межах виробництв, а також нафтобазові, внутрішньопромислові нафто-, газо- і продук-

топроводи, міські газопровідні, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, розподільчі трубопроводи водопостачання, меліоративні системи тощо.

Доставка продукції промисловими трубопроводами здійснюється для кінцевого споживання.

Так, у системі газопостачання діють розподільні газопроводи для транспортування природного і нафтового газу від газорозподільних станцій до кінцевих споживачів (промислових підприємств, котелень тощо). Транспортування природного і нафтового газу через розподільні мережі потребує ліцензування Національною комісією регулювання електроенергетики.

2. Виходячи з транспортованої продукції у системі магістральних трубопроводів виділяють:

2.1. Транспортування нафти.

2.2. Транспортування нафтопродуктів.

2.3. Транспортування природного та нафтового газу.

2.4. Транспортування аміаку.

В залежності від виду транспортованої продукції виникає необхідність включення у схему транспортування додаткових суб'єктів. При транспортуванні нафти у схему доставки включаються нафтопереробні заводи.

3. Виходячи з суб'єктного складу:

3.1. Ускладнений іноземним елементом.

3.2. Неускладнений іноземним елементом.

4. Виходячи з території транспортування:

4.1. Міжрегіональне транспортування.

4.2. Міждержавне транспортування.

4.3. Транзит.

Міжрегіональне транспортування передбачає переміщення речовин та газів територією України для внутрішніх потреб споживачів.

Міждержавне транспортування поєднує експорт та імпорт речовин та газів магістральними трубопроводами.

Транзит речовин та газів передбачає переміщення відповідно до укладених угод магістральними трубопроводами територією України між прикордонними пунктами приймання та здавання або на перевалювальні комплекси речовин та газів, що надійшли з території інших держав і призначені для споживачів за межами України, а також переміщення по магістральних трубопроводах

речовин, газів, продуктів їх переробки, пов'язане з наданням послуг з тимчасового їх зберігання або переробки на території України з подальшим переміщенням за її межі (ст. 1 Закону України «Про нафту і газ»).

Організаційно-правовий режим доступу до трубопровідних мереж замовника транспортних послуг, відносин між замовником послуг транспортування та підприємством трубопровідного транспорту щодо деяких видів речовин та газів закріплено на рівні підзаконних нормативно-правових актів.

Наказом НАК «Нафтогаз України» від 26 березня 2001 року № 79 затверджено Порядок доступу до газотранспортної системи.

Порядок доступу пропонує замовникам, які бажають користуватися газотранспортними та газорозподільними системами недискримінаційну, чітку, справедливу, прозору і неупереджену систему надання послуг з транспортування природного газу.

Порядок доступу базується на таких принципах:

- надання однакових (рівних) прав доступу до газотранспортної системи всім замовникам, а у разі браку пропускних потужностей - дотримання встановлених процедур розподілу наявних пропускних потужностей;
- зобов'язання газотранспортних і газорозподільних підприємств, а також замовників дотримуватись вимог законодавства;
- відповідальності газотранспортних та газорозподільних організацій за фізичну експлуатацію газотранспортних систем та газорозподільних систем України, надання якісних послуг з транспортування природного газу;
- відповідності процесів, визначених у Порядку, структурі газової промисловості, яка передбачає доступ до газотранспортної системи та/або газорозподільної мережі України третіх осіб;
- відповідальності постачальників за комерційне балансування постачанням природного газу споживачам;
- щомісячного комерційного балансування і комерційного узгодження вхідних обсягів газу в пунктах входу і вихідних обсягів у пунктах виходу;
- відповідальності замовників за своєчасну та повну оплату наданих послуг з транспортування та відшкодування витрат, яких зазнали газотранспортні та газорозподільні підприємства у процесі регулювання балансу.

Доступ до газотранспортної системи мають всі постачальники природного газу, які дотримуються встановленого порядку забезпечення природним газом народного господарства та населення України, визначеного Кабінетом Міністрів України, виконують Умови та правила здійснення підприємницької діяльності з постачання природного газу за регульованим та нерегульованим тарифами.

Підставою для надання доступу до газотранспортної системи є Стандартна угода на транспортування природного газу, яка повинна бути укладена не пізніше ніж за 20 днів до початку місяця, з якого розпочинаються поставки.

Замовником транспортних послуг може бути постачальник природного газу, споживач природного газу, замовник транспортних послуг з транспортування природного газу до споживача, транзиту природного газу через територію України.

Споживачами природного газу в Україні є:

- промислові підприємства;
- бюджетні установи і організації;
- підприємства комунальної теплоенергетики та котельні промислових підприємств;
- населення.

Природний газ із газотранспортної системи передається:

- газотранспортним системам країн, які отримують природний газ по імпорту, що транспортується для них територією України;
- газорозподільним підприємствам;
- споживачам через «прямі труби»;
- до підземних сховищ газу.

Природний газ із газорозподільних підприємств передається безпосередньо споживачам.

Надходження природного газу до промислових споживачів може відбуватися з таких джерел:

- за зовнішньоекономічними договорами (контрактами) з іноземними імпортерами природного газу;
- від газовидобувних підприємств за укладеними безпосередньо з ними договорами;
- від постачальників природного газу.

Замовники мають щорічно замовляти газотранспортним підприємствам пропускні потужності.

Стандартна угода на транспортування встановлює річну заявку замовника на пропускну потужність. Протягом року замовник повинен щомісячно подавати свої заявки або перезаявки, однак, не перевищуючи заявленої максимальної кількості.

При відсутності достатньої для задоволення усіх заявок вільної потужності газотранспортної системи пріоритет надається:

в першу чергу - постачальникам, які забезпечують потребу в природному газі населення, установ та організацій, що фінансуються з державного та місцевих бюджетів, підприємств комунальної теплоенергетики, котелень промислових підприємств, які відпускають теплову енергію зазначеним споживачам;

в другу чергу - постачальникам газу, які замовляють послуги з транспортування на більш тривалий термін порівняно з іншими заявниками.

За інших рівних умов заявки задовольняються пропорційно заявленим обсягам газу.

Постачальники повинні повідомляти газотранспортні підприємства про кількість природного газу, що буде подано в газотранспортну систему і відібрано з неї шляхом подання щомісячно заявок та перезаявок.

Щомісячні заявки подаються газотранспортним підприємствам не пізніше ніж за 15 днів до початку кожного місяця.

Перезаявки місячних обсягів газу протягом місяця можуть бути подані постачальником газотранспортному підприємству у письмовій формі двічі на місяць.

Після закінчення кожного місяця газотранспортне підприємство складає комерційний баланс результатів транспортування газу за такими даними:

- дані заявок та перезаявок;
- дані обліку;
- витрати газу на виробничо-технологічні та власні потреби;
- втрати газу.

Плата за надані послуги транспортування визначається у наступному порядку.

Для резидентів України тариф за надані послуги з транспортування природного газу розраховується за відповідною методикою, яка розробляється НАК «Нафтогаз України» та вводиться в дію після затвердження її Національною комісією регулювання електроенергетики.

Оплата за транспортування газу здійснюється пропорційно обсягу протранспортованого газу і сплачується щомісячно за фактично протранспортовані обсяги газу.

Для нерезидентів України тарифна ставка за виконання послуг з транспортування природного газу встановлюється на договірних засадах між суб'єктами господарської діяльності відповідно до чинного законодавства.

Оформлення приймання-передачі природного газу від постачальника споживачу, крім населення, здійснюється шляхом підписання не пізніше 5-го числа місяця, наступного за звітним, акта приймання-передачі газу між газотранспортним підприємством («прямі труби») або газорозподільним підприємством, або газовидобувним підприємством, постачальником та споживачем.

Відповідно до положень Законів України «Про трубопровідний транспорт», «Про нафту і газ», підзаконними нормативно-правовими актами взаємовідносини між учасниками транспортування речовин та газів трубопроводами повинні бути урегульовані договором. Але у нормативно-правових актах лише продекларовано різновиди таких договорів без визначення їх правової природи, істотних умов, прав та обов'язків сторін. Це:

- договір про транспортування природного газу магістральними трубопроводами;
- договір про транспортування нафтового газу магістральними трубопроводами;
- договір про транспортування нафти магістральними трубопроводами;
- договір про транспортування нафтопродуктів магістральними трубопроводами;
- договір про транспортування природного та нафтового газу розподільними трубопроводами;
- угода про транспортування природного газу.

Закон України «Про нафту і газ» виробничі операції з приймання, переміщення, здавання, тимчасового зберігання і перевантаження нафти, газу та продуктів їх переробки віднесено до транспортних послуг.

Окремо правовий режим договору транспортування речовин та газів трубопроводами не визначено ні у Господарському кодексі України, ні у Цивільному кодексі Україні.

У загальному вигляді на зобов'язання підприємств трубопровідного транспорту щодо транспортування речовин та газу поширюються норми ст. 714 Цивільного кодексу України «Договір постачання енергетичними та іншими ресурсами через приєднану мережу». Але положення цієї статті поширюються тільки на договори про транспортування природного та нафтового газу розподільними трубопроводами, коли продукція розподіляється між кінцевими споживачами, а газорозподільне підприємство фактично виступає постачальником газу.

Договір постачання енергетичними та іншими ресурсами виділено у самостійний вид договору купівлі-продажу. Договір є консенсуальним, оплатним, взаємним і відноситься до публічних договорів.

Відповідно до ч. 1 ст. 714 Цивільного кодексу України за договором постачання енергетичними та іншими ресурсами через приєднану мережу одна сторона (постачальник) зобов'язується надавати другій стороні (споживачеві) енергетичні та інші ресурси, передбачені договором, а споживач (абонент) зобов'язується оплачувати вартість прийнятих ресурсів та дотримуватись передбаченого договором режиму її використання, а також забезпечити безпечну експлуатацію енергетичного та іншого обладнання.

Тобто у Цивільному кодексі України встановлено правовий режим договорів транспортування речовин та газів розподільними трубопроводами. У той же час, правовий статус договорів про транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами залишився за межами законодавчого забезпечення.

Доставку речовин та газів магістральними трубопроводами неможна ототожнювати з постачанням через приєднану мережу, про що неодноразово вказувалося у науковій літературі. Предметом договору про транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами є транспортна послуга, а договору постачання енергетичними та іншими ресурсами – електро-, тепло енергія як товар. Процес виробництва, передачі та споживання електроенергії є технологічно єдиним. У свою чергу, процес видобутку, транспортування та споживання речовин та газів, що транспортуються магістральними трубопроводами, не пов'язаний технологічно.

Таким чином, договір транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами не знайшов легального відображення.

У юридичній літературі також немає єдності думок щодо правової природи цього договору. Умовно всі точки зору можна систематизувати наступним чином:

- договір про транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами є різновидом договору перевезення (О.Н. Садіков );
- договір про транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами є різновидом договору постачання (М.К. Александров-Дольник);
- договір про транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами має змішаний характер (Д.А. Медведєв, В.Т. Смирнов);
- договір про транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами є самостійним господарським договором (М.А. Тарасов).

Найбільш усталеною є точка зору, що договір про транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами є самостійним господарським договором. Віднесення його до господарського договору обумовлено:

- суб'єктим складом: сторонами договору можуть бути тільки суб'єкти господарювання;
- зв'язком з господарською діяльністю: договір спрямований на задоволення економічних потреб щодо забезпечення суб'єктів господарювання енергетичними ресурсами, іншими речовинами, без яких неможливе безпосереднє здійснення господарської діяльності таких суб'єктів. Транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами є однією з галузей господарської діяльності;
- наявністю організаційних елементів, що встановлюють зв'язок сторін договору з державою та суспільством: магістральні трубопроводи є державною формою власності та передаються суб'єктам господарювання у користування. При відсутності достатньої для задоволення усіх заявок вільної потужності газотранспортної системи пріоритет надається постачальникам, які забезпечують потребу в природному газі населення, установ та організацій, що фінан-

суються з державного та місцевих бюджетів, підприємств комунальної теплоенергетики, котелень промислових підприємств, які відпускають теплову енергію зазначеним споживачам;

Договір має самостійний характер, оскільки охоплює специфічну групу відносин, що складаються у процесі переміщення речовин та газів магістральними трубопроводами. Особливості процесу переміщення речовин та газів магістральними трубопроводами полягають у наступному:

- здійснюється переміщення речовин та газів у просторі, тобто реалізується транспортна функція магістральних трубопроводів;
- здійснюється процес надання речовинам та газу споживчих властивостей (технологічна функція магістральних трубопроводів);
- здіійснюється відособлення речовин, газів у їх товарну частину (економічна функція систем магістральних трубопроводів).

За юридичною природою договір про транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами можна віднести до договору про надання послуг. Договір є консенсусальним, багатостороннім, оплатним, публічним, має ознаки договору приєднання.

Таким чином, трубопровідні підприємства здійснюють функцію транспортування речовин та газів споживачам, яка є самостійною щодо постачання народного господарства енергоресурсами, іншими речовинами. Транспортні послуги підприємств трубопровідного транспорту охоплюють виробничі операції з приймання, переміщення, здавання, тимчасового зберігання і перевантаження речовин та газів. Всі можливі різновиди транспортування продукції трубопроводами можна класифікувати, виходячи з виду трубопроводів, транспортованої продукції, суб'єктного складу учасників схеми транспортування, території транспортування. Найбільш важливою є класифікація транспортних послуг підприємств трубопровідного транспорту на транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами та промисловими трубопроводами (у тому числі через розподільний трубопровід). Їх відмінною рисою є наявність або відсутність кінцевого споживання транспортованої продукції. Транспортування речовин та газів трубопроводами опосередковується договорами про транспортування розподільними

трубопроводами, магістральними трубопроводами, які є відмінними за своєю юридичною природою. Договір транспортування розподільними трубопроводами слід віднести до договору про постачання енергетичними та іншими ресурсами через приєднану мережу, а договір про транспортування магістральними трубопроводами – до самостійного господарського непоіменованого договору про надання послуг.

**Контрольні питання до глави 6:**

1. Які види договорів на здійснення вантажоперевезень застосовуються на автомобільному транспорті?
2. Який порядок укладання договорів та усунення розбіжностей між сторонами щодо його умов встановлено для підприємств транспорту?
3. Надайте характеристику загального порядку здійснення вантажних перевезень на автомобільному транспорті.
4. Які документи на перевезення вантажу автотранспортом є обов'язковими? Надайте їх характеристику.
5. З яких підстав сторони договору перевезення вантажів на автотранспорті притягаються до відповідальності та звільнюються від неї?
6. В якому порядку здійснюється організація перевезень вантажів на залізничному транспорті?
7. Який встановлено порядок для прийомки-видачі вантажів залізницею?
8. В чому полягає сутність заставного права перевезника на залізниці?
9. Які заходи щодо збереження вантажів та рухомого складу застосовуються залізницею? Надайте оцінку їхньої ефективності?
10. В чому полягає специфіка вирішення питання про відповідальність перевезника на залізничному транспорті порівняно з іншими перевезниками (автомобільним, водним, повітряним)?
11. Надайте характеристику документів, які використовуються під час перевезення вантажу авіатранспортом?
12. Яке значення має авіатранспортна накладна у відносинах перевезення вантажу?

13. Проаналізуйте особливості притягнення авіаперевізника до відповідальності та вкажіть, які встановлені обмеження його відповідальності відповідно до чинного законодавства України?
14. Якими документами підтверджується наявність і зміст договору морського перевезення вантажу? Надайте їх характеристику.
15. Які встановлені загальні вимоги до здійснення перевезень вантажів річковим транспортом?
16. Надайте класифікацію схем транспортування продукції трубопроводами.
17. Надайте визначення транзиту речовин та газів магістральними трубопроводами.
18. На яких принципах базується порядок доступу до трубопровідних мереж?
19. Яким нормативно-правовим актом затверджено порядок доступу до газотранспортних мереж?
20. Хто є споживачем природного газу?
21. Перерахуйте види договорів, що укладаються при транспортуванні речовин та газів трубопроводами.
22. Визначте юридичну природу договору транспортування речовин та газів трубопроводами.
23. Чому договір транспортування речовин та газів слід віднести до господарського договору?

# Глава 7. Відповідальність у транспортному праві

Учасники процесу транспортування шляхом встановлення, зміни і розірвання відносин між собою істотно впливають на загальний стан суспільних правовідносин на транспорті. Правова поведінка учасників транспортних правовідносин може проявлятися у двох напрямках – у формі дотримання або порушення транспортного законодавства. Відповідно, наслідки такої поведінки можуть бути як корисними, так і шкідливими.

Правова поведінка суб'єктів транспортних правовідносин – це сукупність правових вчинків (правочинів), які можуть бути як правомірними, так і неправомірними. Тому сама правова поведінка суб'єктів транспортних правовідносин може бути правомірною та неправомірною.

Для правомірної поведінки характерна соціальна корисність, відповідність тим чи іншим чинникам, що зазначені в правових нормах. Наслідки, що настають від такої поведінки, є позитивними.

До протиправної поведінки можна віднести суспільно шкідливий, протиправний вчинок, вчинення якого обумовлює настання юридичної відповідальності та визнається як правопорушення. За протиправну поведінку законом передбачається відповідальність.

Залежно від важкості правопорушення можна розрізняти транспортні злочини та проступки на транспорті. Відповідальність за транспортні злочини встановлена Кримінальним кодексом України (далі – КК України), а за транспортні проступки – Кодексом України про адміністративні правопорушення (далі – КпАП України).

При перевезенні пасажирів, багажу, пошти і вантажів зустрічаються порушення зобов'язань сторонами договору перевезення – перевізником, вантажовідправником і вантажоодержувачем. Порушення зобов'язань сторін зустрічаються і в договорі транспортного експедирування. Відповідальність за ці порушення передбачається Господарським кодексом України (далі – ГК України), Цивільним кодексом України (далі – ЦК України), транспортними кодексами і статутами, а також законами та іншими нормативно-правовими актами.

## 1. ПОНЯТТЯ ТА ВИДИ ПРАВОПОРУШЕНЬ НА ТРАНСПОРТІ

Правопорушення – це соціально небезпечне або шкідливе, протиправне, винне діяння деліктоздатного суб'єкта, яке передбачено чинним законодавством і за яке встановлена юридична відповідальність.

Транспортне право є комплексною галуззю права, воно має свою специфіку й особливості. Тому в цій галузі правовідносини захищаються нормами чотирьох галузей права:

- кримінального (Розділ XI КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту»);
- адміністративного (Глава 10 КпАП України «Адміністративні правопорушення на транспорті в галузі шляхового господарства і зв'язку»);
- цивільного (глава 51, ст.ст. 920-924, 928, 934 ЦК України);
- господарського (ст.ст. 313, 314, глави 24-27 ГК України).

До того ж, існують ще й транспортні кодекси і статути, правила перевезення пасажирів, багажу і вантажів, а також відомчі нормативно-правові акти, які також передбачають відповідальність сторін договору перевезення за порушення своїх обов'язків.

Транспортні правопорушення виокремлюються в самостійні групи в силу наявності в усіх транспортних правопорушеннях єдиного родового об'єкта, загальних рис об'єктивної та суб'єктивної сторін, спільних вимог до суб'єктів правопорушень.

**Об'єкт транспортних правопорушень** – це суспільні відносини у сфері безпеки руху та експлуатації транспорту, своєчасного і гарантованого переміщення пасажирів, вантажів і багажу. Слід зазначити, що безпека руху транспорту тісно пов'язана з громадською безпекою (повинні забезпечуватися охорона життя і здоров'я людей, матеріальних цінностей, навколишнього середовища, безаварійна робота транспорту).

Порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту можуть призвести до заподіяння шкоди здоров'ю та життю людини або господарським інтересам. Наслідки цих правопорушень – аварії, катастрофи, нещасні випадки з людьми, забруднення навколишнього середовища, порушення графіків руху транспортних засобів та дезорганізація роботи транспортних підприємств,

що у свою чергу завдає значних матеріальних збитків економіці регіонів та країни в цілому.

**Об'єктивна сторона** – це протиправна поведінка (дії чи бездіяльність) суб'єкта правопорушення; настання шкідливих наслідків. При цьому повинен існувати причинний зв'язок між правопорушенням і настанням шкідливих наслідків. Кваліфікуючі ознаки об'єктивної сторони – це повторність вчинення правопорушення або за попереднім зговором групою осіб; настання нещасних випадків з людьми або інших тяжких наслідків; створення загрози для життя або здоров'я людей; створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна.

**Суб'єктами** правопорушень на транспорті є правоздатні й дієздатні фізичні особи, а також посадові особи, а суб'єктами цивільно-правових і господарсько-правових порушень – і юридичні особи. У випадках, прямо передбачених законодавством, юридичні особи можуть бути суб'єктами адміністративних правопорушень.

**Суб'єктивна сторона** правопорушень на транспорті – це певний вияв зовнішнього протиправного діяння, в якому відображається мотив, мета та волевиявлення особи. Суб'єктивна сторона складу правопорушень – це внутрішні процеси, які відбуваються у психіці особи під час вчинення правопорушення, характерними сторонами якої є вина (умисна або необережна).

Правопорушення на транспорті поділяють на злочини та проступки. Проступки класифікуються на адміністративні, цивільно-правові, господарсько-правові та дисциплінарні.

Зазначений вище склад транспортних правопорушень та характеристика його складових стосується в основному кримінальних злочинів і адміністративних проступків на транспорті.

Злочини відрізняються від інших правопорушень рівнем суспільної небезпеки, який визначається характером порушень суспільних відносин, розміром заподіяної шкоди, способом вчинення правопорушення, характеристикою суб'єкта, особливостями суб'єктивної сторони. У багатьох випадках склади злочинів та адміністративних проступків за об'єктом посягання мають багато схожих ознак. Правопорушення одного й того виду у сфері транспортної діяльності в одному випадку може бути злочином, а в

іншому – адміністративним проступком (якщо це не спричинило тяжких наслідків).

Кримінальним злочином визнається не сам факт порушення чинних правил, а таке порушення правил, яке спричинило тяжкі наслідки. Усі інші правопорушення, що не спричинили тяжких наслідків, розглядаються як адміністративні проступки.

Господарсько-правові та цивільно-правові проступки виникають в основному з договірних зобов'язань, де об'єктом правопорушення виступають суспільні відносини (права та обов'язки), визначені відповідним договором (угодою), а об'єктивна сторона характеризується невиконанням або неналежним виконанням обов'язків, передбачених договором.

Особливістю господарсько-правових і цивільно-правових проступків є те, що в них можуть брати участь особи, які не є сторонами договору (наприклад, виникнення прав і обов'язків у вантажоодержувача при здійсненні договору перевезення вантажу).

## 2. КРИМІНАЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ТРАНСПОРТНІ ЗЛОЧИНИ

В Законі України «Про транспорт» визначено, що експлуатація транспортної системи в Україні повинна забезпечити безпеку життя і здоров'я громадян, збереження вантажів, що перевозяться, та охорону навколишнього природного середовища. Працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів, повинні мати відповідну професійну підготовку і за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки.

За порушення правил і норм Закону України «Про транспорт» та інших нормативних актів, які регулюють безпеку руху та експлуатації різних видів транспорту, законодавством передбачена кримінальна відповідальність (Розділ XI КК України «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту»: ст.ст. 276-292).

Єдиним родовим об'єктом транспортних злочинів є суспільні відносини у сфері безпечного руху та експлуатації транспорту або громадської безпеки у сфері функціонування транспорту.

**Об'єктивна сторона** транспортних злочинів характеризується як діями, так і бездіяльністю. Вона складається з протипра-

вної поведінки, настання або створення загрози настання суспільно шкідливих наслідків та причинного зв'язку між порушенням зазначених правил і настанням шкідливих наслідків, а також низки додаткових і кваліфікованих ознак.

При кваліфікації транспортних злочинів необхідно дуже уважно підходити до аналізу об'єктивної сторони, оскільки багато статей має бланкетне викладення диспозиції. Для з'ясування того, які правила були порушені, необхідно звернутися до нормативних актів, чинних на автомобільному, залізничному, повітряному та водному транспорті, а саме:

1) Статуту залізниць України;
2) Кодексу торговельного мореплавства України;
3) Повітряного кодексу України;
4) Статуту внутрішнього водного транспорту Союзу РСР;
5) Статуту автомобільного транспорту Української РСР;
6) інших нормативно-правових актів – законів, правил, постанов, інструкцій, положень, технічних умов і т. ін.

КК України передбачає кримінальну відповідальність за наступні злочини на транспорті.

**Порушення правил безпеки руху та експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту** (ст. 276 КК України) – це перевищення встановленої швидкості руху, проїзд локомотива на заборонний сигнал, недоброякісний ремонт рухомого складу, невжиття заходів для усунення несправності залізничної колії (поломка або гнилість шпал, розширення рейок, ненадійне їх скріплення), використання при ремонті транспортних засобів неякісного матеріалу, відхилення від технічних і технологічних норм, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків.

Під небезпекою для життя людей слід розуміти таке порушення захисту життєво важливих інтересів чи настання такої загрози оточуючого середовища, за яких у будь-який час може статися загибель або каліцтво людей, настання смерті або спричинення тяжкого чи середньої тяжкості тілесного ушкодження хоча б однієї особи. Така загроза має бути реальною, а смерть, загибель чи каліцтво людей не настали лише в силу випадкових обставин.

До інших тяжких наслідків відносять тілесні ушкодження, що спричинили короткочасний розлад здоров'я або короткочасну

втрату працездатності кільком особам, легкі, середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, катастрофа, аварія, руйнування жилих будинків та інших споруд, загибель цінного вантажу, велику перерву руху потягів або суден (понад 6 годин), істотне порушення їх розкладу.

Питання віднесення тих чи інших наслідків до категорії небезпечних для життя, інших тяжких наслідків, завдання значної чи великої матеріальної шкоди вирішується судом з урахуванням ступеню тяжкості вчиненого особою діяння, обставин, що пом'якшують або обтяжують покарання, матеріального становища потерпілого.

*Основний безпосередній об'єкт* цього злочину – безпека руху або експлуатації залізничного, водного або повітряного транспорту. Додатковий факультативний об'єкт – життя і здоров'я особи, власність, природне довкілля, інші блага.

*Об'єктивна сторона* цього злочину включає в себе:

1) дії у 2-х формах: порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту та недоброякісний ремонт транспортних засобів, шляхів, засобів сигналізації та зв'язку;
2) наслідки, залежно від яких здійснюється диференціація відповідальності;
3) причинний зв'язок між діями та наслідками.

*Суб'єкт* цього злочину є спеціальним. Це особа, що є осудною, якій виповнилося 18 років, що є працівником залізничного, водного або повітряного транспорту.

*Суб'єктивна сторона злочину* – характеризується необережністю.

**Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів** (ст. 277 КК України) – умисне руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту.

Пошкодження може вчинитися різним способом – нищенням сигнальних знаків, пошкодженням колії шляхом вибуху, підпалу рухомого складу, розгвинчуванням рейок колії та ін. Але в усіх випадках злочином визнається таке діяння, яке реально спричинило або могло спричинити аварію чи порушення нормальної роботи транспорту. Тому пошкодження колії недіючої ді-

лянки залізниці чи вирізування телеграфних проводів на закритих для плавання морських, річкових лініях не створюють складу злочину.

Катастрофа – це зіткнення рухомого складу або суден, потоплення судна або затоплення його частин, викидання на берег, посадку на мілину, якщо це спричинило каліцтво або смерть членів екіпажу або пасажирів чи призвело до знищення або істотного пошкодження локомотивів, рухомого складу, шляхів сполучень, повітряних, морських або річкових суден.

Аварія – це подія, що сталася під час руху транспортних засобів, внаслідок якої відбулося зіткнення суден, сходження потяга з рейок, але які не призвели до загибелі людей хоча й заподіяли значну шкоду або порушили нормальну роботу транспорту.

Порушенням нормальної роботи транспорту вважається перерва в русі на строк понад 30 хвилин, але не більше 6 годин. До порушення нормальної роботи транспорту відноситься пошкодження рухомого складу і вантажів у незначних розмірах, приведення їх у непридатний для експлуатації стан.

*Основний безпосередній об'єкт злочину* – безпека використання шляхів сполучення і транспортних засобів усіх видів транспорту, крім трубопровідного. Додатковий факультативний об'єкт – життя і здоров'я особи, власність, інші блага.

*Об'єктивна сторона* включає такі обов'язкові ознаки, як дія, наслідки і причинний зв'язок між ними, що може проявлятися в таких формах: 1) руйнування шляхів сполучення і транспортних засобів; 2) їхнє ушкодження; 3) інші дії, що спрямовані на приведення вказаних предметів у непридатний до експлуатації стан.

*Суб'єкт* – осудна особа, що досягла 14-річного віку.

*Суб'єктивна сторона* характеризується навмисним відношенням до руйнування, ушкодження або приведення у непридатний для експлуатації стан об'єктів транспорту і необережним відношенням до наслідків у вигляді аварії, порушення нормальної роботи транспорту, створення небезпеки або настання реальної шкоди.

**Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна** (ст. 278 КК України) – це незаконне переміщення або заволодіння залізничним рухомим складом, повітряним, морським чи річковим судном, встано-

влення над ними контролю. Цей злочин вважається закінченим з моменту заволодіння транспортними засобами, а угон – з початку руху транспортного засобу від місця його знаходження будь-яким способом переміщення.

*Основний безпосередній об'єкт злочину* – контрольоване використання засобів залізничного, водного і повітряного транспорту. Додатковий факультативний об'єкт – життя і здоров'я особи, власність, інші блага.

*Об'єктивна сторона* – це 2 альтернативні дії – угон і захоплення рухомого складу залізничного, водного або повітряного транспорту.

*Суб'єкт злочину* – осудна особа, що досягла 14-річного віку. Такими суб'єктами можуть виступати особи з числа членів екіпажу транспортного засобу, якщо вони не виконують обов'язкові розпорядження власника або уповноваженого ним органу або органів управління рухом.

*Суб'єктивна сторона злочину* характеризується умислом.

**Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства** (ст. 279 КК України) здійснюється різними способами, визначеними в законі – шляхом влаштування перешкод, підключення енергопостачання чи іншими способами. До них можна віднести дії, пов'язані з перекриттям автомагістралей, шляхів сполучень, вулиць, розв'язок не тільки транспортними засобами, шлагбаумами, завалами, а й людьми, встановленням постів-спостерігачів, перешкоджанням працівниками транспортного органу виконувати свої трудові обов'язки, припиненням постачання електроенергії, водозабезпечення, відключенням зв'язку, здійсненням фінансового впливу, встановленням контролю і перекриттям входу-виходу на вокзалах, станціях, аеропортах, портах, інших підприємствах транспорту або їх структурних підрозділах.

*Основний безпосередній об'єкт злочину* – нормальна робота транспорту, контрольоване використання стаціонарних транспортних об'єктів, а також безпека функціонування транспортних комунікацій, руху та експлуатації транспорту, безпека експлуатації всієї транспортної системи. Додатковий факультативний об'єкт – життя і здоров'я особи, власність, інші блага.

*Об'єктивна сторона* цього злочину може виражатися у формі:

1) блокування транспортних комунікацій;
2) захвату вокзалу, аеродрому, порту, станції або іншого транспортного підприємства, установи, організації.

*Суб'єкт* цього злочину є загальним (ст. 18 КК України).

*Суб'єктивна сторона* злочину характеризується умислом.

Кваліфікуюча ознака цього злочину – спричинення загибелі людей, під якою слід розуміти загибель однієї або кількох осіб.

**Примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків** (ст. 280 КК України) здійснюється шляхом погрози вбивством, заподіянням тяжких тілесних ушкоджень або знищенням майна цього працівника чи близьких йому осіб.

Примушування – це усвідомлені на матеріальних, майнових, моральних, речових, фізичних, особистих та інших претензіях (підґрунтях) дії, спрямовані на перешкоджання виконання службових обов'язків працівником транспорту.

Погроза вбивством може бути виражена будь-яким способом (усно, письмово, жестом, демонстрацією зброї) погрози позбавити життя працівника транспорту чи близьких йому осіб. Погроза має місце при наявності реальних підстав боятися виконання вбивства, заподіяння тяжких тілесних ушкоджень або знищення майна, виходячи із конкретних обставин (місце, час, спосіб вираження, психічний стан винного, вимагання та умови їх виконання). Злочин вважається закінченим у момент сприйняття погрози потерпілим чи іншою особою.

*Основний безпосередній об'єкт злочину* – це встановлений законом порядок виконання працівниками транспорту своїх службових обов'язків, нормальна робота транспорту, безпека його руху та експлуатації. Додатковим обов'язковим об'єктом є психічна недоторканість особи, а додатковим факультативним об'єктом – життя і здоров'я особи, власність, інші блага.

*Об'єктивна сторона* злочину включає як обов'язкові ознаки дії (примушування до невиконання службових обов'язків) і спосіб його вчинення.

*Суб'єкт злочину* є загальним.

*Суб'єктивна сторона* злочину характеризується умислом.

**Порушення правил повітряних польотів** (ст. 281 КК України) пілотом чи іншою особою, яка не є працівником повітряного транспорту. Цей злочин може здійснюватися різними спо-

собами: невиконання вимог загальних і спеціальних нормативних актів; нехтування порадами диспетчерів; заняття повітряних транспортних коридорів та ешелонів висот без відома і дозволу відповідних посадових осіб. Диспозиція ст. 281 є бланкетною, а тому для з'ясування порушених правил необхідно звернутися до відповідних правил, настанов, інструкцій та інших документів.

*Основний безпосередній об'єкт злочину* – безпека руху на повітряному транспорті. Додатковий факультативний об'єкт – життя і здоров'я особи, власність, природне середовище, інші блага.

*Об'єктивна сторона* злочину може бути виконана шляхом дії або бездіяльності і полягає в порушенні правил безпеки польотів, що створило небезпеку для життя людей або загрозу настання інших тяжких наслідків.

*Суб'єкт* цього злочину є спеціальним – це осудна особа, що досягла 16 років та не є працівником повітряного транспорту.

*Суб'єктивна сторона* характеризується умислом або необережністю.

**Порушення правил використання повітряного простору** (ст. 282 КК України) – порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів.

Під загрозою безпеки повітряних польотів слід розуміти такі порушення правил використання повітряного простору, за яких користувачі повітряним простором вимушені робити зміни маршрутів польоту, раптові відхилення від маршрутів, часткове або повне припинення польотів.

*Основний безпосередній об'єкт* цього злочину – безпека використання повітряного простору України. Додатковий факультативний об'єкт – життя і здоров'я особи або власність.

*Об'єктивна сторона* злочину як обов'язкові ознаки включає дії, наслідки у вигляді створення загрози безпеці повітряних польотів і причинний зв'язок між цією дією й наслідками.

*Суб'єктом* злочину є особи, на яких покладено виконання відповідних правил.

*Суб'єктивна сторона* злочину характеризується навмисним або необережним ставленням винної особи до порушення правил

використання повітряного простору та небезпеки, що створюється цим порушенням.

**Самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда** (ст. 283 КК України) – зупинка поїзда стоп-краном, шляхом роз'єднання повітряної гальмівної магістралі та іншим способом.

Самовільність дій означає вчинення їх на власний розсуд, без потреби – за відсутності ситуації крайньої необхідності, без дозволу працівника (провідника, начальника поїзда) залізничного транспорту. Злочинними вважаються дії, які створили загрозу загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків або заподіяли шкоду здоров'ю потерпілого.

*Основним безпосереднім об'єктом* злочину є безпека руху та експлуатації залізничного транспорту. Додатковим факультативним об'єктом можуть виступати життя і здоров'я особи, власність та інші блага.

*Об'єктивна сторона* включає наступні обов'язкові ознаки:
1) діяння;
2) спосіб його вчинення;
3) наслідки;
4) причинний зв'язок між діянням і наслідками.

*Суб'єкт* цього злочину є загальним.

*Суб'єктивна сторона* злочину характеризується необережною виною.

**Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха** (ст. 284 КК України) – бездіяльність капітана судна, ухилення його від виконання обов'язку надання допомоги. Кодексом торговельного мореплавства України (ст. 59) встановлено, що капітан судна зобов'язаний, якщо він може це зробити без серйозної загрози для свого судна і осіб, що знаходяться на ньому:
1) подати допомогу будь-якій виявленій в морі особі, якій загрожує загибель;
2) прямувати з максимальною швидкістю на допомогу тим, що гинуть, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, і якщо на такі дії з його боку можна розумно розраховувати.

Ст. 60 Кодексу торговельного мореплавства на капітанів кожного із суден, що зіткнулися, покладається обов'язок після зіткнення надати допомогу іншому судну, його пасажирам та екіпажу.

Кримінальна відповідальність настає за умови, що кожен із капітанів мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів. Тому в кожному конкретному випадку необхідно встановити, чи мав можливість капітан судна надати допомогу іншому судну та особам, що зазнали лиха.

*Об'єкт* цього злочину – безпека осіб, що зазнали лиха на водних шляхах, а також безпека руху водного транспорту.

*Об'єктивна сторона* цього злочину включає одну обов'язкову ознаку – діяння. Воно полягає у повній або частковій бездіяльності – ненадання допомоги. Це може проявитися у:

1) невчиненні дій, необхідних для надання допомоги (ненадання рятувальних засобів, продуктів, одягу особам, що зазнали лиха), ігнорування сигналів лиха;
2) вчиненні лише частини дій (прийняття на борт не всіх осіб, що зазнали лиха).

*Суб'єкт* цього злочину є спеціальним – капітан будь-якого судна, в тому числі військового судна, незалежно він національної належності судна та його виду.

*Суб'єктивна сторона* цього злочину характеризується умислом.

**Неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден** (ст. 285 КК України) тягне кримінальну відповідальність незалежно від наявності можливості подати відомості про назву судна, порту прописки, місце свого відправлення та призначення. В ст. 60 Кодексу торговельного мореплавства вказується, що капітани зобов'язані повідомити один одному зазначені дані «наскільки це можливо». Повідомлення неправильних даних вважається як неповідомлення необхідних відомостей про своє судно.

*Об'єктом* цього злочину є безпека руху та експлуатації транспорту в частині забезпечення встановленого порядку розслідування аварій на морі.

*Об'єктивна сторона* полягає в бездіяльності:

1) неповідомленні членам екіпажу або пасажирам іншого судна, з яким відбулося зіткнення, відомостей про своє судно (назву судна, порт його прописки, місце свого відправлення та призначення);

2) повідомленні лише частини необхідних відомостей або недостовірних відомостей.

*Суб'єкт* цього злочину є спеціальним: капітан судна, що зіткнулося з іншим судном.

*Суб'єктивна сторона* цього злочину характеризується умислом.

**Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами** (ст. 286 КК України) передбачає кримінальну відповідальність, якщо спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження, смерть потерпілого або загибель кількох осіб.

Під транспортними засобами у ст.ст. 286, 287, 289 і 290 КК України слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли та інші механічні транспортні засоби.

Під іншими механічними транспортними засобами слід розуміти транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна.

Порушення правил безпеки руху і експлуатації транспорту може бути пов'язане з перевищенням швидкості руху, порушенням правил перевезення пасажирів, вантажів, недотримання вимог регулюючих рух світлофорів, інших сигналів.

При визначенні заподіяної шкоди здоров'ю потерпілого треба враховувати медичні показники. Поняття тяжкого, середньої тяжкості тілесного ушкодження та легкого тілесного ушкодження дається в статтях 121, 122, 125 КК України.

*Основний безпосередній об'єкт* злочину – це безпека руху та експлуатації автомобільного та деяких інших видів транспорту. Додатковий обов'язковий об'єкт – життя і здоров'я особи.

*Об'єктивна сторона* включає наступні обов'язкові ознаки:

1) діяння;
2) обстановку;
3) наслідки;
4) причинний зв'язок діянням і наслідками.

*Суб'єкт* цього злочину є спеціальним: осудна особа, що досягла 16-річного віку, яка керує транспортним засобом (водій, інструктор, що управляє навчальним керуванням; посадова особа, що дає водію обов'язкові для виконання вказівки).

*Суб'єктивна сторона* злочину характеризується необережною виною.

**Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації** (ст. 287 КК України) передбачає кримінальну відповідальність, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть.

Об'єктивна сторона цього злочину – випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів: дозвіл на виїзд у рейс з несправними гальмами, дефектами рульового управління, несправністю освітлювальних приладів; допуск до керування транспортним засобом особи, яка перебуває у стані сп'яніння чи не має права на керування транспортним засобом, чи інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що убезпечують дорожній рух.

Інші грубі порушення правил експлуатації транспортних засобів, які забезпечують безпеку руху, – це допуск до керування транспортними засобами осіб, позбавлених права на керування транспортними засобами, грубе порушення режиму роботи водіїв, нездійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або невиконання інших вимог, що пред'являються відповідними нормативними актами до осіб, відповідальних за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів.

Допуск до керування може бути здійснено шляхом:

- видачі усного розпорядження щодо керування транспортним засобом;
- дозволу на керування;
- мовчазної згоди або письмового підтвердження про згоду на керування (підпис на разовій перепустці, відмітка в журналі випуску транспорту, маршрутному листі та ін.).

*Основний безпосередній об'єкт цього злочину* – це безпека експлуатації транспортних засобів, а додатковий обов'язковий об'єкт – здоров'я та життя особи.

*Об'єктивна сторона* злочину складається з таких обов'язкових ознак, як діяння, наслідки і причинний зв'язок між ними.

*Суб'єкт* злочину є спеціальним: це особи, що займають посади, які пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів (керівники транспортних підп-

риємств та їх структурних підрозділів, що забезпечують експлуатацію транспорту – служба експлуатації, а також інші працівники, що виконують відповідні функції – механіки, диспетчери, працівники медичної служби, водії закріплених за ними транспортних засобів).

*Суб'єктивна сторона* злочину характеризується необережною виною.

**Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху** (ст. 288 КК України) передбачає кримінальну відповідальність у разі спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження, тяжкого тілесного ушкодження або настання смерті потерпілого. Порушення правил, норм і стандартів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху мають місце при будівництві, реконструкції, ремонті або утриманні шляхів, вулиць, залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів та інших шляхових споруд.

Вимоги щодо забезпечення безпеки дорожнього руху визначені Законом України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р., в якому містяться:

- права та обов'язки водіїв, пасажирів, пішоходів, велосипедистів, погоничів тварин;
- вимоги щодо виробництва транспортних засобів, будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів;
- порядок їх утримання, права та обов'язки власників доріг і шляхових споруд;
- умови стандартизації і сертифікації, нормування дорожнього руху.

На основі вищезазначеного закону розроблені й затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 р. № 198 «Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними і охорони».

*Основним безпосереднім об'єктом* цього злочину є безпека експлуатації дорожніх споруд, а його додатковим обов'язковим об'єктом – здоров'я або життя особи.

*Об'єктивна сторона* включає в себе такі обов'язкові ознаки, як діяння, наслідки та причинний зв'язок між ними.

*Суб'єкт* цього злочину є спеціальним. Це можуть бути особи, що відповідають за будівництво, експлуатацію, ремонт або утримання транспортних об'єктів; особи, що виконують такі роботи (як безпосередні виконавці, так і керівники відповідних робіт).

*Суб'єктивна сторона* злочину характеризується необережною виною.

**Незаконне заволодіння транспортним засобом** (ст. 289 КК України) з будь-якою метою.

Незаконне заволодіння транспортним засобом – вчинення умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Воно може бути вчинено шляхом крадіжки, грабежу, розбою, вимагання, шахрайства, привласнення або шляхом зловживання службовим становищем. Злочин вважається закінченим з моменту, коли злочинець реально заволодів транспортним засобом. Ст. 289 КК України також передбачає відповідальність за цей злочин, якщо він був скоєний за попередньою змовою групою осіб, організованою групою або за повторне вчинення цього злочину.

*Основним безпосереднім об'єктом* злочину є контрольоване використання транспортних засобів. Додатковим обов'язковим або факультативним об'єктом цього злочину – залежно від конкретного способу вчинення злочину, – можуть виступати життя і здоров'я особи, власність, інші блага.

*Об'єктивна сторона* цього злочину полягає в незаконному заволодінні транспортним засобом.

*Суб'єктом* цього злочину є особа, що не має права на користування транспортним засобом, у відношенні якого здійснюється незаконне заволодіння.

*Суб'єктивна сторона* злочину характеризується умислом.

**Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу** (ст. 290 КК України): ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова, або заміна без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу, що здійснюється різними способами.

Кримінальна відповідальність настає за сам факт знищення і не потребує настання будь-яких наслідків.

Під знищенням слід розуміти механічне пошкодження ідентифікаційних номерів, номерів двигуна, шасі або кузова шляхом спилювання їх шліфувальним устаткуванням, розрізувальними апаратами, електро-, автогенозварювальними приладами, травленням кислотами, вирубуванням, вдавленням або іншим шляхом із застосуванням різних приладів.

Підробка або заміна – це виготовлення фальшивих, недійсних номерів або номерів, які хоча й відповідають реєстраційним документам, але не належать цим транспортним засобам. Мета може бути різною: приховування викраденого транспортного засобу, його частини чи агрегату, вдалий продаж застарілого транспортного засобу як нового або як нетривалого перебування в експлуатації.

*Об'єкт злочину* – контрольоване використання транспортних засобів, їх вузлів та агрегатів.

*Об'єктивна сторона* злочину полягає у: 1) знищенні; 2) підробці; 3) заміні ідентифікаційного номеру, номерів двигуну, шасі або кузову; 4) заміні без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу.

*Суб'єкт злочину* є загальним.

*Суб'єктивна сторона* злочину характеризується умислом.

**Порушення чинних на транспорті правил** (ст. 291 КК України), що забезпечують рух, тягне за собою кримінальну відповідальність у разі, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки.

Цей злочин може бути вчинено на різних видах транспорту – залізничному, повітряному, водному, автомобільному, електричному та іншому, включаючи велосипедний і гужовий.

Порушення правил може бути здійснено шляхом:

- переїзду залізниці в непередбачених місцях;
- прогонки тварин без додержання правил безпеки;
- проїзду на мопедах і велосипедах в заборонених місцях;
- порушення правил переходу, переїзду.

Цей злочин здійснюється особами, які не належать до водіїв транспортних засобів. До них відносяться водії мопедів, велосипедів і гужового транспорту, вершники, візники, погоничі, пішоходи, пасажири, а також водії маломірних суден.

*Основним безпосереднім об'єктом* є безпека руху та експлуатації всіх видів транспорту. Додатковим обов'язковим його об'єктом є життя, здоров'я особи, власність та інші блага.

*Об'єктивна сторона* включає в себе як обов'язкові ознаки діяння, наслідки і причинний зв'язок між ними.

*Суб'єкт* цього злочину є загальним.

*Суб'єктивна сторона* злочину характеризується необережністю.

**Пошкодження об'єктів магістральних нафто- газо- та нафтопродуктопроводів** (ст. 292 КК України), відходів від них, а також технологічно пов'язаних з ними об'єктів, споруд, засобів автоматики, зв'язку, сигналізації, якщо це призвело до порушення нормальної роботи зазначених трубопроводів або спричинило небезпеку для життя людей.

*Основним безпосереднім об'єктом* цього злочину є безпека експлуатації трубопровідного транспорту. Додатковий об'єкт – життя і здоров'я особи, власність, природне довкілля та інші блага.

*Об'єктивна сторона* цього злочину – це протиправні дії, наслідками яких є пошкодження або руйнування трубопроводу, об'єктів і споруд, пов'язаних з ним, виведення його з робочого стану. Пошкодження або руйнування може бути здійснено шляхом пробивання, розпилювання, просвердлювання отворів у трубопроводі, вмонтування відводів, порушення цілісності трубопроводу транспортними засобами (екскаваторами, бульдозерами) при проведенні будівельних робіт, пошкодження вимірювальної техніки, вилучення засобів автоматики, зв'язку, сигналізації і т. ін.

Руйнування – це повне або часткове знищення ділянок трубопроводу, сховищ нафтопродуктів, газокомпресорних станцій, газорозподільників, відстійників, технічних пристроїв автоматики, вимірювальних приладів та інших об'єктів, приведення цих об'єктів до стану непридатності подальшого спільного використання.

*Суб'єкт* цього злочину є загальним.

*Суб'єктивна сторона* цього злочину характеризується різним відношенням особи до проміжних та кінцевих наслідків свого діяння. До руйнування, пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- і нафтопродуктопроводів винна особа ставиться

завжди з прямим або непрямим умислом. Відносно кінцевих наслідків, ставлення до них може бути тільки необережним.

При кваліфікації злочинів у сфері транспортної діяльності потрібен ретельний аналіз протиправних дій, виявлення всіх кваліфікуючих ознак злочину, особливостей вчинення та врахування об'єктивної поведінки та інших зовнішніх обставин, пов'язаних з вчиненням злочину, в яких знаходять свій вплив мотив, мета та волевиявлення особи (правопорушника). Для кваліфікації важливе значення має встановлення зв'язку зовнішнього прояву поведінки людини з її психічним станом при вчиненні суспільно небезпечних діянь.

Також існує **особлива група норм,** що встановлюють кримінальну відповідальність за:

1) незаконне ввезення на територію України відходів і вторинної сировини (ст. 268 КК України);
2) незаконне перевезення на повітряному судні вибухових або легкозаймистих речовин (ст. 269 КК України);
3) порушення правил міжнародних польотів (ст. 334 КК України);
4) незаконне підняття Державного Прапора України на річковому або морському судні (ст. 339 КК України);
5) порушення правил поведінки або експлуатації машин (ст. 415 КК України);
6) порушення правил польотів або підготовки до них (ст. 416 КК України);
7) порушення правил кораблеводіння (ст. 417 КК України).

Ці злочини пов'язані з діяльністю транспорту, але мають свій родовий об'єкт: громадська безпека (ст.ст. 268, 269 КК України), недоторканність державного кордону (ст. 334 КК України), авторитет держави (ст. 339 КК України), встановлений порядок несення військової служби (ст.ст. 415-417 КК України).

За скоєння злочинів, пов'язаних з діяльністю транспорту, КК України передбачає наступні санкції:

1. Штраф.
2. Арешт.
3. Виправні роботи.
4. Обмеження волі.
5. Позбавлення волі.
6. Позбавлення права керування транспортними засобами.

7. Позбавлення права обіймання посад, пов'язаних з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів.
8. Конфіскація майна.

## 3. АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПРОСТУПКИ НА ТРАНСПОРТІ

Адміністративний проступок – це протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на власність, права та обов'язки громадян, на державний або громадський порядок, на встановлений порядок управління, за що законодавством України передбачено адміністративну відповідальність.

Адміністративні проступки мають загально-правові ознаки:

1. Адміністративний проступок – це дія або бездіяльність.
2. Адміністративний проступок має антигромадську спрямованість, тобто є суспільно шкідливим.
3. Адміністративний проступок є протиправним діянням, тобто є таким, що завдає шкоди чи загрожує небезпекою.
4. Адміністративний проступок є винним вчинком, що виражається як прояв волі та свідомості особи, її психічного ставлення до вчинку та його наслідків. Адміністративний проступок може бути вчинено умисно або з необережності.
5. Адміністративний проступок є карним, тобто за його вчинення передбачена адміністративна відповідальність, застосування якої у сфері транспортної діяльності має свої особливості.

Адміністративні проступки на транспорті мають свій юридичний склад (встановлена законодавством сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак, наявність яких є обов'язковою).

Структуру адміністративних правопорушень складають об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт і суб'єктивна сторона. Ці елементи характеризують поведінку людини як взаємозв'язок і взаємозалежність вчинку (діяння) і свідомості, тобто об'єктивного і суб'єктивного.

**Об'єкт адміністративного проступку** – це суспільні відносини на транспорті, які врегульовані правовими нормами та перебувають під охороною санкцій (в даному випадку – адміністративних).

Родовий об'єкт адміністративних проступків на транспорті – це суспільні відносини у сфері порушення правил охорони порядку і безпеки руху на транспорті, які утворюються в процесі експлуатації і користування різними видами транспорту. Адміністративні проступки загрожують життю та здоров'ю людей, посягають на порядок і безпеку руху, порядок експлуатації транспорту, управління у сфері дорожнього руху, завдають матеріальної шкоди транспортним засобам, рухомому складу, шляхам сполучення, порушують право власності.

Видовими об'єктами адміністративних проступків можна класифікувати на такі групи:

1) порядок охорони та безпеки руху та транспорті;
2) порядок реєстрації і безпеки експлуатації транспорту;
3) громадський порядок і громадська безпека на транспорті, встановлений порядок управління;
4) право власності та майнові відносини на транспорті.

**Об'єктивна сторона адміністративного проступку –** це зовнішній прояв посягання на об'єкт, який охороняється адміністративно-правовою санкцією. Вона включає в себе наступні ознаки:

- протиправне діяння (дія або бездіяльність);
- шкідливі наслідки цього діяння;′
- причинний зв'язок між протиправним діянням і шкідливими наслідками;
- місце, час, умови та засоби вчинення правопорушення.

Обов'язкова ознака об'єктивної сторони адміністративного проступку – це протиправність діяння, наявність шкідливих наслідків. Залежно від наявності шкідливих наслідків виділяють наступні види адміністративних проступків:

1) адміністративні проступки з матеріальним складом, які завдають певної матеріальної шкоди (наприклад, порушення внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, морських і річкових суден, автобусів, маршрутних таксі, тролейбусів або трамваїв, залізничної колії, аеродромного устаткування);
2) адміністративні проступки з формальним складом, які не завдають матеріальних збитків (випуск судна в плавання без документів, проведення водолазних робіт без належного дозволу, керування водіями транспортними засобами з технічними несправностями.

Іншими ознаками об'єктивної сторони адміністративного проступку є:

- місце, час, умови та засоби вчинення;
- момент вчинення (наприклад, посадка і висадка під час руху поїзда);
- стан правопорушника (наприклад, керування транспортними засобами у стані сп'яніння);
- вид транспорту, на якому було вчинено правопорушення.

**Суб'єкт адміністративного проступку** на транспорті характеризується окремими ознаками, за якими особа визнається як той, хто вчинив проступок (осудність особи, її вік та виконання визначених законом протиправних діянь). Ці ознаки поділяються на дві групи, відповідно до чого й суб'єкти поділяються на два види:

1. Загальні ознаки – властиві будь-якому суб'єкту, будь-якій особі, що підлягає адміністративному стягненню (вік та осудність). Загальним суб'єктом транспортних проступків є осудна (деліктоздатна) особа 16-річного віку. Під осудністю особи розуміється здатність особи усвідомлювати свої дії, керувати ними і нести за них відповідальність.
2. Спеціальні – такі, що вказують на особливості правового становища суб'єкту і дозволяють диференціювати відповідальність різних категорій осіб, а також впливають на кваліфікацію правопорушення (відповідальність посадових осіб; командира повітряного судна, капітанів суден, судноводіїв, водіїв, осіб, які не мають права керування, пішоходів, водіїв велосипедів, осіб та водіїв, які перебувають у стані сп'яніння; землекористувачів).

Крім загальних і спеціальних суб'єктів правопорушення на транспорті здійснюють ще й інші особи, правовий статус яких визначається законом та іншими нормативними актами. До таких осіб належать неповнолітні, військовослужбовці, призвані на збори військовозобов'язані, рядовий і начальницький склад органів внутрішніх справ, депутати, інваліди.

**Суб'єктивна сторона адміністративних проступків** на транспорті – це психічне ставлення суб'єкта до скоєного ним діяння, його наслідків. Ознаки суб'єктивної сторони – це вина, мотив і мета.

Вина – це усвідомлення (передбачення) особою недопустимості протиправної поведінки і можливості настання пов'язаних з поведінкою результатів. Вина може бути двох форм – у формі наміру або необережності. Враховуючи характер і мотив порушення, особу винного та інші обставини, відповідальність за адміністративний проступок може бути зменшено або збільшено.

Мотив і мета є факультативними ознаками суб'єктивної сторони.

Про вчинення адміністративного проступку на транспорті уповноваженою посадовою особою або представником громадської організації чи органу громадської самодіяльності складається протокол. Протокол може не складатися у випадках, коли відповідно до закону штраф накладається і стягується, а попередження оформляється на місці вчинення проступку.

Відповідальність за адміністративні проступки на транспорті передбачена Кодексом України про адміністративні правопорушення (главою 10). До діянь, за які чинним законодавством передбачається адміністративна відповідальність, належать:

**1. Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на залізничному транспорті** (ст. 109 КпАП України). До складу цього правопорушення належить:

- самовільний проїзд у вантажних поїздах;
- посадка і висадка під час руху поїзда;
- проїзд на підніжках і дахах вагонів;
- самовільне без потреби зупинення поїзда;
- підкладання на залізничні колії предметів, які можуть спричинити порушення руху поїздів;
- пошкодження залізничної колії, захисних лісонасаджень, снігозахисних загороджень та інших колійних об'єктів, споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку;
- викидання сміття та інших предметів з вікон і дверей вагонів поїздів, прохід по залізничних коліях у невстановлених місцях
- порушення правил проїзду гужовим транспортом і прогону худоби через залізничні колії, випасання худоби поблизу залізничних колій;
- недодержання встановлених габаритів при навантаженні і вивантаженні вантажів.

Протоколи про ці порушення мають право складати:

- начальники станцій та їхні заступники, начальники вокзалів та їхні заступники, начальники локомотивних (вагонних) депо, начальники пасажирських поїздів (механіки-бригадири пасажирських поїздів);
- контролери-ревізори пасажирських поїздів, ревізори-інструктори пасажирських поїздів, ревізори з контролю прибутків, дорожні майстри, начальники дистанцій шляху, начальники дистанцій сигналізації та зв'язку, начальник відділу Управління відомчої воєнізованої охорони Укрзалізниці Міністерства транспорту України та його заступник, начальники відділів (загонів, команд) та їхні заступники, начальники відділів (караулів) команд, пожежних поїздів, воєнізованої охорони залізниць, метрополітенів, старші у місці розташування станцій посадові особи воєнізованої охорони;
- головний санітарний лікар залізничного транспорту та його заступник, головні санітарні лікарі метрополітенів, головні санітарні лікарі відділень залізниць, головні санітарні лікарі лінійних дільниць;
- крім останнього випадку – працівники міліції, на яких покладений нагляд за дотриманням відповідних вимог.

**2. Порушення правил користування засобами залізничного транспорту** (ст. 110 КпАП України):

- пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, стекол локомотивів і вагонів;
- куріння у вагонах (у тому числі в тамбурах) приміських поїздів, у невстановлених для куріння місцях у поїздах місцевого і дальнього сполучення, а також у метрополітенах.

Протоколи про ці порушення мають право складати посадові особи залізничного транспорту і співробітники транспортної міліції.

**3. Порушення правил безпеки польотів** (ст. 111 КпАП України) включає:

- розміщення в районі аеродрому будь-яких знаків і пристроїв, схожих на маркірувальні знаки і пристрої, прийняті для розпізнання аеродромів;
- спалювання піротехнічних виробів без дозволу адміністрації аеропорту, аеродрому;
- влаштування об'єктів, які сприяють масовому скупченню птахів, небезпечних для польотів повітряних суден;

- невиконання правил про розміщення нічних і денних маркірувальних знаків або пристроїв на будівлях і спорудах;
- пошкодження аеродромного устаткування, аеродромних знаків, повітряних суден та їх устаткування;
- прохід або проїзд без належного дозволу територією аеропортів (крім аеровокзалів), аеродромів, об'єктів радіо- і світлозабезпечення польотів;
- виконання польотів з порушенням нормативно-правових актів, які регулюють діяльність авіації.

Протоколи про ці порушення мають право складати посадові особи, уповноважені відповідними міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, до сфери управління яких віднесено аеродроми.

**4. Порушення правил поведінки на повітряному судні** (ст. 112 КпАП України) – це:

- невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира судна;
- порушення правил фотографування, кінозйомки і користування засобами радіозв'язку з борту повітряного судна.

Протоколи про ці порушення мають право складати посадові особи органів повітряного транспорту.

**5. Порушення правил міжнародних польотів** (ст. 113 КпАП України).

**6. Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на морському транспорті** (ст. 114 КпАП України):

- порушення правил входу суден у порт і виходу їх з порту, руху і стоянки суден у портових водах, а також правил, що забезпечують безпеку пасажирів під час посадки на судна, в путі слідування і під час висадки їх з суден;
- проведення без належного дозволу водолазних робіт у портових водах, а також недодержання правил подачі сигналів під час цих робіт;
- пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку.

До уповноважених органів, що мають право розглядати справи про ці правопорушення, належать органи морського транспорту, а стосовно пошкодження споруд і пристроїв – органи внутрішніх справ. Також, згідно зі ст.ст. 79 і 89 КТМ України, начальник морського порту має право розглядати справи про адміністративні правопорушення, накладати адміністративні стяг-

нення за порушення чинного законодавства і правил безпеки мореплавства і порядку в порту.

**7. Порушення правил користування засобами морського транспорту** (ст. 115 КпАП України) включає:

- пошкодження внутрішнього обладнання суден;
- куріння у невстановлених місцях на суднах.

**8. Порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на річковому транспорті і маломірних суднах** (ст. 116 КпАП України), а саме:

- керування судноводіями річковими або маломірними суднами, не зареєстрованими у встановленому порядку, або такими, що не пройшли технічного огляду, або не несуть бортових номерів і позначень, або мають несправності, з якими заборонено їх експлуатацію, або переобладнаними без відповідного дозволу, або з порушенням правил завантаження, норм пасажиромісткості, обмежень з району та умов плавання;
- порушення судноводіями річкових суден правил руху і стоянки суден у плесі, на рейдах і в портах, буксирування составів і плотів, подачі звукових і світлових сигналів, несення суднових вогнів і знаків, правил навантаження і розвантаження суден, а також пошкодження портових і гідротехнічних споруд та обладнання;
- перевищення судноводіями маломірних суден установленої швидкості руху;
- недодержання вимог навігаційних знаків;
- умисне зупинення або стоянка судна в заборонених місцях;
- пошкодження гідротехнічних споруд або технічних засобів і знаків судноплавної та навігаційної обстановки;
- порушення правил маневрування, подачі звукових сигналів, несення бортових вогнів і знаків;
- керування річковим або маломірним судном особою, яка не має права керування цим судном, або передача керування таким судном особі, яка не має права керування;
- порушення судноводіями маломірних суден інших правил користування маломірними суднами.

Протоколи про ці порушення має право складати позаштатний інспектор Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства.

**9. Порушення правил випуску судна в плавання або допуск до керування судном осіб, які не мають відповідного документа** (ст. 116-1 КпАП України), куди входить:

- випуск (направлення) річкового судна в плавання без документів, що посвідчують належність судна, придатність його до плавання, з неукомплектованим екіпажем, при невідповідності технічного стану судна наявним документам, з порушенням установлених правил завантаження, норм пасажиромісткості, обмежень по району та умовах плавання, а також допуск до керування судном або його механізмами і обладнанням осіб, які не мають відповідного диплома (посвідчення, свідоцтва);
- випуск у плавання маломірних суден, не зареєстрованих у встановленому порядку, або таких, що не пройшли технічного огляду, або мають несправності, з якими заборонено їх експлуатацію, або переобладнаних без відповідного дозволу, або неукомплектованих спорядженням, а також допуск до керування маломірними суднами осіб, які не мають права керування цими суднами.

Протоколи про ці порушення має право складати позаштатний інспектор Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства.

**10. Порушення правил, що забезпечують безпеку експлуатації суден на внутрішніх водних шляхах** (ст. 116-2 КпАП України):

- проведення без належного дозволу водолазних робіт або недодержання правил подачі сигналів під час цих робіт;
- порушення порядку влаштування та обладнання запаней і лісових гаваней, влаштування частоколів та інших пристосувань для лову риби в неустановлених для цієї мети місцях без погодження з технічними дільницями шляху;
- знищення, пошкодження, зривання, самовільна перестановка плавучих і берегових засобів навігаційного обладнання, зв’язку і сигналізації;
- порушення правил тримання, експлуатації і встановленого режиму роботи навігаційного обладнання на мостах, греблях та інших гідротехнічних спорудах;
- встановлення без належного дозволу (погодження) знаків, споруд, джерел звукових і світлових сигналів, що створюють перешкоди в розпізнанні навігаційних знаків і сигналів;

- викидання за борт річкового або маломірного судна сміття та інших предметів.

Протоколи про ці порушення має право складати позаштатний інспектор Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства.

**11. Порушення правил реєстрації торговельних суден** (ст. 116-3 КпАП України), тобто:

- неповідомлення або несвоєчасне повідомлення органу реєстрації судна про будь-які зміни відомостей, що підлягають внесенню в установленому порядку до Державного суднового реєстру України або Суднової книги України, протягом 2 тижнів з дня цих змін;
- ухилення від обов'язкової реєстрації судна.

**12. Порушення правил користування річковими і маломірними суднами** (ст. 117 КпАП України), що включає:

- порушення правил, що забезпечують безпеку пасажирів під час посадки, в путі слідування і під час висадки їх з річкових і маломірних суден;
- пошкодження внутрішнього обладнання річкових суден;
- куріння у невстановлених місцях на річкових суднах.

Протоколи про ці порушення має право складати позаштатний інспектор Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства.

**13. Порушення правил утримання баз (споруд) для стоянки маломірних суден** (ст. 118 КпАП України):

- порушення посадовими особами, відповідальними за технічний стан і правильне користування базами (спорудами) для стоянки маломірних суден, правил утримання баз (споруд) у безпечному для людей і стоянки маломірних суден стані;
- невжиття заходів для своєчасної заборони чи обмеження експлуатації окремих причалів, пірсів, стоянок, споруд, механізмів і т. ін., коли користування ними загрожує безпеці людей і маломірних суден, а так само незабезпечення ними на базі (споруді) встановленого випускного режиму;
- експлуатація бази (споруди) без щорічного технічного огляду;
- допущення стоянки на базі (споруді) не зареєстрованих у встановленому порядку маломірних суден.

Протоколи про ці порушення має право складати позаштатний інспектор Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства.

**14. Порушення правил користування засобами автомобільного транспорту та електротранспорту** (ст. 119 КпАП України):

- пошкодження внутрішнього обладнання та стекол автобусів, маршрутних таксі, тролейбусів або трамваїв;
- викидання сміття та інших предметів з вікон і дверей автобусів, маршрутних таксі, тролейбусів або трамваїв;
- куріння в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях.

**15. Порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, річковому і повітряному транспорті** (ст. 120 КпАП України). Протоколи про ці правопорушення мають право складати працівники відомчої, сільської пожежної охорони і члени добровільних пожежних дружин (команд), протипожежних об'єднань громадян.

**16. Порушення водіями правил експлуатації транспортних засобів, правил користування ременями безпеки або мотошоломами** (ст. 121 КпАП України):

- керування водіями транспортними засобами, що мають несправності гальмової системи або рульового управління, або переобладнаними з порушенням відповідних правил, нормативів і стандартів, або такими, що своєчасно не пройшли державного технічного огляду;
- керування водіями транспортними засобами з технічними несправностями, з якими згідно з встановленими правилами експлуатація їх забороняється;
- порушення правил користування ременями безпеки або мотошоломами;
- керування водіями транспортними засобами, не зареєстрованими або не перереєстрованими у встановленому порядку, з підробленим номерним знаком, без номерного знаку або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандарту, або з умисно прихованим номерним знаком;
- перевезення водіями транспортних засобів, що працюють у режимі маршрутних таксомоторів або здійснюють міжміські

чи міжнародні перевезення пасажирів понад кількість місць для сидіння, визначену у реєстраційних документах на транспортний засіб або передбачену технічною характеристикою транспортного засобу.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- уповноважені особи органів внутрішніх справ;
- член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону.

**17. Експлуатація водіями транспортних засобів, номери агрегатів яких не відповідають записам у реєстраційних документах** (ст. 121-1 КпАП України) – це експлуатація водіями транспортних засобів, номери агрегатів яких не відповідають записам у реєстраційних документах, або експлуатація водіями транспортних засобів, номери агрегатів яких знищені або підроблені.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону;
- посадові особи органів Державної прикордонної служби України.

**18. Перевищення водіями транспортних засобів швидкості руху, невиконання сигналів регулювання дорожнього руху, порушення правил перевезення людей та інших правил дорожнього руху** (ст. 122 КпАП України), а саме:

- перевищення водіями транспортних засобів встановлених обмежень швидкості руху більш як на 20 кілометрів на годину;
- проїзд на заборонний сигнал світлофора або жест регулювальника;
- порушення правил обгону і зустрічного роз'їзду, проїзду перехресть, зупинок транспортних засобів загального користування, початку руху, зміни напрямку руху, проїзду спеціальних транспортних засобів;
- недодержання водіями вимог дорожніх знаків, розмітки проїзної частини шляхів або безпечної дистанції порушення правил зупинки і стоянки, розташування транспортних засобів на проїзній частині, руху автомагістралями, пріоритету транспортних засобів загального користування, користування зовнішніми освітлювальними приладами, попереджувальними сигналами,

буксирування механічних транспортних засобів, перевезення людей або руху тротуарами чи пішохідними доріжками;

- ненадання водіями транспортних засобів переваги в русі пішоходам на нерегульованих пішохідних переходах, а так само інші порушення правил проїзду пішохідних переходів.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону;
- уповноважені особи органів внутрішніх справ;
- посадові особи Військової інспекції безпеки дорожнього руху, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (у випадках, коли перелічені порушення призвели до створення аварійної обстановки).

**19. Участь водіїв мотоциклів та інших транспортних засобів у групових (більше двох) пересуванні, зупинці чи стоянці,** що створюють перешкоди дорожньому руху або загрозу безпеці руху у містах та інших населених пунктах (ст. 122-1 КпАП України). В ч. 2 цієї статті передбачена відповідальність за ті ж діяння, що спричинили створення аварійної обстановки.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону;
- уповноважені особи органів внутрішніх справ;
- посадові особи Військової інспекції безпеки дорожнього руху, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України.

**20. Невиконання водіями вимог про зупинку, залишення місця дорожньо-транспортної пригоди** (ст. 122-2 КпАП України) – це невиконання водіями вимог працівника міліції, а водіями військових транспортних засобів – вимог посадової особи військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України про зупинку транспортного засобу, а також залишення ними на порушення встановлених правил місця дорожньо-транспортної пригоди, до якої вони причетні.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону;
- уповноважені особи органів внутрішніх справ;

- посадові особи Військової інспекції безпеки дорожнього руху, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (у випадках, коли перелічені порушення призвели до створення аварійної обстановки).

**21. Перешкоджання проведенню огляду транспортних засобів** (ст. 122-3 КпАП України) – це перешкоджання проведенню працівником міліції, посадовою особою військової інспекції безпеки дорожнього руху Військової служби правопорядку у Збройних Силах України огляду транспортних засобів у передбачених законом випадках.

Протоколи про ці правопорушення має право складати член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону.

**22. Порушення водіями транспортних засобів правил проїзду залізничних переїздів** (ст. 123 КпАП України), а саме:

- в'їзд водіїв на залізничний переїзд на заборонений сигнал світлофора або жест регулювальника чи чергового по переїзду, при закритому шлагбаумі або коли до переїзду наближається поїзд;
- інші порушення правил проїзду залізничних переїздів.

Також передбачаються санкції за ті ж порушення, якщо вони спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- уповноважені особи органів внутрішніх справ;
- член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону;
- посадові особи органів залізничного транспорту;
- посадові особи Військової інспекції безпеки дорожнього руху, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (якщо перелічені правопорушення призвели до створення аварійної обстановки).

**23. Порушення водіями правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових споруд чи іншого майна** (ст. 124 КпАП України).

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- уповноважені особи органів внутрішніх справ;

- член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону;
- посадові особи Військової інспекції безпеки дорожнього руху, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України (якщо перелічені правопорушення призвели до створення аварійної обстановки).

**24. Ненадання посадовими особами підприємств, установ, організацій і громадянами транспортних засобів,** що їм належать, працівникам міліції та медичним працівникам, а також ненадання військових транспортних засобів посадовим особам Військової служби правопорядку у Збройних Силах України у встановлених законом невідкладних випадках (ст. 124-1 КпАП України).

Протоколи про ці правопорушення має право складати член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону.

**25. Інші порушення правил дорожнього руху** (ст. 125 КпАП України). Протоколи про ці правопорушення має право складати член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону.

**26. Керування транспортними засобами особами, які не мають права керування або водіями, які не мають при собі чи не пред'явили для перевірки відповідних документів** (ст. 126 КпАП України), що включає:

- керування транспортними засобами особами, які не мають права керування цими засобами, або передача керування транспортним засобом особі, яка не має права керування (також передбачена санкція за такі ж порушення, якщо вони спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна);
- керування транспортними засобами водіями, які не мають при собі або не пред'явили чи не передали для перевірки посвідчення, реєстраційних та інших документів, що підтверджують право на керування чи розпорядження транспортним засобом, дорожнього (маршрутного) листа та документів на вантаж, що перевозиться (крім власників транспортних засобів, які використовують їх в індивідуальних некомерційних цілях), талона про проходження державного технічного огляду, а у випадках, передбачених законодавством, страхового поліса про укладан-

ня договору обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів.

Протоколи про ці правопорушення має право складати член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону.

**27. Порушення правил дорожнього руху пішоходами, велосипедистами, возіями та іншими особами** (ст. 127 КпАП України), куди входить:

- непокора пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, перехід ними проїзної частини у невстановлених місцях або безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, невиконання інших правил дорожнього руху;
- порушення правил дорожнього руху особами, що керують транспортними засобами, обладнаними двигуном з робочим об'ємом до 50 куб. см, велосипедами, а також возіями та іншими особами, які користуються шляхами (передбачена санкція за ті самі порушення, вчинені зазначеними особами, які перебувають у стані сп'яніння, а також за ті ж самі порушення, що спричинили пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд або іншого майна чи створення аварійної обстановки).

Протоколи про ці правопорушення має право складати член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону.

**28. Випуск на лінію транспортних засобів, технічний стан і обладнання яких не відповідає вимогам стандартів,** правил дорожнього руху і технічної експлуатації, переобладнаних без відповідного дозволу, не зареєстрованих у встановленому порядку або таких, що не пройшли державного технічного огляду (ст. 128 КпАП України). Протоколи про ці правопорушення має право складати член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону.

**29. Порушення або невиконання правил, норм та стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, невиконання припису про усунення порушень таких правил, норм і стандартів** (ст. 128-1 КпАП України) – це порушення або невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, на підприємствах, в установах та організаціях при розробці та виготовленні транспортних засобів і

деталей до них або інших предметів їх додаткового обладнання при проектуванні, реконструкції та ремонті шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, а також невиконання припису державної автоінспекції про усунення порушень правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху. Цією статтею також передбачена відповідальність за такі ж самі порушення, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна.

**30. Допуск до керування транспортними засобами або суднами водіїв чи судноводіїв, які перебувають у стані сп'яніння, або осіб, які не мають права керування транспортним засобом** (ст. 129 КпАП України):

- допуск до керування транспортними засобами водіїв, які перебувають у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом лікарських препаратів, що знижують їх увагу та швидкість реакції, або таких, що не пройшли у встановлений строк медичного огляду;
- допуск до керування транспортними засобами осіб, які не мають права на керування транспортними засобами;
- допуск до керування річковим або маломірним судном осіб, які перебувають у стані сп'яніння.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону;
- позаштатний інспектор Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства (стосовно керування річковим або маломірним судном).

**31. Керування транспортними засобами або суднами особами, які перебувають у стані сп'яніння** (ст. 130 КпАП України):

- керування транспортними засобами особами в стані сп'яніння, передача керування транспортним засобом особі, яка перебуває в стані сп'яніння, а так само ухилення осіб, які керують транспортними засобами, від проходження відповідно до встановленого порядку огляду на стан сп'яніння (також передбачена санкція за аналогічні правопорушення, вчинені повторно протягом року);

- керування річковими або маломірними суднами судноводіями у стані сп'яніння, передача керування судном особі, яка перебуває в стані сп'яніння, а також вчинення цих дій особами, які не мають права керування плавучими засобами.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- уповноважені особи органів внутрішніх справ;
- член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону;
- позаштатний інспектор Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства (стосовно керування річковим або маломірним судном);
- посадові особи Військової інспекції безпеки дорожнього руху, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України.

**32. Ухилення водіїв транспортних засобів від проходження огляду на стан сп'яніння** (ст. 131 КпАП України). Відповідальність також передбачається за цей проступок, вчинений особами, що не мають права керувати транспортним засобом, а також судноводіями річкових або маломірних суден та особами, які не мають права керування судном.

Протоколи про ці правопорушення має право складати позаштатний інспектор Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства.

**33. Самовільне використання транспортних засобів, машин чи механізмів або зберігання транспортних засобів у невстановлених місцях** (ст. 132 КпАП України):

- самовільне використання з корисливою метою транспортних засобів, машин чи механізмів, що належать підприємствам, установам, організаціям;
- зберігання транспортних засобів, що належать підприємствам, установам і організаціям, поза встановленими місцями їх стоянки.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- адміністрації підприємств, установ, організацій;
- уповноважені особи органів внутрішніх справ;
- посадові особи Військової інспекції безпеки дорожнього руху, Військової служби правопорядку у Збройних Силах України;
- власник підприємства, організації, установи, уповноважений ним орган;

- член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону.

**34. Порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів, великогабаритних та великовагових вантажів на транспорті** (ст. 133 КпАП України), а саме:

- порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів ручною поклажею на залізничному транспорті;
- порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на морському і річковому транспорті;
- порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті;
- порушення правил перевезення небезпечних, великогабаритних та великовагових вантажів на автомобільному транспорті;
- провезення в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях, а також здача в багаж чи в камеру схову на автомобільному транспорті небезпечних речовин або предметів.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:

- уповноважені особи органів внутрішніх справ;
- уповноважені особи органів повітряного транспорту (стосовно порушення правил перевезення небезпечних речовин або предметів на повітряному транспорті).

**35. Порушення правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту** (ст. 133-1 КпАП України), куди входить:

- здійснення регулярних перевезень пасажирів на постійних маршрутах без укладення договору на перевезення пасажирів автомобільним транспортом або без паспорта маршруту;
- порушення правил надання послуг з перевезення організованих груп дітей або туристів;
- відхилення від визначеного маршруту руху автобуса або маршрутного таксомотора, незаїзд на автостанцію (автовокзал), якщо такий заїзд передбачений розкладом руху автобуса або маршрутного таксомотора;
- здійснення перевезень пасажирів таксі, в яких не встановлено або не працює таксометр;
- відсутність візуальної або гучномовної інформації для пасажирів про відправлення, прибуття автобусів, вартість проїзду, правила надання послуг та пільги на пасажирському автотранспорті, відсутність візуальної інформації для пасажирів в авто-

бусах і маршрутних таксомоторах, передбаченої Правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту;
- порушення встановленого режиму праці і відпочинку водіїв.

**36. Порушення умов і правил здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів** (ст. 133-2 КпАП України) – це здійснення внутрішніх автомобільних перевезень пасажирів і вантажів на території України транспортними засобами, зареєстрованими в інших державах, або міжнародних двосторонніх чи транзитних перевезень пасажирів і вантажів без відповідного дозволу, а також порушення особливих умов і правил, зазначених у ліцензії на здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів.

**37. Провезення ручної поклажі понад установлені норми і неоплаченого багажу** (ст. 134 КпАП України):
- провезення ручної поклажі понад установлені норми на залізничному, морському і річковому транспорті;
- неоплачене провезення багажу в електротранспорті та автобусах міського, приміського, міжміського сполучення, а також у маршрутних таксі.

**38. Безквитковий проїзд** пасажира, а так само провезення без квитка дитини віком від 7 до 16 років (ст. 135 КпАП України):
- у поїздах приміського, місцевого або дальнього сполучення;
- в міському транспорті;
- в автобусі приміського або внутрірайонного сполучення;
- в автобусі міжміського і міжнародного сполучення та у міжміському електротранспорті;
- на суднах водного транспорту;

**39. Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті** (ст. 136 КпАП України):
- пошкодження пломб і запірних пристроїв вантажних вагонів, автомобілів, автомобільних причепів, контейнерів, трюмів та інших вантажних приміщень плавучих засобів, зривання з них пломб;
- пошкодження окремих вантажних місць та їх упаковки, пакетів, огорож вантажних дворів, залізничних станцій, вантажних автомобільних станцій, контейнерних пунктів (площадок), по-

ртів (пристаней) і складів, які використовуються для виконання операцій, зв'язаних з вантажними перевезеннями;
- перебування без належного дозволу на території вантажних дворів, контейнерних пунктів (площадок), вантажних районів (дільниць) портів (пристаней), шлюзів і зазначених вище складів;
- пошкодження рухомого складу, контейнерів, плавучих та інших транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів, а також перевізних пристроїв.

Протоколи про ці правопорушення мають право складати:
- уповноважені особи органів внутрішніх справ (стосовно порушень на автомобільному транспорті);
- уповноважені особи органів Міністерства транспорту України.

**40. Порушення правил, спрямованих на забезпечення схоронності вантажів на повітряному транспорті** (ст. 137 КпАП України):
- пошкодження пломб і запірних пристроїв контейнерів, зривання з них пломб, пошкодження окремих вантажних місць та їх упаковки, пакетів, а також огорож складів, які використовуються для виконання операцій, зв'язаних з перевезенням вантажів на повітряному транспорті;
- пошкодження контейнерів і транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів на повітряному транспорті.

**41. Порушення Правил охорони магістральних трубопроводів** (ст. 138 КпАП України). Протоколи про ці правопорушення мають право складати уповноважені особи підприємств і організацій, що експлуатують магістральні трубопроводи.

**42. Пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд та технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для руху та невжиття необхідних заходів для їх усунення** (ст. 139 КпАП України) – це пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, трамвайних колій, технічних засобів регулювання дорожнього руху, самовільне знімання, закриття чи встановлення технічних засобів регулювання дорожнього руху, створення перешкод для дорожнього руху, в тому числі забруднення шляхового покриття або невжиття необхідних заходів до їх усунення та попередження інших учасників руху про небезпеку, що виникла, або невжиття посадовими особами заходів щодо заборони руху підві-

домчих транспортних засобів і машин на гусеничному ходу шляхами, удосконалене покриття яких може бути пошкоджено. Також передбачена адміністративна відповідальність за ці порушення, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів чи іншого майна.

**43. Порушення правил, норм і стандартів при утриманні шляхів, невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху чи позначення на дорогах місць провадження робіт** (ст. 140 КпАП України):

- порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху при утриманні шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд;
- невжиття заходів щодо своєчасної заборони або обмеження руху при виникненні умов, які загрожують безпеці руху, або неприйняття своєчасних заходів до відновлення безпечних умов для руху;
- порушення посадовими особами визначеного порядку погодження з державною автоінспекцією: маршрутів руху транспортних засобів загального користування; встановлення у безпосередній близькості від шляху транспарантів, плакатів; обладнання шляхів технічними засобами організації дорожнього руху; переобладнання транспортних засобів та встановлення на них спеціальної світлової і звукової сигналізації; буксирування механічних транспортних засобів; проведення на шляхах масових заходів; провадження будь-яких робіт на шляхах; виготовлення проектної документації на будівництво, реконструкцію і ремонт шляхів, залізничних переїздів та інших шляхових споруд;
- порушення нормативів щодо обладнання на дорогах місць: провадження робіт, залишення дорожніх машин, будівельних матеріалів, конструкцій тощо, а так само неусунення після закінчення робіт перешкод і неприведення дороги в стан, що гарантує безперешкодний і безпечний рух транспортних засобів та пішоходів;
- ті самі порушення, що спричинили створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна.

Протоколи про ці правопорушення має право складати член суспільного формування з охорони громадського порядку і державного кордону.

**44. Порушення правил охорони смуги відводу автомобільних шляхів** (ст. 141 КпАП України), куди входить розорювання резервів, знімання дерну і виймання ґрунту, складування матеріалів і вантажів, проведення будівельних, меліоративних, топографічних та інших робіт, будівництво споруд, підземних і надземних комунікацій у смузі відводу автомобільного шляху без погодження з шляховими організаціями, а також звалювання снігу і сміття у такій смузі, скидання каналізаційних, промислових, меліоративних і стічних вод у систему шляхового водовідводу. Протоколи про ці правопорушення мають право складати уповноважені особи органів Міністерства транспорту України.

**45. Порушення землекористувачами правил утримання ділянок, прилеглих до автомобільних шляхів** загальнодержавного, республіканського і місцевого значення, обов'язків з очищення тротуарів, пішохідних доріжок у межах закріплених за ними ділянок, обладнання і ремонту переїзних містків та їх очищення, а також з утримання у справному стані під'їздів до автомобільних шляхів загального користування (ст. 142 КпАП України). Протоколи про ці правопорушення мають право складати уповноважені особи органів Міністерства транспорту України.

Правом розглядати справи про адміністративні проступки в галузі транспорту, а також накладати адміністративні стягнення наділені:

- адміністративні комісії при виконавчих органах місцевих рад;
- місцеві (районні) суди;
- органи внутрішніх справ;
- органи державного пожежного нагляду;
- органи залізничного транспорту;
- органи морського та річкового транспорту;
- органи повітряного транспорту;
- органи автомобільного транспорту та електротранспорту;
- Військова інспекція безпеки дорожнього руху Міністерства оборони України.

За вчинення адміністративних проступків на транспорті застосовують наступні стягнення:

- попередження;

- штраф;
- оплатне вилучення транспортного засобу;
- позбавлення права керування транспортними засобами.

# 4. ГОСПОДАРСЬКО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

## 4.1 Відповідальність перевізника

Господарсько-правова відповідальність застосовується за порушення транспортних зобов'язань сторонами договору перевезення вантажу (перевізником, вантажовідправником та вантажоодержувачем) і договору транспортного експедирування (експедитором та клієнтом). Підстави і випадки застосування господарсько-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань регламентуються ГК України, іншими законами, транспортними кодексами і статутами, а також відомчими актами Міністерства транспорту України, а саме:

- на автомобільному транспорті – Статутом автомобільного транспорту УРСР, Законом України «Про автомобільний транспорт», Правилами перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні (затв. наказом Мінтрансу 14 жовтня 1997 р.);
- на залізничному транспорті – Законом України «Про залізничний транспорт», Статутом залізниць України (затв. постановою КМУ 6 квітня 1998 р.);
- на авіаційному транспорті – Повітряним кодексом України, Правилами повітряних перевезень вантажів (затв. наказом Мінтрансу 14 жовтня 2003 р.);
- на морському транспорті – Кодексом торговельного мореплавства (КТМ) України;
- на річковому транспорті – Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР.

Загальні положення про відповідальність перевізника в договорі перевезення вантажу містяться в ГК та ЦК України. Ст. 313 ГК і ст. 923 ЦК передбачає відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу.

Перевізник зобов'язаний доставити вантаж до пункту призначення у строк, передбачений транспортними кодексами, статутами, правилами або встановлений сторонами в договорі перевезення вантажу (якщо строк доставки вантажу в законодавстві не

встановлений). Прострочення доставки свідчить про неналежне виконання перевізником свого обов'язку за договором, і тому є підставою застосування до нього штрафних санкцій як виду господарсько-правової відповідальності. Розмір штрафу в кожному конкретному випадку встановлюється транспортними кодексами, статутами та іншими нормативно-правовими актами.

Прострочення доставки вантажу може бути причиною його втрати, нестачі або пошкодження. В цьому випадку сплата штрафу за прострочення доставки вантажу не звільняє перевізника від відповідальності за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, які сталися внаслідок прострочення.

Перевізник звільняється від відповідальності за прострочення в доставці вантажу якщо доведе, що прострочення сталося не з його вини.

Ст. 314 ГК і ст. 924 ЦК встановлюють, що перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу та пошкодження прийнятого до перевезення вантажу. За шкоду, заподіяну при перевезенні 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.

У разі якщо вантаж, за втрату чи нестачу якого перевізник сплатив відповідне відшкодування, буде згодом знайдено, одержувач (відправник) має право вимагати видачі йому цього вантажу, повернувши одержане за його втрату чи нестачу відшкодування.

Відповідальність перевізника вантажу на різних видах транспорту визначається спеціальним законодавством – відповідними законами, транспортними кодексами, статутами і правилами.

Відповідальність перевізника при перевезеннях вантажу **автомобільним транспортом** регламентується Статутом автомобі-

льного транспорту УРСР (далі – Статут), Законом України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон), Правилами перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні (далі – Правила).

Так, в розділі IX Статуту встановлено, що автотранспортні підприємства і організації несуть матеріальну відповідальність за порушення зобов'язань, що випливають з перевезень вантажів.

Будь-які угоди автотранспортних підприємств і організацій з вантажовідправниками і вантажоодержувачами, що мають на меті змінити відповідальність або звільнити від відповідальності, покладеної на автотранспортні підприємства та організації, вантажовідправників і вантажоодержувачів вважаються недійсними і будь-які відмітки про це в путьових листах, товарно-транспортних та інших документах, не передбачені Статутом або Правилами, не мають сили.

За невиконання плану перевезень і прийнятого до виконання разового замовлення автотранспортні підприємства і організації несуть матеріальну відповідальність.

Автотранспортне підприємство або організація за невивезення вантажу в кількості, передбаченій місячним планом перевезення або прийнятій до виконання разовим замовленням, сплачує вантажовідправнику (вантажоодержувачу) штраф у розмірі 20% вартості перевезення невивезеного вантажу.

За неподачу контейнерів для виконання місячного плану перевезень або прийнятого разового замовлення автотранспортне підприємство (організація) сплачує штраф (ст. 128-1 Статуту).

За несвоєчасну подачу автомобілів, робота яких оплачується за загальними тарифами, в пункт навантаження по першій їздці проти погодженого годинного графіка автотранспортне підприємство або організація, крім санкцій за невиконання плану перевезень, сплачує вантажовідправнику або вантажоодержувачу – замовникові автотранспорту штраф за кожну хвилину запізнення.

При ненаданні автотранспортним підприємством або організацією автомобілів, робота яких оплачується за почасовим тарифом, в кількості, передбаченій у місячному плані або в прийнятому до виконання разовому замовленні, або при несвоєчасній подачі цих автомобілів, автотранспортне підприємство або організація сплачує вантажовідправнику (вантажоодержувачу) штраф у розмірі 10% вартості користування автомобілями, виходячи з

часу користування або строку подачі, вказаних у місячному плані або замовленні.

Автотранспортне підприємство або організація звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень або прийнятого до виконання разового замовлення, якщо воно сталося внаслідок:

- явищ стихійного характеру (заметів, поводі, пожежі та ін.);
- аварії на підприємстві, внаслідок якої роботу підприємства було припинено на строк не менше 3-х діб;
- тимчасового припинення або обмеження перевезення вантажів автомобільними шляхами.

Автотранспортні підприємства або організації несуть відповідальність за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення і до видачі вантажоодержувачу або до передачі згідно з Правилами іншим підприємствам, організаціям, установам, якщо не доведуть, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися через обставини, яким вони не могли запобігти і усунення яких від них не залежало, зокрема внаслідок:

- вини вантажовідправника (вантажоодержувача);
- особливих природних властивостей вантажу, який перевозиться;
- дефектів тари або упаковки, які не могли бути виявлені по зовнішньому вигляду при прийманні вантажу до перевезення, або застосування тари, що не відповідає властивостям вантажу або встановленим стандартам, при відсутності слідів пошкодження тари у дорозі;
- здачі вантажу до перевезення без вказівки в товарно-транспортних документах на його особливі властивості, що вимагають особливих умов або застережних заходів для збереження вантажу при перевезенні або зберіганні;
- здачі до перевезення вантажу, вологість або температура якого перевищують встановлені норми.

Автотранспортне підприємство або організація звільняються від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу в разі, коли:

- вантаж прибув у справному автомобілі (контейнері) за справними пломбами вантажовідправника, а штучний вантаж – з справними захисною маркіровкою, бандеролями, пломбами вантажовідправника або виготовлювача;

- недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок природних причин, зв'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;
- вантаж перевозився у супроводі експедитора вантажовідправника (вантажоодержувача);
- недостача вантажу не перевищує норм природних втрат.

В зазначених випадках автотранспортне підприємство або організація несе відповідальність за незбереження вантажу, якщо пред'явник претензії доведе, що втрата, недостача, псування або пошкодження вантажу сталися з вини автотранспортного підприємства або організації.

Автотранспортні підприємства відшкодовують збитки, заподіяні при перевезенні вантажів, у таких розмірах (ст. 136 Статуту, ст. 68 Закону):

1) за втрату або недостачу вантажу – в розмірі дійсної вартості втраченого або невистачаючого вантажу;
2) за пошкодження або псування вантажу – в розмірі тієї суми, на яку знизилася його вартість;
3) за втрату вантажу, зданого до перевезення з оголошеною цінністю, — в розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижча його справжньої вартості.

Автотранспортні підприємства і організації поряд з відшкодуванням встановленого збитку, зв'язаного з втратою, недостачею, псуванням або пошкодженням вантажу, що перевозиться, повертають провізну плату, стягнену за перевезення втраченого, невистачаючого, зіпсованого або пошкодженого вантажу, якщо ця плата не входить в ціну вантажу.

В разі використання автотранспортним підприємством або організацією для своїх потреб будь-яких вантажів, прийнятих до перевезення, особи, винні в цьому, притягаються в установленому порядку до відповідальності, а автотранспортне підприємство або організація відшкодовують вартість вантажу в подвійному розмірі.

За прострочення в доставці вантажу при міжміських перевезеннях автотранспортні підприємства сплачують вантажоодержувачам штраф у розмірі 12% провізної плати за кожну добу прострочення, якщо не доведуть, що прострочення сталося не з їх вини.

Загальна сума штрафу за прострочення в доставці не може перевищувати 60% провізної плати.

Сплата штрафу за прострочення в доставці вантажу не звільняє автотранспортні підприємства або організації від відповідальності за викликані цим простроченням втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу.

Автотранспортне підприємство в разі необґрунтованої видачі вантажу неналежному вантажоодержувачеві сплачує вантажовідправнику або вантажоодержувачу – власникові вантажу штраф (ст. 146-1 Статуту).

За втрату, нестачу або пошкодження (псування) вантажу під час міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом перевізник несе відповідальність згідно з міжнародними договорами України.

Відповідальність перевізників при перевезеннях вантажу **залізничним транспортом** регламентується Законом України «Про залізничний транспорт» (далі – Закон) і Статутом залізниць України (далі – Статут).

Ст. 23 Закону встановлює, що в разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань за договором про організацію перевезень вантажів перевізники несуть відповідальність за неповну і несвоєчасну подачу вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень у порядку та розмірах, що визначаються Статутом. Перевізники також несуть відповідальність за зберігання вантажу, багажу, вантажобагажу з моменту його прийняття і до видачі одержувачу, а також за дотримання терміну їх доставки в межах, визначених Статутом.

За незбереження (втрату, нестачу, псування, пошкодження) прийнятого до перевезень вантажу, багажу, вантажобагажу перевізники несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

Залізниці несуть матеріальну відповідальність за перевезення у межах і розмірах, передбачених Статутом та окремими договорами.

За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

- за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, – з тонни по 5% ставки добової плати за користування вагонами;
- за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), – за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту із залізниці стягується на користь відправника (одержувача), крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі 3-х добових ставок плати за користування вагонами.

Залізниця несе таку ж відповідальність за недотримання зобов'язань надпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця.

Залізниця звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

1) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;
2) обмеження перевезень (Укрзалізниця має право запроваджувати, за погодженням з Мінтрансом, тимчасові обмеження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення);
3) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;
4) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;
5) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);
6) незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

Залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі згідно з Правилами іншому підприємству.

Залізниця звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли:

1) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;
2) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;
3) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;
4) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;
5) 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;
6) 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 непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);
   - здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;
   - стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

Залізниця відшкодовує 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.

Загальна сума відшкодування збитку за незбережений вантаж в усіх випадках не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж. Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу.

Витрати і збитки, не передбачені договором перевезення і Статутом, не підлягають відшкодуванню.

За несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності або орендовані ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

- 10% провізної плати – за прострочення на 2 доби;
- 20% провізної плати – за прострочення на 3 доби;
- 30% провізної плати – за прострочення на 4 і більше діб.

Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем із станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув.

Залізниця не несе відповідальності за порушення термінів доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці обставин.

Подача залізницею під навантаження неочищеного рухомого складу дозволяється лише за погодженням з вантажовідправником. При цьому залізниця сплачує штраф у розмірі 50% добової плати за користування вагонами і контейнерами на користь вантажовідправника, що зобов'язаний перед навантаженням очистити вагон (контейнер). На очищення вагонів (контейнерів) вантажовідправнику надається необхідний для цього час, який ви-

значається угодою між станцією та вантажовідправником, портом.

У разі самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам або орендовані ними, залізниця сплачує їм плату за користування у встановлених статутом розмірах.

За пошкодження залізницею вагонів або контейнерів, що належать підприємствам, залізниця несе матеріальну відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди.

За втрачені залізницею вагони і контейнери, що належать підприємствам, залізниця на їх вимогу зобов'язана надати відповідні вагони і контейнери для тимчасового безкоштовного користування, а після 3-х місяців з моменту їх втрати – передати вагони і контейнери замість втрачених. У разі відсутності у залізниці відповідного рухомого складу вона зобов'язана відшкодувати його вартість.

Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць.

Порядок складання комерційних актів та актів загальної форми встановлюється Правилами.

Відповідальність перевізників при перевезеннях вантажу **авіаційним транспортом** регламентується Повітряним кодексом України (далі – Кодекс) і Правилами повітряних перевезень вантажів (далі – Правила). Так, згідно зі ст. 92 Кодексу перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження вантажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій установі (особі), якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіянню шкоди або що таких заходів неможливо було вжити.

До того часу, поки перевізник не доведе інше, вважається, що втрата, нестача чи пошкодження вантажу сталися під час перевезення.

За втрату, нестачу або пошкодження вантажу перевізник несе відповідальність у такому розмірі:

- за втрату чи нестачу вантажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю, – в розмірі оголошеної цінності, а у ви-

падках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, – в розмірі дійсної вартості;

- за втрату, пошкодження або нестачу вантажу, прийнятого для перевезення без оголошеної цінності, – в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням з Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.

Перевізник несе відповідальність за прострочення у доставці вантажу, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання простроченню або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

За шкоду, заподіяну третім особам та їх майну при виконанні перевезень і авіаційних робіт, експлуатант авіаційної техніки несе відповідальність у порядку і на умовах, передбачених чинним законодавством України.

У свою чергу, ст. 20 Правил зазначає, що відповідальність перевізника при перевезеннях обмежена нормами, що встановлені в Правилах, і за будь-яких обставин не може перевищувати суми доведених збитків. Перевізник не несе відповідальності за непрямі, побічні, опосередковані збитки, неодержану вигоду (прибутки).

Перевізник несе відповідальність лише за збитки, що сталися на його рейсі. Перевізник, який видає авіавантажну накладну на рейси іншого перевізника або перевозить вантаж на рейсі іншого перевізника, діє як агент такого перевізника.

Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну в разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки в доставці вантажу, якщо випадок, що призвів до шкоди, стався під час повітряного перевезення. Повітряне перевезення в цьому випадку включає лише період часу, коли вантаж перебуває під охороною перевізника.

Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну в разі затримки в доставці вантажу. Однак перевізник не несе відповідальність за шкоду, заподіяну в результаті затримки в доставці, якщо доведе, що ним та його службовцями і його агентами були

вжиті всі необхідні заходи для того, щоб уникнути шкоди, або що такі заходи неможливо було вжити.

Перевізник не несе відповідальності за будь-які збитки, що випливають з виконання ним застосованих законів або внаслідок їх невиконання вантажовідправником (вантажоодержувачем).

Перевізник не несе відповідальність за знищення, втрату, ушкодження чи затримку в доставці вантажу, які безпосередньо чи побічно виникають унаслідок дії форс-мажорних обставин (у тому числі несприятливих метеорологічних умов, надзвичайних ситуацій в повітряному просторі, страйків, бунтів, громадянських безладів, ембарго, війн, ворожих дій, неврегульованих міжнародних відносин, технічних проблем або інших складнощів, які фактично загрожують або унеможливлюють безпечне виконання польоту).

Перевізник не несе відповідальності за знищення, втрату, ушкодження чи затримку в доставці вантажу, що сталися через дефекти, властивості чи недоліки вантажу, що перебувають під його контролем, або якщо товар чи вміст вантажу погіршився чи зіпсувався внаслідок змін у кліматі, температурі, висоті чи іншого звичайного фактора, властивого процесу транспортування, або через час транзиту чи тривалість транспортування. Такі товари і вантажні відправлення приймаються без відповідальності з боку перевізника за знищення, втрату чи ушкодження вантажу через таке погіршення його стану чи псування.

Якщо перевізник доведе, що шкода була завдана через необережність, неправильні дії чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, або особи, яка має права на таке відшкодування, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування у тому розмірі, у якому така необережність, неправильні дії чи бездіяльність спричинили шкоду або сприяли її виникненню.

Перевізник не несе відповідальності за знищення, втрату, ушкодження чи затримку в доставці вантажу, які є результатом надання допомоги, сприяння або інформування агентом чи службовцями перевізника вантажовідправника, вантажоодержувача чи власника вантажу, або їх агентів та службовців.

Стосовно шкоди, яка заподіяна в разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки вантажу, відповідальність перевізника обмежується:

- якщо вантажовідправник не задекларував цінність і не оплатив відповідний збір – сумою 20 дол. США (або еквівалентом в іншій валюті) за один кілограм брутто в разі знищення, втрати чи ушкодження усього або частини вантажу;
- якщо вантажовідправник задекларував цінність і оплатив відповідний збір, відповідальність перевізника у разі знищення, втрати, ушкодження чи затримки цього вантажу обмежується його задекларованою цінністю.

Ці межі відповідальності не застосовуються, якщо доведено, що шкода сталася в результаті навмисних дій або бездіяльності перевізника, його працівників та його агентів, здійснених з наміром учинити таку шкоду, або з необережності і з розумінням того, що це може призвести до шкоди за умови, що в разі таких дій або бездіяльності працівника чи агента буде доведено, що він діяв у межах своїх службових повноважень.

Відповідальність перевізника при перевезеннях вантажу **морським транспортом** регламентується Кодексом торговельного мореплавства (КТМ) України.

У ст. 179 КТМ зазначено, що за збитки, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

- за втрату і недостачу вантажу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає;
- за пошкодження або зіпсуття вантажу – у сумі, на яку знизилась вартість вантажу.

Перевізник також повертає одержаний ним фрахт, якщо він не входить у ціну втраченого вантажу або вантажу, якого не вистачає.

Дійсна вартість втраченого вантажу і вантажу, якого не вистачає, визначається за цінами порту призначення на той час, коли туди прийшло або повинно було прийти судно, а при неможливості визначити ці ціни – за цінами порту і часом відправлення вантажу, збільшеними на суму витрат, пов’язаних з перевезенням.

З відшкодування за втрачений, пошкоджений вантаж і вантаж, якого не вистачає, відраховуються витрати, пов’язані з перевезенням вантажу (оплата фрахту, мита тощо), що повинні були бути зроблені вантажовласником, але внаслідок нестачі або пошкодження вантажу зроблені не були.

Якщо вартість вантажу не була зазначена і включена в коносамент, відшкодування за пошкоджений або втрачений вантаж визначається згідно зі ст. 181 КТМ.

За втрату або пошкодження контейнера чи іншого пристрою відправника (фрахтувальника) перевізник несе відповідальність у таких розмірах:

- за втрату контейнера чи пристрою – у розмірі його дійсної вартості з урахуванням фактичного зносу контейнера чи пристрою на момент його втрати;
- за пошкодження контейнера чи пристрою – у розмірі дійсної вартості його ремонту в порту призначення, якщо ремонт не буде виконано перевізником самостійно або за власний рахунок до моменту здачі контейнера одержувачу.

Перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого для перевезення вантажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини, зокрема, внаслідок:

1) дії непереборної сили;
2) виникнення небезпеки і випадковостей на морі та інших судноплавних водах;
3) пожежі, що виникла не з вини перевізника;
4) рятування людей, суден, вантажів;
5) дій або розпоряджень властей (затримання, арешт, карантин тощо);
6) воєнних дій, терористичних актів, народних заворушень;
7) дій або упущень відправника або одержувача;
8) прихованих недоліків вантажу, його властивостей або природних втрат, що не перевищують однак встановлених норм;
9) непомітних за зовнішнім виглядом, недоліків тари і упаковки вантажу чи збивання лісу в плоту;
10) недостатності чи неясності маркування вантажу;
11) страйків або інших обставин, що спричинили зупинку або обмеження роботи повністю чи частково;
12) дій щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища.

Відповідальність перевізника виникає з моменту приймання вантажу до перевезення і закінчується в момент його видачі.

Перевізник не відповідає за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дій або

упущень капітана, інших осіб суднового екіпажу і лоцмана в судноводінні або управлінні судном. За втрату, нестачу або пошкодження вантажу, викликані діями або упущеннями названих осіб під час навантаження, розміщення, вивантаження або здавання вантажу, перевізник несе відповідальність згідно зі ст. 176 КТМ.

Перевізник не відповідає за нестачу вантажу, що прибув у порт призначення:

- у справних суднових приміщеннях, ліхтерах, контейнерах із справними пломбами відправника;
- у цілій і справній тарі без слідів її розпакування в дорозі;
- у супроводі провідника відправника або одержувача, якщо тільки одержувач не доведе, що нестача вантажу сталася з вини перевізника.

Відповідальність перевізника при перевезеннях вантажу **річковим транспортом** регламентується розділом IX Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР (СВВТ) «Відповідальність пароплавств, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів».

Згідно з положеннями цього розділу СВВТ пароплавства несуть матеріальну відповідальність за невиконання перевезень вантажів в кількості, що встановлена планом на місяць. Пароплавство, що не подало тоннаж для перевезення вантажів або пред'явило його в меншій кількості, ніж передбачено планом, зобов'язано сплатити 25% провізної плати за всю невивезену, але підготовлену до вантаження кількість вантажу. При цьому, подача пароплавством тоннажу, що не є пригідним або є не підготовленим для перевезення, дорівнюється до неподачі тоннажу. Таку ж відповідальність пароплавства несуть за невиконання зобов'язань з позапланового або понадпланового перевезення.

За неподання вантажовідправнику контейнерів під вантаження в кількості, що передбачена планом на місяць, пароплавство сплачує штраф у розмірах, що визначаються законодавством залежно від маси брутто контейнеру.

Пароплавство звільняється від зазначених видів відповідальності, якщо тоннаж не був поданий чи був поданий із запізненням:

- внаслідок явищ стихійного характеру (шторму, повені або припинення проходу суден під мостами внаслідок високих горизонтів води);

- внаслідок заборони або обмеження перевезення вантажів у випадках, передбачених ст. 63 СВВТ;
- внаслідок затримання вантажовідправником суден під розвантажуванням.

За прострочення доставки вантажу пароплавство сплачує вантажоодержувачу штраф у розмірі:

- 10% провізної плати – при простроченні до 1/10 строку;
- 20% провізної плати – при простроченні до 2/10 строку;
- 30% провізної плати – при простроченні до 3/10 строку;
- 40% провізної плати – при простроченні до 4/10 строку;
- 50% провізної плати – при простроченні понад 4/10 строку.

За затримку з вини пароплавства видачі вантажів, що прибули, зі складів портів (пристаней), пароплавство сплачує вантажоодержувачу штраф у розмірі:

- 5% провізної плати – при простроченні до 1/10 строку;
- 10% провізної плати – при простроченні до 2/10 строку;
- 15% провізної плати – при простроченні до 3/10 строку;
- 20% провізної плати – при простроченні до 4/10 строку;
- 25% провізної плати – при простроченні понад 4/10 строку.

Відшкодування шкоди, що була спричинена псуванням вантажу внаслідок прострочення його доставки, не звільняє пароплавство від сплати штрафу за прострочення доставки вантажу.

Пароплавство звільняється від відповідальності за прострочення доставки вантажу:

- якщо прострочення відбулося внаслідок обставин, яких пароплавство не могло запобігти та усунення яких від нього не залежало;
- за наявності сповіщення про вповільнення руху, що було опубліковане у встановленому порядку (згідно зі ст. 90 СВВТ);
- якщо вантажоодержувач не вивіз вантажу, що прибув із простроченням, впродовж доби, а при судновій відправці – впродовж 3 діб після оголошення або повідомлення про прибуття вантажу;
- якщо вантажоодержувач впродовж 24 годин с моменту прибуття судна не прийняв його під розвантажування.

За зберігання вантажу з моменту прийняття його до перевезення й до видачі його вантажоодержувачу або до передачі його іншому підприємству (установі) згідно з встановленими правилами пароплавство несе відповідальність, якщо не доведе, що

втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок обставин, яких пароплавство не могло запобігти та усунення яких від нього не залежало, зокрема внаслідок:

- вини вантажовідправника або вантажоодержувача;
- здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній його особливих властивостей, що вимагали особливих умов або заходів безпеки для зберігання вантажу при перевезенні або зберіганні;
- особливих природних властивостей вантажу, що перевозився, що спричинили його поломку, іржу, внутрішнє псування та інші подібні наслідки;
- здачі до перевезення вантажу, вологість якого перевищує встановлені норми;
- недоліків тари або упаковки, які не могли бути замічені по зовнішньому вигляду при прийомці вантажу до перевезення.

Пароплавство не відповідає за втрату, зменшення ваги, псування або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо втрата, зменшення ваги псування або пошкодження виникли внаслідок:

- обставин, пов’язаних з вантаженням або вивантаженням, якщо ці вантаження або вивантаження здійснювалися засобами вантажовідправника (вантажоодержувача);
- перевезення на палубі або в безпалубному судні вантажу, що допускається правилами до такого перевезення, якщо нестача або ушкодження виникли внаслідок природних причин, пов’язаних з цим способом перевезення, або якщо вантаж прибув у справному судні, без перевантажування в шляху, зі справним захисним маркіруванням, справною ув’язкою та за наявності інших ознак, що свідчать про схоронність вантажу;
- невживання заходів, необхідних для схоронності вантажу, провідником вантажовідправника або вантажоодержувача, що супроводжував вантаж;
- застосування тари, що не відповідає властивостям вантажу або встановленим стандартам, за відсутності слідів ушкодження тари в шляху;
- природного зменшення ваги вантажу при перевезенні у межах встановлених норм, а також внаслідок зниження відсотку вологості вантажу за час перевезення.

Пароплавство не відповідає за різницю у вазі вантажу, прийнятого до перевезення за вагою, що визначена вантажовідправником без участі пароплавства, якщо не доведено, що зменшення ваги відбулося внаслідок часткової втрати або пошкодження вантажу. В цьому випадку відповідальність за різницю у вазі несе вантажовідправник.

У випадках, коли вантаж був вантажений засобами вантажовідправника і прибув у справному судні, зі справними пломбами порту (пристані) відправлення або вантажовідправника або за двома пломбами (вантажовідправника і пароплавства), пароплавство несе відповідальність за нестачу вантажу, якщо пред'явник претензії (позову) доведе, що нестача вантажу є результатом втрати або пошкодження вантажу пароплавством.

Пароплавство відшкодовує шкоду, заподіяну при перевезенні вантажу, у наступних розмірах:

- за втрату вантажу – в розмірі дійсної вартості втраченого вантажу;
- за втрату вантажу, зданого до перевезення з оголошеною вартістю, – в розмірі оголошеної вартості, а у випадку, якщо пароплавство доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, – в розмірі дійсної вартості;
- за пошкодження вантажу – в сумі, на яку знизилася його вартість.

В разі використання пароплавством для своїх потреб будь-якого вантажу, прийнятого до перевезення, винні особи притягуються до відповідальності, а пароплавство відшкодовує вартість вантажу в подвійному розмірі.

## 4.2 Відповідальність вантажовідправника та вантажоодержувача

Відповідальність вантажовідправників та вантажоодержувачів у договорі перевезення вантажу регламентована загальними положеннями ГК України про відповідальність (розділ V). Стосовно спеціального законодавства, то воно представлено транспортними кодексами, статутами і правилами.

Відповідальність вантажовідправника та вантажоодержувача при перевезеннях вантажу **автомобільним транспортом** регламентується Статутом автомобільного транспорту УРСР (далі – Статут), Законом України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон), Правилами перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні (далі – Правила).

Згідно з розділом IX Статуту вантажовідправники і вантажоодержувачі несуть матеріальну відповідальність за порушення зобов'язань, що випливають з перевезень вантажів.

За невиконання плану перевезень і прийнятого до виконання разового замовлення вантажовідправники і вантажоодержувачі несуть матеріальну відповідальність.

Вантажовідправник (вантажоодержувач) за непред'явлення до перевезення вантажу в кількості, передбаченій місячним планом перевезення або прийнятій до виконання разовим замовленням, сплачує автотранспортному підприємству або організації штраф у розмірі 20% вартості перевозки непред'явленого вантажу.

За невикористання вантажовідправником поданих контейнерів або за відмовлення від передбачених місячним планом або разовим замовленням контейнерів він сплачує штраф у розмірі, визначеному залежно від тоннажу контейнеру.

При відмовленні вантажовідправника (вантажоодержувача) повністю або частково використати автомобілі, робота яких оплачується за почасовим тарифом, в кількості, вказаній у місячному плані або в прийнятому до виконання разовому замовленні, вантажовідправник (вантажоодержувач) сплачує автотранспортному підприємству або організації штраф у розмірі 10% вартості користування автомобілями, виходячи з часу користування, вказаного у місячному плані або замовленні.

Вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень або прийнятого до виконання разового замовлення, якщо воно сталося внаслідок:

- явищ стихійного характеру (заметів, поводі, пожежі та ін.);
- аварії на підприємстві, внаслідок якої роботу підприємства було припинено на строк не менше 3-х діб;
- тимчасового припинення або обмеження перевезення вантажів по автомобільних шляхах.

За затримку з вини вантажовідправника або вантажоодержувача автомобілів (автопоїздів), а також обмінних напівпричепів, поданих під вантаження або розвантаження, понад установлені строки (простій) вантажовідправник або вантажоодержувач – замовник автотранспорту сплачує автотранспортному підприємству або організації штраф за кожну хвилину простою автомобіля (автопоїзда). Розмір штрафу в цьому випадку розраховується залежно від вантажопідйомності автомобіля. Вказаний штраф сплачується замовником автотранспорту також за простій автомобіля з його вини в гаражі автотранспортного підприємства і організації або на шляху слідування.

За затримку контейнерів, що належать автотранспортним підприємствам, понад установлені норми підприємства, організації і установи – вантажовідправники і вантажоодержувачі сплачують штраф у розмірах, що визначаються залежно від тоннажу контейнерів.

Вантажовідправник і вантажоодержувач звільняються від сплати штрафу за простій рухомого складу і затримку контейнерів, якщо простій рухомого складу або затримка контейнерів сталися через явища стихійного характеру або аварію на підприємстві, внаслідок яких у відповідності з діючими положеннями заборонено виконувати вантажно-розвантажувальні роботи.

Якщо вантажовідправником пред’явлено до перевезення вантаж, не передбачений заявкою або прийнятим до виконання разовим замовленням, або з призначенням в інший пункт, автотранспортне підприємство або організація мають право від перевезення відмовитися, стягнувши вартість пробігу автомобіля в обох напрямках відповідно до тарифів.

За недовантаження контейнерів масою брутто 10, 20 і 30 тонн до технічної норми або повної вантажопідйомності (місткості) вантажовідправник сплачує штраф у розмірі, що передбачається в єдиних тарифах на перевезення вантажів автомобільним транспортом. Штраф за недовантаження не стягується, якщо вантажовідправник зробив довантаження контейнера.

За неправильне зазначення в товарно-транспортних документах ваги вантажу, його найменування вантажовідправник або вантажоодержувач – замовник автотранспорту сплачує штраф у визначеному розмірі з кожного товарно-транспортного документа.

За відмову від оформлення або за неправильне оформлення товарно-транспортного документа, а також путьового листа вантажовідправник або вантажоодержувач – замовник автотранспорту також сплачує штраф у визначеному розмірі з кожного товарно-транспортного документа і путьового листа.

За пред'явлення вантажу, забороненого до перевезення, або вантажу, який потребує при перевезенні особливих застережних заходів, з неправильним зазначенням найменування чи властивості вантажу з вантажовідправника, крім стягнення заподіяних автотранспортному підприємству або організації збитків, стягується штраф у розмірі 5-кратної провізної плати за найвищим тарифом за всю відстань перевезення.

За затримку автомобілів і контейнерів, яка виникла внаслідок того, що до товарно-транспортної накладної не були додані документи, необхідні для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил, вантажовідправник або вантажоодержувач сплачує штраф і відшкодовує понесені автотранспортним підприємством або організацією з тієї ж причини збитки.

Вантажовідправник і вантажоодержувач зобов'язані відшкодувати автотранспортному підприємству або організації збитки, що сталися з їх вини внаслідок перевантаженості, пошкодження рухомого складу при навантаженні або розвантаженні, неправильного вантаження, упаковки або неправильного кріплення вантажу.

Вантажоодержувач, який не прийняв від автотранспортного підприємства або організації при централізованому вивозі зі станцій залізниць, портів (пристаней) і аеропортів вантаж у строки, встановлені транспортними статутами (кодексами) відповідних видів транспорту або виданими на підставі їх правилами, відшкодовує автотранспортному підприємству або організації зв'язані з цим збитки, в тому числі сплачені збори за зберігання вантажів і штрафи.

Відповідальність вантажовідправників та вантажоодержувачів при перевезеннях вантажу **залізничним транспортом** регламентується Законом України «Про залізничний транспорт» (далі – Закон) і Статутом залізниць України (далі – Статут).

Згідно зі ст. 23 Закону, у разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань за договором про організацію перевезень вантажів вантажовідправники несуть відповідальність за невико-

ристання наданих транспортних засобів у порядку та розмірах, що визначаються Статутом.

Відправники та одержувачі вантажів несуть матеріальну відповідальність згідно з чинним законодавством України за пошкодження контейнерів і рухомого складу перевізників.

Вантажовідправники, вантажоодержувачі та особи, які виступають від імені вантажовідправника і вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за перевезення у межах і розмірах, передбачених Статутом та окремими договорами.

За невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

- за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, – з тонни по 5% ставки добової плати за користування вагонами;
- за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), – за вагон (контейнер) по 2 добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

Вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

- стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами згідно з Правилами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним положенням виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено виробництво відвантажуваної продукції протягом не менше як 3-х діб поспіль;
- обмеження перевезень (ст. 29 Статуту);
- невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;
- виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;
- надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

У разі коли вантажовідправник шляхом ущільненого завантаження вагонів (контейнерів) використав менше запланованої

кількості вагонів (контейнерів), штраф за недовантаження відповідної кількості вагонів (контейнерів) не стягується.

Якщо вантажовідправник письмово відмовився від вагонів (контейнерів), передбачених заявкою, не менш ніж за 2 доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на 1/3.

Обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється Правилами, покладаються на відправника.

За пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі 5-кратної провізної плати за всю відстань перевезення.

Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

За користування вагонами і контейнерами залізниці вантажовідправниками і вантажоодержувачами вноситься плата. Порядок визначення плати за користування вагонами (контейнерами) та звільнення вантажовідправника від зазначеної плати у разі затримки забирання вагонів (контейнерів), що виникла з вини залізниці, встановлюється Правилами. Зазначена плата вноситься також за час затримки вагонів на станціях призначення і на підходах до них в очікуванні подання їх під вивантаження, перевантаження з причин, що залежать від вантажоодержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства. За час затримки на коліях залізниці вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, стягується 50% зазначених розмірів плати.

Зазначена плата стягується також з вантажовідправників, вантажоодержувачів у разі затримки вагонів (контейнерів), пов'язаної з митним оформленням.

Якщо подання вантажовідправнику на його замовлення порожніх спеціальних вагонів затримується з вини вантажовідправника, з нього стягується плата за весь час затримки вагонів на станції навантаження. Якщо вантажовідправник заявить про відмову від цих вагонів, плата нараховується до моменту одержання відмови.

У разі відмови від раніше замовлених спеціальних вагонів, з вантажовідправника стягується плата за пробіг цих вагонів від станції, з якої вони були відправлені, до станції навантаження, але не більш як за 300 кілометрів. Зазначена плата не стягується, якщо ці вагони були використані на станції навантаження іншим вантажовідправником протягом доби з моменту їх прибуття.

За затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил або неналежне їх оформлення, вантажовідправник вносить плату і несе відповідальність перед залізницею за наслідки затримки вагонів і контейнерів.

Вантажовідправник і вантажоодержувач звільняються від плати за користування вагонами і контейнерами:

- якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинним положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;
- у разі подання залізницею вагонів (контейнерів) у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника і одержувача;
- в інших випадках, передбачених Правилами.

За неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача з відправника стягується штраф. При цьому відправник несе перед залізницею відповідальність за наслідки, які виникли.

У разі здавання вантажоодержувачем після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів вантажоодержувач сплачує залізниці штраф у розмірі 50% добової плати за користування вагонами і контейнерами.

За пошкодження і втрату вагонів, контейнерів на залізничних під'їзних коліях, у порту, на залізничній лінії, яка будується, під час навантаження або вивантаження засобами відправника або одержувача на станції, за пошкодження чи втрату знімних перевізних пристосувань (піддонів, строп, щитів, печей тощо), що належать залізниці, відправник та одержувач несуть матеріальну відповідальність перед залізницею у розмірі фактично заподіяної шкоди. Вантажовідправник і вантажоодержувач також відшкоду-

вати залізниці збитки, завдані внаслідок пошкодження рухомого складу, перевантаження, неправильного навантаження, застосування неякісної упаковки або неправильного кріплення вантажу.

Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності вантажовідправника та вантажоодержувача під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць.

Відповідальність вантажовідправників та вантажоодержувачів при перевезеннях вантажу **авіаційним транспортом** регламентується загальними нормами ГК України про господарсько-правову відповідальність, а особливості їхньої відповідальності – Повітряним кодексом України і Правилами повітряних перевезень вантажів.

Відповідальність перевізників при перевезеннях вантажу **морським транспортом** регламентується КТМ України. Так, згідно зі ст. 175 КТМ за прострочений фрахт відправник (фрахтувальник) або одержувач платить пеню відповідно до умов договору морського перевезення вантажу або за ставками, встановленими Міністерством транспорту України.

За простій судна внаслідок непред'явлення або несвоєчасного пред'явлення вантажу, затримки навантажувально-розвантажувальних робіт, що проводяться засобами відправника або одержувача вантажу, чи інших затримок з вини відправника або одержувача вантажу відповідальність несе відправник або одержувач вантажу згідно з договором морського перевезення вантажу.

Штраф за контрсталійний час суден стягується в безспірному (безакцептному) порядку після подання відправнику або одержувачу вантажу розрахунку сталійного часу і суми штрафу.

Відповідальність вантажовідправника та вантажоодержувача при перевезеннях вантажу **річковим транспортом** регламентується розділом IX Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР (СВВТ) «Відповідальність пароплавств, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів».

Згідно з СВВТ, вантажовідправники несуть матеріальну відповідальність за невиконання перевезень вантажів в кількості, що встановлена планом на місяць. Вантажовідправник, що не пред'явив вантаж або пред'явив його в меншій кількості, ніж передбачено планом, зобов'язаний сплатити 25% провізної плати за

весь непред'явлений вантаж. Якщо вантажовідправник пред'явив вантаж у стані, що не відповідає чинним правилам перевезення, і не привів його в належний стан у строк, що забезпечує своєчасне відправлення або вантаження, цей вантаж вважається непред'явленим.

Також вантажовідправники несуть відповідальність за невиконання зобов'язань з позапланового та понадпланового перевезеннями.

За невиконання вантажовідправником плану перевезення вантажів в контейнерах, за невикористання поданих під вантаження контейнерів або за відмову від передбачених планом контейнерів вантажовідправник сплачує штраф у розмірі, що визначається залежно від тоннажу контейнеру.

Вантажовідправник звільняється від вказаних видів відповідальності, якщо вантаж не був пред'явлений:

- внаслідок явищ стихійного характеру (шторму, повені, затоплення шахт і рудникових кар'єрів, аварій на підприємствах, що призвело до припинення виробництва на строк не менш 3-х діб);
- внаслідок заборони або обмеження перевезення вантажів згідно зі ст. 63 СВВТ;
- при невикористанні тоннажу і контейнерів, що були подані вантажовідправнику понад планові норми, без попередження і без згоди вантажовідправника (якщо така згода потрібна);
- внаслідок затримання пароплавством доставки нафтовантажів у пункти передачі їх одним пароплавством іншому для подальшого перевезення за новими транспортними документами, за умови своєчасного пред'явлення вантажовідправником нафтовантажів до перевезення в початкових пунктах відправлення.

За затримку контейнерів під вантаженням або розвантаженням та за несвоєчасне їх повернення вантажовідправники і вантажоодержувачі сплачують штраф, розмір якого визначається залежно від тоннажу контейнеру.

За недовантаження контейнерів масою брутто 10, 20 і 30 тонн до технічної норми або повної вантажопідйомності (місткості) вантажовідправник сплачує пароплавству штраф у розмірі, що передбачається тарифами на вантажні перевезення. Штраф не стягується, якщо вантажовідправник здійснив довантажування контейнеру.

За невірне зазначення вантажовідправником в накладній відомостей про вагу, кількість місць або найменування вантажу, а також за пред'явлення вантажу, забороненого до перевезення, або вантажу, що потребує особливих заходів безпеки, з неправильним зазначенням найменування або властивостей вантажу, з вантажовідправника стягується штраф згідно з тарифом, а також відшкодовуються спричинені пароплавству збитки.

За зазначення вантажовідправником в накладній невірних відомостей про вантаж, що призвело до зменшення провізної плати, з нього стягується, крім провізної плати, штраф у розмірі подвійної різниці між провізною платою, обчисленою на підставі зазначення вантажовідправника, і сумою, що належить за дійсним найменуванням і кількістю вантажу.

Вантажовідправник сплачує штраф за простій суден та відшкодовує пароплавству понесені ним збитки і витрати, що виникли внаслідок того, що до накладної не були додані документи, необхідні для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил, або внаслідок неповноти і неправильності цих документів.

У разі затримки судна з вини вантажовідправника або вантажоодержувача під вантаженням, розвантаженням або в очікуванні вантаження чи розвантаження понад встановлений строк з вантажовідправника (вантажоодержувача) стягується штрафу розмірі, що встановлюється тарифами.

Вантажовідправники звільняються від відповідальності за простій суден у випадках, коли простій спричинений неподачею вантажу або порожнього тоннажу суміжними пароплавствами.

При систематичних (неодноразових) простоях суден під вантаженням або розвантаженням з вини одного й того ж вантажовідправника (вантажоодержувача) начальник пароплавства має право збільшити ставки штрафу за простій суден, затриманих понад 48 годин, до 2-кратного розміру. Збільшення ставки штрафу за простій суден може бути впроваджено лише після 24 годин з моменту оголошення про це в порту або спеціального повідомлення вантажовідправників (вантажоодержувачів), що несуть відповідальність за простій суден. Штраф за простій суден стягується незалежно від штрафу за невиконання плану перевезення вантажів.

За неочищення суден після розвантаження, що здійснювалося засобами вантажоодержувача, він сплачує пароплавству вартість робіт з очищення у 2-кратному розмірі. Пароплавство має право відмовитися від прибирання неочищеного вантажоодержувачем судна до його очищення зі стягненням з нього штрафу за простій судна під очищенням.

За ушкодження частин судна або контейнера при вантаженні (розвантаженні) засобами вантажовідправника або вантажоодержувача вони сплачують штраф у розмірі 3-кратної вартості ремонту ушкоджених частин судна. Окрім штрафів вантажовідправник (вантажоодержувач) зобов'язані відшкодувати пароплавству збитки, заподіяні з їх вини внаслідок ушкодження судна при вантаженні, розвантаженні, неправильних вантаженні, упаковці або кріпленні вантажу.

З прибуттям вантажу у порт (пристань) призначення всю відповідальність перед пароплавством з перевезення цього вантажу несе вантажоодержувач. При цьому він може стягнути з вантажовідправника всі сплачені ним пароплавству штрафи і збори внаслідок неправильних дій вантажовідправника, а також суми витрат і збитків, пов'язаних з перевезенням.

Відповідальність за ушкодження або псування вантажу, що виникли внаслідок несвоєчасного вивезення при дотриманні пароплавством правил зберігання вантажів, несе вантажоодержувач, якщо псування або ушкодження виникли з цієї причини.

Якщо вантаж був адресований вантажоодержувачу, якого не має в районі порту (пристані) призначення, відповідальність перед пароплавством несе вантажовідправник.

## 4.3 Відповідальність сторін в договорі транспортного експедирування

Відносини сторін у договорі транспортного експедирування регламентується положеннями ст. 316 ГК України, ст.ст. 929-935 ЦК України і Закону України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р. (далі – Закон).

Згідно зі ст. 14 Закону експедитор відповідає перед клієнтом за кількість місць, вагу, якщо проводилося контрольне зважуван-

ня у присутності представника перевізника, що зафіксовано його підписом, належність упаковки згідно з даними товарно-транспортних документів, що завірені підписом представника перевізника, якщо інше не встановлено договором транспортного експедирування.

За невиконання або неналежне виконання обов'язків, які передбачені договором транспортного експедирування і Законом, експедитор і клієнт несуть відповідальність згідно з ЦК України, іншими законами та договором транспортного експедирування. У свою чергу, ст. 934 ЦК України встановлює, що за порушення обов'язків за договором транспортного експедирування експедитор відповідає перед клієнтом відповідно до положень глави 51 ЦК України «Правові наслідки порушення зобов'язання. Відповідальність за порушення зобов'язання».

За невиконання або неналежне виконання обов'язків за договором транспортного експедирування сторони несуть майнову відповідальність. Вона визначається як загальними положеннями ГК і ЦК України про зобов'язання, так і нормами транспортних статутів (кодексів), договорами між експедиторами і клієнтами.

Договором транспортного експедирування може бути передбачено відповідальність експедитора за неналежне виконання договорів перевезення, укладених ним з метою забезпечити доставку вантажу. Експедитор відповідає перед клієнтом за неподання контейнера під вантаження, за невручення квитанції про приймання вантажу до перевезення або накладної після одержання вантажу від перевізника, за нестачу і пошкодження вантажу. Експедитор також несе відповідальність за дії та недогляд третіх осіб, залучених ним до виконання договору транспортного експедирування, у тому ж порядку, як і за власні дії.

Клієнт несе відповідальність за невикористання поданих автомобілів або контейнерів, за несвоєчасну оплату транспортних послуг.

## 5. ЦИВІЛЬНО-ПРАВОВА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ТРАНСПОРТНИХ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ

Цивільно-правова відповідальність застосовується за порушення зобов'язань сторонами договору перевезення пасажира і багажу (перевізником і пасажиром). Підстави і випадки застосування цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань регламентуються ЦК України, іншими законами, транспортними кодексами і статутами, а також відомчими актами Міністерства транспорту України.

У ст. 922 ЦК України зазначено, що за затримку у відправці транспортного засобу, що перевозить пасажира, або запізнення в прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому домовленістю сторін, транспортними кодексами або статутами, якщо перевізник не доведе, що ці порушення сталися внаслідок непереборної сили, усунення несправності транспортного засобу, що погрожувала життю або здоров'ю пасажирів, або інших обставин, що не залежали від перевізника. В разі відмови пасажира від перевезення з причини затримки у відправленні транспортного засобу перевізник зобов'язаний повернути пасажирові провізну плату. Якщо поїздка пасажира з пункту пересадки не відбулася внаслідок запізнення транспортного засобу, що доставив пасажира в цій пункт, перевізник зобов'язаний відшкодувати пасажиру заподіяну шкоду.

Згідно з нормами ЦК України перевізник відповідає за збереження багажу з моменту прийняття його до перевезення й до видачі одержувачу, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або ушкодження багажу сталися внаслідок обставин, яких перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу в розмірі фактичної шкоди, якщо не доведе, що це сталося не з його вини.

Відповідальність перевізника за шкоду, спричинену каліцтвом, іншим пошкодженням здоров'я або смертю пасажира, визначається згідно з нормами глави 82 ЦК України «Відшкодування шкоди», якщо договором або законом не встановлена відповідальність перевізника без вини.

Відповідальність сторін договору перевезення пасажиру і багажу **автомобільним транспортом** регламентується Законом України «Про автомобільний транспорт» (далі – Закон), Статутом автомобільного транспорту УРСР (далі – Статут), Правилами на-

дання послуг пасажирського автомобільного транспорту (затв. постановою КМУ від 18 лютого 1997 р.; далі – Правила).

Ст. 68 Закону встановлює, що за шкоду, заподіяну під час перевезення багажу, перевізник несе відповідальність:

- у разі втрати або нестачі багажу – в розмірі вартості багажу, який втрачено або якого не вистачає;
- у разі пошкодження (псування) багажу – в розмірі суми, на яку зменшилася вартість багажу;
- у разі втрати багажу, зданого для перевезення з оголошенням його цінності, – в розмірі оголошеної цінності багажу.

Якщо внаслідок пошкодження (псування) багажу його якість змінилася настільки, що він не може бути використаний за прямим призначенням, пасажир має право відмовитися від багажу.

Якщо багаж, за втрату або нестачу якого перевізник сплатив відповідне відшкодування, буде згодом знайдено, пасажир має право вимагати видачі йому цього багажу.

За втрату, нестачу або пошкодження (псування) багажу під час міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом перевізник несе відповідальність згідно з міжнародними договорами України.

Перевізник звільняється від відповідальності за шкоду, заподіяну під час перевезення багажу, якщо доведе, що вона настала внаслідок обставин, незалежних від нього.

У Статуті зазначено, що автотранспортні підприємства (організації) й пасажири матеріальну відповідальність за порушення зобов'язань, що випливають з перевезень пасажирів і багажу. Будь-які угоди автотранспортних підприємств (організацій) з пасажирами, що мають на меті змінити відповідальність або звільнити від відповідальності, покладеної на автотранспортні підприємства (організації) і пасажирів, вважаються недійсними і будь-які відмітки про це в путьових листах та інших документах, не передбачені Статутом або Правилами, не мають сили.

Автотранспортні підприємства (організації) несуть матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо не доведуть, що втрата, недостача, псування або пошкодження, а також прострочення сталися не з їх

вини. За втрату і недостачу багажу автотранспортне підприємство (організація) несе відповідальність у таких розмірах:

- багажу, прийнятого до перевезення з оголошеною цінністю, – в розмірі оголошеної цінності, якщо не буде доведено, що вона нижче його справжньої вартості;
- багажу, прийнятого до перевезення без оголошення цінності, – в розмірі вартості втраченого або невистачаючого багажу.

В разі, коли вартість багажу встановити неможливо, автотранспортне підприємство (організація) несе відповідальність у розмірі, передбаченому тарифами.

За псування і пошкодження багажу автотранспортне підприємство (організація) сплачує суму, на яку знизилася вартість багажу.

За прострочення в доставці багажу автотранспортне підприємство (організація) сплачує штраф у розмірі 10% провізної плати за кожну добу, вважаючи неповну добу за повну, але не вище 50% провізної плати.

Сплата штрафу за прострочення в доставці багажу провадиться автотранспортним підприємством (організацією) при видачі багажу на підставі акта, складеного на вимогу пасажира.

Забезпечення цілості і збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на обов'язку пасажира.

Якщо багаж, за втрату або недостачу якого автотранспортне підприємство (організація) сплатили відповідне відшкодування, буде згодом знайдено, пасажир має право вимагати видачі йому цього багажу, повернувши одержане за його втрату або недостачу відшкодування.

При виявленні в багажі, що здається до перевезення, предметів, перевезення яких багажем заборонено, власник багажу сплачує штраф з кожного місця багажу в розмірі, передбаченому Правилами.

Відповідальність сторін договору перевезення пасажиру і багажу **залізничним транспортом** регламентується Законом України «Про залізничний транспорт» (далі – Закон), Статутом залізниць України (далі – Статут), Порядком обслуговування громадян залізничним транспортом (затв. постановою КМУ 19 березня 1997 р.; далі – Порядок), Правилами перевезень пасажирів, багажу вантажобагажу та пошти (затв. наказом Мінтрансу від 28 липня 1998 р.; далі – Правила).

В ст. 23 Закону зазначено, що перевізники несуть відповідальність за зберігання багажу з моменту його прийняття і до видачі одержувачу, а також за дотримання терміну їх доставки в межах, визначених Статутом.

За незбереження (втрату, нестачу, псування, пошкодження) прийнятого до перевезень багажу перевізники несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин (ст. 23 Закону, ст. 113 Статуту).

За недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажобагажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах:

- за багаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;
- за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості, – у розмірі дійсної вартості багажу, встановлену згідно з Правилами перевезень пасажирів;
- за псування і пошкодження багажу – у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість.

За прострочення доставки багажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10% провізної плати за кожну добу, але не більше 25% провізної плати.

За прострочення доставки багажу, вантажобагажу в межах до 1 доби штраф не нараховується. Не нараховується цей штраф також у разі, коли пасажир не вивіз багаж із станції в установлені Правилами перевезень пасажирів терміни.

У разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізниці штраф у розмірі 5-кратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу.

Відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирі.

Повернення вартості невикористаних квитків провадиться у порядку, встановленому Правилами перевезень пасажирів.

У всіх випадках повернення проїзних документів (крім випадків, які сталися з вини залізниці) з пасажира утримується плата, встановлена за послуги (комісійний збір). Збори (плата), спла-

чені за резервування місць і продаж квитків, поверненню не підлягають.

Розділ 10 Правил також встановлює відповідальність сторін при перевезенні пасажирів залізничним транспортом.

У разі відміни поїзда або затримки його відправлення більш ніж на 1 годину, зміни маршруту поїзда, в результаті чого поїзд не прямує через станцію, вказану в квитку, прибуття погодженого поїзда в пункт пересадки пасажира після відправлення поїзда, яким повинна була здійснюватись поїздка з пункту пересадки, залізниця несе відповідальність перед пасажиром, а саме – не проводиться вирахування сум з вартості проїзду, незалежно від термінів повернення проїзних документів.

Залізниця зобов'язана відправити пасажира та його багаж, не стягуючи доплати, таким поїздом, який відправляється до тієї ж станції призначення, – так, щоб пасажир прибув на цю станцію з як найменшим запізненням.

Залізниця не несе відповідальність за запізнення пасажира в пункт пересадки, якщо поїзд, узгоджений при видачі проїзного документа у пункті придбання, прибув на станцію пересадки пасажира не пізніше як за 30 хвилин до відправлення поїзда, яким мав виїхати пасажир.

Перевізник несе відповідальність перед пасажиром чи відправником вантажобагажу за виконання перевезення на всьому шляху до видачі багажу (вантажобагажу) та за збиток, внаслідок повної чи часткової втрати або пошкодження багажу (вантажобагажу). Залізниця не відповідає перед власником багажу за пошкодження або незадовільний стан продуктів, що швидко псуються, предметів, що б'ються, та крихких, запакованих пасажиром серед інших предметів багажу, а також окремо запакованих предметів, що б'ються (скло, фарфор, телевізори, приймачі), якщо при цьому відсутні якісь зовнішні пошкодження упакування, що стали причиною псування багажу. Із залізниці знімається також відповідальність за повну чи часткову втрату або пошкодження багажу чи вантажобагажу, якщо вони виникли з однієї із наступних причин:

- внаслідок обставин, які залізниця не могла попередити, і відхилень, які від неї не залежали;

- внаслідок особливих природних властивостей багажу чи вантажобагажу, які спричинили зламання, заіржавіння, внутрішнє псування та подібні наслідки;
- внаслідок таких недоліків тари або упакування, які не могли бути виявлені за зовнішнім виглядом під час приймання багажу чи вантажобагажу до перевезення;
- внаслідок того, що пасажир або відправник вантажобагажу здав до перевезення заборонені предмети під неправильним, неточним або неповним найменуванням;
- внаслідок того, що багаж і вантажобагаж, які допускаються до перевезення на особливих умовах, були здані до відправлення під неправильним, неточним або неповним найменуванням чи без дотримання встановлених Правилами положень.

Доведення того, що втрата, псування, пошкодження багажу чи вантажобагажу виникли за вказаними причинами, покладається на залізницю.

У разі повної або часткової втрати багажу, зданого до перевезення без оголошеної цінності, залізниця сплачує пасажирові вартість багажу чи втраченої його частини, але не більш як 2,50 грн. за кожен втрачений кілограм ваги. Виплата грошей здійснюється на станції призначення одразу після складання та підписання комерційного акта, але не пізніше 1 доби з дати прибуття поїзда, з яким прибула частина багажу (або мав прибути весь багаж), не рахуючи загальновихідних та святкових днів.

У разі втрати багажу чи вантажобагажу з оголошеною цінністю залізниця сплачує як відшкодування всю суму оголошеної цінності, а якщо залізниця доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості.

У разі часткової втрати багажу чи вантажобагажу, прийнятого до перевезення з оголошеною цінністю, перевізник сплачує, відповідно, частину оголошеної цінності за кожен втрачений кілограм.

У разі пошкодження багажу і вантажобагажу, прийнятого до перевезення з оголошеною цінністю, залізниця відшкодовує суму, яка складає частину оголошеної цінності, що відповідає відсотку зниження їх цінності внаслідок пошкодження. У разі відмови одержувача від часткового отримання багажу (вантажобагажу) залізниця здійснює повне відшкодування у розмірі суми оголошеної цінності.

Вищезазначені розміри відшкодування не повинні перевищувати:

- суми компенсації за повну втрату, у разі втрати (зіпсування) всього багажу чи вантажобагажу;
- суму відшкодування за втрату частини, якщо внаслідок пошкодження є знеціненою тільки частина багажу чи вантажобагажу.

У випадках повного відшкодування за втрачений багаж чи вантажобагаж залізниця повертає повністю провізні та інші платежі, які були сплачені пасажиром. У випадках часткового відшкодування залізниця сплачує провізні та інші платежі відповідно до долі втрати багажу чи вантажобагажу.

За прострочення доставки багажу (вантажобагажу) залізниця сплачує штраф. У випадках відшкодування за повну втрату багажу чи вантажобагажу штраф за прострочення доставки багажу (вантажобагажу) не сплачується. У разі часткової втрати багажу чи вантажобагажу штраф за прострочення в доставці, якщо воно мало місце, сплачується за невтрачену частину багажу чи вантажобагажу.

Пасажир – відправник багажу (вантажобагажу) несе матеріальну відповідальність за наслідки невиконання Правил, а також зловмисні дії, що призвели до втрати чи пошкодження майна залізниці згідно з законодавством України.

Відповідальність сторін договору перевезення пасажиру і багажу **авіаційним транспортом** регламентується Повітряним кодексом України (далі – Кодекс) і Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу (затв. наказом Мінтрансу від 25 липня 2003 р.; далі – Правила).

Так, згідно зі ст. 90 Кодексу пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог і норм, що регламентують повітряні перевезення і авіаційні роботи, а також порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження багажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій особі, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних захо-

дів для запобігання заподіянню шкоди або що таких заходів неможливо було вжити.

Перевізник несе відповідальність за збереження речей, що є у пасажира, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження цих речей сталися з вини перевізника.

За втрату, нестачу або пошкодження багажу або речей, які є у пасажира, перевізник несе відповідальність у такому розмірі:
за втрату чи нестачу багажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю, – в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, – в розмірі дійсної вартості;
за втрату, пошкодження або нестачу багажу, прийнятого для перевезення без оголошеної цінності, а також речей, які є у пасажира, – в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням з Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.

Перевізник несе відповідальність за прострочення у доставці пасажира і багажу, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання простроченню або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

Ст. 22 Правил регламентує відповідальність перевізника при здійсненні повітряних перевезень пасажирів і багажу. Правилами встановлено, що перевізник не несе відповідальності за непрямі, побічні, опосередковані збитки, не одержану вигоду (прибутки). Перевізник несе відповідальність лише за збитки, що сталися на його рейсі. Перевізник, який видає квиток на рейси іншого перевізника або перевозить багаж на рейсі іншого перевізника, діє як агент такого перевізника.

Перевізник не несе відповідальності за будь-які збитки, що випливають з виконання ним застосованих законів або внаслідок їх невиконання пасажиром.

Будь-які винятки або обмеження відповідальності перевізника, встановлені Правилами, поширюються на агентів, службовців і представників перевізника, а також будь-яку особу, повітряне судно якої використовується перевізником, й агентів, служ-

бовців і представників такої особи. Загальна сума, що може бути одержана від перевізника і від таких агентів, службовців, представників і таких осіб, не може перевищувати встановлені обмеження відповідальності перевізника.

Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку загибелі або тілесного ушкодження пасажира, лише при умові, що подія, яка є причиною загибелі або тілесного ушкодження, відбулася на борту повітряного судна чи в період здійснення будь-яких операцій щодо посадки або висадки пасажира.

Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку знищення, втрати або ушкодження багажу, лише при умові, що випадок, який став причиною знищення, втрати або ушкодження багажу, відбувся на борту повітряного судна чи протягом будь-якого періоду, протягом якого зареєстрований багаж перебував під контролем перевізника. Однак перевізник не несе відповідальності, якщо така шкода є результатом властивостей багажу, дефекту, якості чи пороку багажу. Щодо незареєстрованого багажу (ручної поклажі), включаючи особисті речі пасажира, перевізник несе відповідальність, якщо шкода заподіяна з його вини чи з вини його службовців, чи його агентів.

Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну у випадку затримки у перевезенні пасажира і багажу. Однак перевізник не несе відповідальність за шкоду, заподіяну у результаті затримки, якщо доведе, що їм та його службовцями і його агентами були вжиті усі необхідні заходи для того, щоб уникнути шкоди, або, що такі заходи неможливо було вжити.

Якщо перевізник доведе, що шкода була завдана чи її спричинила необережність, невірні дії чи бездіяльність особи, яка вимагає відшкодування, або особи, яка має права на таке відшкодування, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності перед особою, яка вимагає відшкодування у тому розмірі, у якому така необережність, невірні дії чи бездіяльність спричинили шкоду або сприяли її виникненню. Коли вимога щодо відшкодування заявлена іншою особою – не пасажиром, у зв’язку з його загибеллю або тілесним ушкодженням, перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності у розмірі, у якому він доведе, що необережність, діяльність чи бездіяльність пасажира спричинили шкоду або сприяли її виникненню.

Відносно шкоди, заподіяної у разі загибелі чи тілесного ушкодження пасажирів, відповідальність перевізника обмежується:

- сумою 20 000 дол. США (або еквівалентом в іншій валюті);
- сумою 75 000 дол. США (включаючи судові витрати) або 58 000 дол. США (виключаючи судові витрати) при перевезеннях, коли пункти відправлення, призначення або узгодженої зупинки або хоча б один із них розміщені на території Сполучених Штатів Америки.

При перевезенні пасажира, вік, психічний або фізичний стан якого є таким, що становить небезпеку або ризик цій особі, перевізник не відповідає за особисту шкоду, таку як захворювання, травмування, інвалідність або загибель, за умови, що така шкода виникла через відповідний стан здоров'я чи поведінки пасажира.

Щодо шкоди, заподіяної у разі знищення, втрати або ушкодження багажу, відповідальність перевізника обмежується:

- сумою 20 дол. США (або еквівалентом в іншій валюті) за один кілограм брутто в разі втрати, ушкодження чи нестачі усього або частини зареєстрованого багажу. При визначенні суми відповідальності перевізника вага, яка враховується, обмежується вагою відповідного втраченого місця чи частини вмісту багажу, нестачі чи ушкодження упаковки чи упаковок. Незважаючи на вищенаведене, якщо втрата, ушкодження чи затримка всього або частини зареєстрованого багажу, або предмета, що міститься у багажу, впливає на вартість інших упаковок (предметів), вписаних в одну і ту саму багажну квитанцію, то при визначенні меж відповідальності враховується загальна вага такої упаковки або упаковок із загальної частини зареєстрованого багажу;
- сумою 400 дол. США (або еквівалентом в іншій валюті) на пасажира за ручну поклажу та іншу власність пасажира, що знаходиться під контролем пасажира протягом польоту.

Ці межі відповідальності не застосовуються, якщо доведено, що шкода сталася в результаті навмисних дій або бездіяльності перевізника, його працівників його агентів, здійснених з наміром учинити таку шкоду, або з необережності і з розумінням того, що це може призвести до шкоди за умови, що у разі таких дій або бездіяльності працівника чи агента буде доведено, що він діяв у межах своїх службових повноважень.

У разі затримки в перевезенні пасажир має право відмовитися від перевезення та вимагати від перевізника, з вини якого сталася затримка, повного повернення сум, сплачених за невикористане перевезення, та компенсацію за затримку, якщо така затримка перевищила розумні строки. Така компенсація розраховується, виходячи із вартості перевезення, яким пасажир не зміг скористатися. До нарахованих сум компенсації можуть включатися документально підтверджені витрати пасажира, пов'язані із затримкою в перевезенні, якщо пасажир з поважних причин не зміг продовжити перевезення.

У разі затримки понад розумні строки і згоди пасажира продовжити перевезення перевізник повинен надати пасажиру за встановленими ним нормами (в залежності від часу доби та терміну затримки) безкоштовно: безалкогольні напої, харчування, проживання в готелі, наземний трансфер (аеропорт-місто-аеропорт) тощо. Разом з тим додаткові витрати пасажира, понад норми, встановлені перевізником, пасажиру не відшкодовуються.

Компенсація за затримку в жодному разі не перевищуватиме вартості квитка або його невикористаної частини у відповідному класі обслуговування на рейс між місцем, де була затримка, і місцем призначення.

Перевізник звільняється від відповідальності за затримку пасажира, якщо затримка у перевезенні пасажира не перевищила розумні строки або була спричинена форс-мажорними обставинами.

Компенсація за затримку в перевезені багажу встановлюється, виходячи із необхідності забезпечити пасажира засобами першої потреби. У будь-якому випадку така компенсації обмежується сумою 50 дол. США (або еквівалентом в іншій валюті). Така компенсація пропонуватиметься пасажиру в разі неприбуття багажу в пункт призначення разом з пасажиром, якщо пункт призначення не є місцем постійного проживання пасажира.

Відповідальність сторін договору перевезення пасажиру і багажу **морським транспортом** регламентується КТМ України (ст.ст. 193, 194).

Згідно з КТМ перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажира або ушкодження його здоров'я, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення

і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків.

Перевізник відповідає за нестачу або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо не доведе, що нестача, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з його вини.

За втрату або пошкодження каютного багажу перевізник відповідає лише у випадку, якщо пасажир доведе, що втрата або пошкодження сталися внаслідок наміру або необережності перевізника.

Перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, дорогоцінних металів і виробів з них, коштовностей, прикрас, виробів мистецтва або інших цінностей, за винятком випадків, коли такі цінності були здані на збереження перевізнику, який погодився їх зберігати в безпеці. В останньому випадку перевізник відповідає не вище встановленої межі.

Якщо перевізник доведе, що вина або недбалість пасажира стали причиною або сприяли його смерті або ушкодженню здоров'я, втраті або пошкодженню його багажу, суд, що розглядає справу, може звільнити перевізника від відповідальності повністю чи частково.

У випадку смерті пасажира або ушкодження його здоров'я відповідальність перевізника ні в якому разі не перевищує 175000 розрахункових одиниць у відношенні перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження каютного багажу ні в якому разі не перевищує 1800 розрахункових одиниць на пасажира у відношенні перевезення в цілому. Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження іншого багажу ні в якому разі не перевищує 2700 розрахункових одиниць на пасажира у відношенні перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження автомашини, включаючи весь багаж, що перевозиться в автомашині чи на ній, ні в якому разі не перевищує 10000 розрахункових одиниць за автомашину щодо перевезення в цілому.

Перевізник і пасажир можуть шляхом точно вираженої письмової угоди встановити більш високі межі відповідальності.

Перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися встановленими межами відповідальності, якщо буде доведено, що збиток заподіяно внаслідок дій або упущень переві-

зника, працівника або агента перевізника, скоєних або з наміром заподіяти цей збиток, або через самовпевненість з усвідомленням можливого заподіяння збитку.

Відповідальність сторін договору перевезення пасажиру і багажу **річковим транспортом** регламентується Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР (СВВТ).

Згідно з СВВТ пароплавства і пасажири несуть матеріальну відповідальність за перевезення. Усі попередні угоди пароплавств з пасажирами, які мають на меті змінити або усунути відповідальність, що на них покладено, є недійсними.

За прострочення доставки багажу пароплавство сплачує пред'явнику багажної квитанції штраф у розмірі:

- 5% провізної плати – при простроченні до 1/10 строку;
- 10% провізної плати – при простроченні до 2/10 строку;
- 15% провізної плати – при простроченні до 3/10 строку;
- 20% провізної плати – при простроченні до 4/10 строку;
- 25% провізної плати – при простроченні понад 4/10 строку.

Якщо строк доставки менший за 6 діб, то розмір штрафу зменшується на 50%.

Пароплавство звільняється від відповідальності за прострочення доставки багажу:

- якщо прострочення відбулося внаслідок обставин, яких пароплавство не могло запобігти та усунення яких від нього не залежало;
- за наявності сповіщення про вповільнення руху, що було опубліковане у встановленому порядку (згідно зі ст. 90 СВВТ);
- якщо вантажоодержувач не вивіз вантажу, що прибув із простроченням, впродовж доби, а при судновій відправці – впродовж 3 діб після оголошення або повідомлення про прибуття вантажу;
- якщо вантажоодержувач впродовж 24 годин с моменту прибуття судна не прийняв його під розвантажування.

Пасажир, що опинився на судні без квитку або у більш високому класі, ніж зазначено на квитку, підлягає штрафу у встановленому розмірі. Пасажира, в якого немає квитку та який відмовляється сплатити штраф і взяти квиток для подальшого слідування, капітан вилучає з судна у найближчому порту (пристані) на шляху слідування судна. В цьому випадку штраф за проїзд без квитку стягується в примусовому порядку.

За ненадання пасажиру на судні місця, вказаного у плацкарті, при відмові пасажира від запропонованого йому іншого місця пароплавство, крім повернення суми вартості проїзду і додаткових доплат, сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому тарифом.

Пароплавство несе відповідальність за повну або часткову втрату або пошкодження багажу у розмірі оголошеної вартості, а якщо вартість багажу не оголошено – то в розмірі, встановленому тарифом.

Відповідальність за цілість і зберігання ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирі. За зберігання ручної поклажі пароплавство несе відповідальність лише в тому випадку, якщо буде доведено, що втрата або ушкодження поклажі сталися з вини пароплавства.

За надлишкову ручну поклажу пасажир сплачує штраф. Крім того, пасажир зобов'язаний сплатити за багажним тарифом вартість провозу надлишкової ручної поклажі від пункту видачі квитку до пункту призначення. Якщо пасажир не сплатить штраф і вартість провозу надлишкової ручної поклажі, то сума, що належить сплати пасажиром, стягується в примусовому порядку.

## Контрольні питання

1. Назвіть ознаки правопорушень на транспорті.
2. Перелічіть транспортні злочини.
3. Які види санкцій передбачені за скоєння злочинів на транспорті?
4. Охарактеризуйте адміністративні проступки на транспорті.
5. Назвіть посадових осіб, що мають право складання протоколів за різні адміністративні проступки на транспорті.
6. Які установи наділені правом розглядати справи про адміністративні проступки на транспорті, а також накладати адміністративні стягнення?
7. Які нормативно-правові акти регламентують відповідальність сторін договору перевезення вантажу за невиконання або неналежне виконання своїх обов'язків?
8. Назвіть підстави відповідальності перевізника у договорі перевезення вантажу.

9. За наявності яких підстав перевізник звільняється від відповідальності за невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажу?
10. Які санкції застосовуються до перевізника за невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажу?
11. Назвіть підстави відповідальності вантажовідправника і вантажоодержувача в договорі перевезення вантажу.
12. Які санкції застосовуються до вантажовідправника чи вантажоодержувача за невиконання або неналежне виконання договору перевезення вантажу?
13. Назвіть підстави відповідальності експедитора в договорі транспортного експедирування.
14. Назвіть підстави відповідальності перевізника у договорі перевезення пасажира і багажу.
15. За які порушення відповідає пасажир перед перевізником?

# ГЛАВА 8. ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

## 1 Поняття та загально-правова регламентація міжнародних перевезень вантажів, пасажирів і багажу

### 1.1 Поняття міжнародних транспортних перевезень

У чинному законодавстві України не міститься визначення міжнародних транспортних перевезень. Відсутнє їх однозначне визначення і в системі міжнародного законодавства. Вчені-юристи, як українські, так і закордонні, також підходять до визначення міжнародних транспортних перевезень неоднозначно.

Пошук оптимального визначення міжнародного транспортного перевезення доцільно почати з аналізу поняття перевезення взагалі. У сучасному словнику юридичних термінів перевезення розглядається у контексті договірних відносин між його суб'єктами, тобто замість нього пропонується ознайомитися з такими поняттями, як «Договір морського перевезення вантажів», «Договір перевезення вантажів», «Договір перевезення пасажирів»[2]. Аналогічний підхід використовувався і в Юридичному енциклопедичному словнику часів СРСР, в якому під перевезенням розуміється один з видів цивільно-правових договорів[3]. Таке тлумачення терміну «перевезення» пов'язано з тим, що перевезення тривалий час не розглядалося як вид господарської діяльності, а виступала лише одним з видів договірних зобов'язань. І сьогодні Цивільний кодекс України розглядає перевезення як різновид договірного зобов'язання та відносить його до договорів про надання послуг.

Визначення вантажних перевезень як особливого виду діяльності міситься у нормативно-правових актах, які регламентують перевезення окремих видів вантажів. Так, Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» визначає перевезення небезпечних вантажів як діяльність, пов'язану з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення або зберігання до

---

[2] Див., наприклад: Большой юридический словарь. 3-е изд., доп. и перераб. / Под ред. проф. А.Я. Сухарева. – М.: ИНФРА-М, 2006. – 858 с.

[3] Юридический энциклопедический словарь / Гл. ред. А.Я. Сухарев; Редкол.: М.М. Богуславский и др. – 2-е изд., доп. – М.: Сов. энциклопедия, 1987. – 528 с.

місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій і короткостроковим зберіганням вантажів на усіх етапах переміщення. Положення про основні засади організації перевезення радіоактивних матеріалів територією України[4] визначило перевезення як діяльність, пов'язану з переміщенням радіоактивних матеріалів за межами підприємства, де вони виготовляються, зберігаються, використовуються або схороняються, зокрема, з використанням пакувальних комплектів, підготовкою, відправленням, транспортуванням, транзитним зберіганням, прийомом упаковок у пункті призначення. У той же час, наведені визначення мають істотний недолік – вузьке коло практичного застосування: вони стосуються тільки тих перевезень, в яких об'єктом переміщення виступає відповідно небезпечний вантаж або радіоактивні відходи, що робить неможливим їхнє використання для перевезення інших видів вантажів за аналогією.

Господарський кодекс України став першим у нашій країні нормативно-правовим актом, який розглядає перевезення вантажів як вид господарської діяльності, пов'язаної з переміщенням продукції виробничо-технічного призначення і виробів народного споживання залізницями, автомобільними дорогами, повітряними і морськими шляхами, а також транспортуванням продукції трубопроводами. Слід відзначити, що таке визначення є універсальним – його можна застосувати до перевезення будь-якого вантажу будь-яким видом транспорту, як усередині країни, так і за кордон. Тим не менше, брати його за основу для визначення міжнародних вантажних перевезень не є доцільним, тому що воно носить загальний характер і не вказує на ознаки, властиві міжнародним перевезенням.

Для визнання перевезення міжнародним необхідно визначити низку ознак, за якими воно відрізняється від перевезень усередині країни.

Головною особливістю міжнародних перевезень вантажів є їхня регламентація складним комплексом правових норм, що складаються з норм міжнародних угод, національного законодавства і міжнародних торговельних звичаїв.

---

[4] Вже втратило чинність.

У чинному українському законодавстві загального визначення «міжнародні перевезення» не існує. На рівні закону можна зустріти лише поняття «міжнародне залізничне сполучення», під яким розуміється перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти між Україною та іноземними країнами. Це визначення наведено у ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт» і дублюється в ст. 6 Статуту залізниць України. Законодавець ототожнює поняття «сполучення» і «перевезення», однак на практиці зміст цих понять є різним. У словнику російської мови говориться, що сполучення включає в себе засоби пересування, зв'язку, засоби взаємного сполучення (річки, дороги, засоби зв'язку), шляхи сполучення (материкові, водні, повітряні)[5]. Отже, поняття «сполучення» набагато ширше за поняття «перевезення», тому що воно вказує на *можливість* здійснення перевезень між будь-якими пунктами за допомогою транспортних засобів, автомобільних доріг, залізниць, морських, річкових і повітряних шляхів та інших об'єктів транспортної інфраструктури.

Крім норм національного законодавства, міжнародні перевезення регламентуються нормами міжнародних договорів (транспортних конвенцій). Однак в окремих конвенціях зустрічаються лише визначення міжнародних перевезень, що здійснюються тим чи іншим видом транспорту.

Наприклад, в Європейській угоді про роботу екіпажів транспортних засобів, що виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) термін «міжнародні автомобільні перевезення» означає автомобільні перевезення з перетинанням щонайменше одного кордону. Аналогічно визначає міжнародне перевезення вантажів Конвенція про податкове обкладення дорожніх перевізних засобів, що використовуються для міжнародного дорожнього перевезення вантажів. Тут не можна не звернути уваги, що таке визначення носить поверхневий характер, тому що в ньому, зокрема, відсутня вказівка на розташування місця відправлення і місця призначення вантажу. Інакше кажучи, це визначення можна застосувати й до поняття «транзитне перевезення», що не є синонімом перевезення міжнародного, про що мова піде нижче.

[5] Ожегов С.И. Словарь русского языка. – М.: «Советская энциклопедия», 1972.

Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) під терміном «міжнародне перевезення» розуміє будь-яке перевезення, що здійснюється територією щонайменше двох країн-учасниць Угоди. Тут також не говориться про місцезнаходження пунктів відправки і призначення, що не дозволяє виявити ознаки, які відрізняють міжнародне перевезення від транзиту.

Більш конкретно зміст міжнародного перевезення розкривається у Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ). У п. 1 ст. 1 встановлено, що Конвенція застосовується до будь-якого договору, коли місце навантаження вантажу і місце доставки вантажу, вказані у контракті, знаходяться на території двох різних країн, з яких щонайменше одна є учасницею Конвенції. Подібне за змістом визначення дається у Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, яка під міжнародним змішаним перевезенням розуміє перевезення щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, де вантаж поступає у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні.

10 лютого 2000 року Україна ратифікувала Основну багатосторонню угоду про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія, в якому термін «міжнародне перевезення» означає переміщення вантажів автомобільним, залізничним, водним, повітряним транспортом, усіма видами контейнерів і трубопроводами, якщо місце приймання вантажу до перевезення і призначене місце доставки знаходяться у двох різних країнах.

У Міжнародній конвенції з безпечних контейнерів також вказується, що міжнародне перевезення означає перевезення, при якому пункти відправлення і призначення розташовані на території двох країн.

Вказані визначення дозволяють зробити висновок про те, що **головною** ознакою міжнародного перевезення вантажів є знаходження пунктів відправлення і призначення у різних країнах.

Трохи інший підхід до визначення міжнародного перевезення міститься в Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосу-

ються міжнародних повітряних перевезень (так званій Варшавській конвенції) 1929 р. Міжнародним перевезенням у змісті цієї Конвенції є будь-яке перевезення, при якому місце відправлення і місце призначення незалежно від того, чи є перерва у перевезенні або навантаженні, розташовані або на території двох країн – учасниць Конвенції, або на території однієї країни-учасниці, якщо зупинку передбачено на території іншої країни.

Аналогічне за змістом поняття міжнародного перевезення, стосовно перевезень водним транспортом, наведено у навчальному посібнику з міжнародного комерційного права відомого російського вченого-господарника В.Ф. Попондопуло: міжнародне перевезення означає будь-яке перевезення, при якому згідно з договором перевезення місце відправлення і місце призначення розташовані у двох різних країнах або в одній країні, якщо згідно з договором перевезення чи передбаченим рейсом проміжний порт заходу знаходиться в іншій країні[6].

На думку автора, поправка про проміжну зупинку на території іншої країни при перевезенні вантажу в межах однієї країни не є коректною в силу декількох причин. **По-перше**, не виконується головна умова – місце відправлення і місце доставки знаходяться в одній країні, а не у різних. **По-друге**, в такому вигляді визначення міжнародного перевезення змішується з поняттям «транзитне перевезення», зміст яких на практиці є різним. Так, згідно з Законом України «Про транзит вантажів» транзит вантажів – це перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України. Тобто правовий режим транзитного вантажу відрізняється від правового режиму вантажу при міжнародному перевезенні. Використовуючи термінологію Митного кодексу України, можна стверджувати, що при міжнародному перевезенні вантаж ввозиться на територію країни у *вільний обіг* – розпорядження без митного контролю товарами і предметами, пропущеними через митний кордон. У той же час товари, що переміщуються *транзитом*, знаходяться під митним контролем, по-

[6] Международное коммерческое право: Учебное пособие / С.-Петерб. фил. Ин-та государства и права РАН; [А.Ю. Бушуев и др.]; Под общ. ред. В.Ф. Попондопуло. – М.: Омега-Л, 2006. – с. 335.

винні залишатися у незмінному стані і не використовуватися з іншою метою, крім транзиту.

**По-третє**, мета проміжної зупинки на території іншої країни або заходу в її порт може бути різною. Так, Угода про міжнародний повітряний транспорт, так звана Угода про «П'ять свобод повітря», підписана у Чикаго 7 грудня 1944 р., встановлює право будь-якої країни надавати іншим країнам наступні свободи повітря щодо регулярних міжнародних повітряних ліній:

1) Переважне право пролітати над його територією без посадки.
2) Переважне право приземлятися з некомерційними цілями.
3) Переважне право вивантажувати пасажирів, пошту і вантаж, що були взяті на борт на території країни, національність якої має повітряне судно.
4) Переважне право брати на борт пасажирів, пошту і вантаж з місцем призначення на території країни, національність якої має повітряне судно.
5) Переважне право брати на борт пасажирів, пошту і вантаж з місцем призначення на території будь-якої іншої країни і переважне право вивантажувати пасажирів, пошту і вантаж, що прибули з будь-якої території.

Перевізник, якому надано другу «свободу повітря», що надає право приземлятися з некомерційними цілями, не має права здійснювати у проміжному аеропорті вантажні операції. Це виключає саму можливість здійснення міжнародного перевезення вантажів. В цьому випадку повітряне судно має право здійснити посадку, наприклад, для поповнення запасів пального, провізії, усунення технічних несправностей тощо. Якщо повітряне судно здійснює переліт між двома пунктами, які знаходяться на території однієї країни, и при цьому здійснює проміжну посадку на території іншої країни з некомерційною метою, то в цьому випадку міжнародне перевезення відсутнє, хоча згідно з положеннями Варшавської конвенції формально воно має місце.

Очевидно, що здійснення міжнародних вантажних перевезень можливо лише починаючи з третьої «свободи повітря», тобто коли повітряний перевізник у проміжному аеропорті, що знаходиться на території іншої країни, має право вивантажувати ва-

нтажі або брати їх на борт. Те ж саме у рівному ступені можна віднести й до вантажних перевезень іншими видами транспорту, що здійснюються між пунктами (портами, станціями, пристанями) однієї країни, з проміжною зупинкою на території іншої країни.

Отже, якщо пункт відправлення й пункт призначення транспортного засобу знаходяться на території однієї країни, а проміжний пункт зупинки (заходу, посадки) – на території іноземної країни, то міжнародним буде вважатися тільки те перевезення, при якому у проміжному пункті будуть здійснюватися вантажні операції.

Справедливість цього висновку підтверджує п. 3 ст. 2 Угоди про міжнародне вантажне сполучення (УМВС), який встановлює, що Угода не застосовується до перевезень вантажів, якщо станції відправлення і призначення знаходяться в одній і тій самій країні, а перевезення здійснюється територією іншої країни лише транзитом. До того ж, Митна конвенція, що стосується контейнерів 1972 року перевезення вантажів, що були навантажені на території однієї країни і підлягають розвантаженню на території цієї ж країни визначає як *внутрішні перевезення*.

Слід відзначити, що дослідники проблем, які виникають в галузі міжнародних перевезень, все ще не дійшли до єдиного погляду, що все-таки слід розуміти під поняттям «міжнародне перевезення вантажів». Окремі проблеми міжнародних вантажних перевезень у своїх працях розглядали такі вчені-юристи, як Анцелевич Г.О., Гайворонський В.М., Жушман В.П., Канашевський В.А., Ковалевська Л.І., Покрещук О.О., Попондопуло В.Ф., Садиков О.Н., Фединяк Г.С., Фединяк Л.С., Федосєєва Г.Ю. та інші. Тем не менше, однозначного підходу до визначення міжнародних вантажних перевезень досі не існує.

В Юридичній енциклопедії під міжнародними перевезеннями розуміються перевезення вантажів різними видами транспорту, що здійснюються між двома і більше пунктами на умовах, встановлених міжнародними угодами[7]. Однак це визначення не є коректним, тому що застосування міжнародних угод для врегу-

[7] Юридична енциклопедія: в 6 т. – Т. 3 / Ю.С. Шемшученко та ін. – К.: Укр. Енциклопедія, 1998. – с. 696-697.

лювання відносин, які виникають при здійсненні перевезення, ще не є доказом того, що вона носить міжнародний характер. Подібно тому, як застосування правил ІНКОТЕРМС, що підготовлені Міжнародною торговельною палатою, у договорах купівлі-продажу ще не дає підстав робити висновок про те, що такий договір є зовнішньоекономічним контрактом, тобто носить міжнародний характер.

Застосування до перевізних відносин норм міжнародного права є не причиною, а наслідком того, що перевезення носить міжнародний характер, або, згідно з термінологією міжнародного приватного права, ускладнено «іноземним елементом». Слід уточнити, що присутність у таких відносинах «іноземного елемента» само собою не є поводом для визнання перевезення міжнародним. Наприклад, перевезення не буде вважатися міжнародним, якщо воно здійснюється між підприємствами резидента і нерезидента України, розташованими на території нашої країни. У деяких міжнародних транспортних конвенціях спеціально міститься застереження, що застосування конвенції не залежить від місця проживання або національності сторін, що уклали договір перевезення (наприклад, КОТІФ, КДПВ, КПВВ, Гамбурзькі правила 1978 р. та ін.).

Деякі вчені при визначенні міжнародного вантажного перевезення беруть за основу поняття, яке наведене в Юридичній енциклопедії, при цьому вони уточнюють, що такі перевезення здійснюються між двома або декількома державами. Такого підходу дотримуються В.М. Гайворонський і В.П. Жушман[8], Г.О. Анцелевич, О.О. Покрещук і Л.І. Ковалевська[9], М.М. Богуславський[10]. Усі вони під міжнародним перевезенням розуміють перевезення вантажів між двома або декількома країнами, що здійснюється на умовах, встановлених укладеними цими країнами міжнародними угодами (транспортними конвенціями). Таке визначення має низку недоліків. **По-перше**, не враховується ситуація, за якої міжнародна угода між країнами відсутня

[8] Міжнародне приватне право: Навчальний посібник / За ред. Гайворонського В.М., Жушмана В.П. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – с. 206.

[9] Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Л.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень: Підручник. – К.: Зовнішня торгівля, 2004. – с. 8.

[10] Богуславский М.М. Международное частное право: Учебник. – 5-е изд., перераб. и доп., с изм. – М.: Юристъ, 2006. – с. 301.

або країни не є учасниками міжнародних транспортних конвенцій. В цьому випадку перевезення здійснюється на підставі одного з колізійних принципів, що передбачають застосування закону місця відправки вантажу, шляху прямування, місця призначення, прапору (при морських перевезеннях), застосування права країни транзиту, місця укладення договору, країни суду або країни перевізника. При цьому перевезення не перестає вважатися міжнародним, незважаючи на відсутність правової регламентації з боку міжнародних транспортних конвенцій. **По-друге**, визначення умовчує про розташування місць навантаження і вивантаження, що також ускладнює розкриття змісту міжнародного перевезення вантажу.

Інші дослідники беруть за основу положення про договори перевезення вантажів, які містяться в Господарському і Цивільному кодексах України. Г.С. Фединяк і Л.С. Фединяк вказують, що за договором міжнародного перевезення вантажу транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити вантаж у пункт призначення в іншій країні, видати вантаж уповноваженій особі (одержувачу), а відправник (одержувач) зобов'язаний сплатити таку послугу. При цьому, для визнання перевезення міжнародним необхідно його здійснення між двома і більше країнами[11].

Як відзначає В.А. Канашевський, у Російській Федерації також не існує нормативного визначення «міжнародне перевезення», тому російські вчені використовують аналогічний підхід[12]. На практиці використовується визначення зі ст. 785 Цивільного кодексу Російської федерації: за договором перевезення вантажу перевізник зобов'язується доставити ввірений йому відправником вантаж у пункт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Це визначення застосовується й до міжнародного перевезення. Недоліком такого підходу є те, що перевезення вантажів, як вже зазначалося вище, розглядається не як самостійний вид господарської діяльності, а лише як різновид договірного зобов'язання.

---

[11] Фединяк Г.С., Фединяк Л.С. Міжнародне приватне право. Підручник. – 3-тє вид., (доп. і перероб.). – К.: Атіка, 2005. – с. 328.

[12] Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки. Правовое регулирование. – М.: Междунар. отношения, 2005. – с. 234.

Ще одна група дослідників стверджує, що для визнання перевезення міжнародним достатньо лише факту укладення відповідного договору. Фактичної доставки вантажу з однієї країни в іншу може й не бути. Даної точки зори дотримується Ю.Г. Федосєєва, яка під міжнародними перевезеннями розуміє переміщення вантажів, що здійснюється за допомогою будь-якого виду транспорту, якщо таке переміщення має міжнародний характер: місце відправлення і місце призначення знаходяться на території різних країн або само переміщення здійснюється територією іноземної країни, а також інші аналогічні ситуації[13].

Аналогічну точку зору висловив російський юрист О.Н. Садіков. В його підручнику з правового регулювання міжнародних перевезень відзначено, що для визнання перевезення міжнародним не потребується його фактичного здійснення територією двох або декількох країн. Достатньо просто розпочати таке перевезення, практичного надходження вантажу на територію іноземної країни може й не бути. Вантаж може бути втрачений до перетинання кордону, однак перевезення в даному випадку не перестає вважатися міжнародним. Головне – щоб місця відправлення і призначення, вказані в договорі, знаходилися в різних країнах[14]. Однак тут виникає низка спірних моментів. По-перше, якщо вантаж переміщався територією лише однієї країни, а фактичного перетинання кордону так і не відбулося, то міжнародне перевезення слід визнати таким, що не відбулося. Його міжнародний характер закріплюється лише в договорі перевезення і відповідних перевізних документах. Отже, міжнародне перевезення повинно мати деяку сукупність обов'язкових ознак, відсутність хоча б однієї з яких позбавляє перевезення статусу міжнародного.

Іншим спірним моментом є твердження, що таке перевезення достатньо лише розпочати. Тут конкретно не вказується, що слід розуміти під початком міжнародного перевезення: оформлення перевізних документів, укладення договору, приймання вантажу перевізником або фактичний початок руху транспортним засобом, в якому знаходиться вантаж. Сам факт укладення дого-

---

[13] Федосеева Г.Ю. Международное частное право: Учебник. – М.: ООО «Профобразование», 2002. – с. 173-175.

[14] Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М.: Юрид. лит-ра, 1981. – с. 7.

вору перевезення і оформлення перевізних документів ще не може свідчити про його початок, тому що вантажовідправник може не надати вантаж перевізнику, втратити вантаж, перевізник може не надати вчасно транспортний засіб і т. д. Фактичний початок руху транспортним засобом також не свідчить про початок перевезення, тому що договір вже набрав чинності, вантаж знаходиться у віданні перевізника, який несе відповідальність за його псування або втрату. Саме тому доцільно початком перевезення вантажу вважати проведення першої вантажної операції, як правило – прийом вантажу перевізником. Слід відзначити, що в українському законодавстві цей момент не завжди чітко оговорений. Винятком є лише залізничне законодавство: у п. 28 Правил приймання вантажів до перевезення[15] говориться, що факт прийомки вантажу до перевезення, завантаженого у вагон (контейнер) відправником, підтверджується підписанням Пам'ятки про користування вагонами (контейнерами) працівниками вантажовідправника і залізниці. Однак слід пам'ятати, що вантажовідправник у будь-який момент може переадресувати вантаж, призначений для поставки за кордон, у будь-який інший пункт, в тому числі на території країни відправлення. Тому моментом, з якого перевезення набуває статусу міжнародного, розумно вважати момент митного оформлення вантажу, тому що саме з цих пір змінюється його правовий статус: вантаж вже не може знаходитися у вільному обігу в країні відправлення.

Отже, при укладенні договору перевезення, в тому числі міжнародного, сторони повинні чітко визначити, з якого моменту цей договір набирає чинності, а сторони починають здійснення своїх прав і несення обов'язків.

Далі О.Н. Садіков вказує, що доставка вантажів на територію іноземної країни може мати місце у двох різних за своїми юридичними умовами ситуаціях:

- за відсутності угоди щодо міжнародного сполучення;
- за наявності двосторонньої чи багатосторонньої угоди з цього питання.

[15] Правила приймання вантажів до перевезення: Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 р. №644

Цими обставинами визначається правовий режим перевезень між країнами. Наприклад, на залізничному транспорті за відсутності угоди про міжнародне сполучення перевезення за кордон повинні здійснюватися після укладення декількох договорів перевезення за правилами законодавства країн-учасниць перевезень. На інших видах транспорту (автомобільному, авіаційному, водному) транспортні засоби однієї країни можуть перетинати державний кордон тільки за наявності відповідного дозволу компетентних органів іншої країни. Щоб на практиці не виникало будь-яких ускладнень, деякі країни пішли шляхом укладення міжнародних угод для міжнародних перевезень вищезазначеними видами транспорту.

Російський вчений зробив висновок, що міжнародним перевезенням (міжнародному сполученню) властиві дві ознаки:

1) вони здійснюються між двома і більше країнами;
2) вони здійснюються на умовах, встановлених міжнародними угодами.

При цьому О.Н.Садіков рекомендує враховувати ту обставину, що сполучення між країнами можуть практично здійснюватися і без укладення міжнародних угод – на підставі норм внутрішнього права[16].

І ще одна особливість міжнародних вантажних перевезень, яка відрізняє їх від перевезень всередині країни і про яку майже не згадується в науковій літературі, – це особливий порядок їх документального оформлення. Наприклад, перевезення вантажів залізничним транспортом територією України оформлюється залізничною накладною згідно з Правилами оформлення перевізних документів, затвердженими наказом Мінтрансу України №644 від 21 листопада 2000 р., а перевезення у міжнародному сполученні – уніфікованою накладною ЦІМ/УМВС згідно з розпорядженням Кабінету Міністрів України №403-р від 14 липня 2006 р.

На думку автора, вищезазначена дозволяє виявити деякі основні ознаки міжнародних вантажних перевезень:

1) міжнародне перевезення вантажів є видом господарської діяльності, а не тільки різновидом договірних зобов’язань;

[16] Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М.: Юрид. лит-ра, 1981. – с. 6, 7.

2) місце відправки і місце призначення при такому перевезенні обов'язково повинні знаходитися на території різних країн;
3) при здійсненні міжнародного перевезення обов'язковим є перетинання щонайменше одного кордону;
4) перевезення здійснюється територією щонайменше двох різних країн;
5) відносини перевізника і вантажовідправника закріплені у відповідному договорі, підтвердженому належним чином оформленими документами;
6) договір міжнародного перевезення вантажу укладається на підставі колізійних принципів або норм міжнародних транспортних конвенцій[17];
7) відносини між вантажовідправником і вантажоодержувачем закріплені у відповідному договорі – купівлі-продажу, поставки і т. д. Тобто договір перевезення укладається для виконання договору, що обґрунтовує переміщення матеріальних цінностей від відправника до одержувача.

Таким чином, під **міжнародним перевезенням вантажів** автор пропонує розуміти *господарську діяльність перевізника, яка регламентується міжнародними транспортними конвенціями або нормами національного законодавства, з доставки матеріальних цінностей із пункту відправки у пункт призначення, які знаходяться на території двох різних країн, що тягне за собою перетинання щонайменше одного кордону, передбачає вільний обіг вантажу у країні призначення та закріплюється відповідним договором і комплектом перевізних документів.*

[17] Необхідно зазначити, що термін «конвенція» є дуже однозначним і різні автори вкладають в нього неоднакове значення. При застосуванні терміну «міжнародна транспортна конвенція» ми маємо на увазі міжнародний нормативно-правовий акт, який регламентує здійснення міжнародних вантажних перевезень.

## 1.2 Види міжнародних перевезень

В практиці господарювання існує багато різних видів міжнародних перевезень, кожен з яких має певні особливості. За певними критеріями міжнародні перевезення можна класифікувати наступним чином.

1. За видами транспорту:
   - міжнародні автомобільні перевезення;
   - міжнародні залізничні перевезення;
   - міжнародні авіаційні перевезення;
   - міжнародні морські перевезення;
   - міжнародні річкові перевезення;
   - переміщення трубопровідним транспортом;
   - міжнародні змішані перевезення (при застосуванні декількох видів транспорту)
2. За об'єктом міжнародного перевезення:
   - перевезення вантажів;
   - перевезення пасажирів та їх багажу (на залізничному транспорті – й вантажобагажу);
   - перевезення пошти.
3. Залежно від участі транспортних компаній в перевезенні:
   - перевезення в прямому сполученні однією або кількома транспортними організаціями (в цьому випадку міжнародне перевезення здійснюється за єдиним транспортним документом та єдиними умовами);
   - перевезення послідовними перевізниками (в цьому випадку укладається окремий договір з кожним співперевізником із застосуванням транспортної документації для кожного співперевізника, але деякі умови перевезення можуть бути єдиними);
   - перевезення в непрямому сполученні (в цьому випадку з кожним із співперевізників укладається окремий договір перевезення із застосуванням окремої транспортної документації та умов перевезення для кожного із співперевізників).
4. Залежно від періодичності перевезень:
   - регулярні (лінійні) перевезення;
   - нерегулярні перевезення.
5. За порядком проходження прикордонних пунктів (портів слідування):
   - перевантажувальні (пересадочні) перевезення;

- безперевантажувальні (безпересадочні) перевезення.

6. За маршрутом слідування:
   - перевезення в суміжному сполученні (між двома країнами, що мають спільні кордони);
   - транзитні перевезення (з перетинанням території іноземної держави);
   - наскрізні перевезення (пункти відправлення і призначення знаходяться в одній країні, але маршрут слідування перетинає територію іноземної держави).
7. Особливі види міжнародних перевезень:
   - прикордонні перевезення, які є характерними для залізничного транспорту. Звичайно здійснюються за правилами залізниці відправлення, але можливе їх здійснення за правилами міжнародних угод;
   - маятникові перевезення, які характерні для автомобільного транспорту. В цьому випадку здійснюється перевезення пасажирів з території однієї країни до місця їх тимчасового перебування на території іншої країни та їх зворотне перевезення.

## 1.3 Загально-правова регламентація міжнародних перевезень

Правовідносини, що виникають при здійсненні міжнародних перевезень між їх учасниками, за своєю природою є дуже складними. Це обумовлено тим, що міжнародні перевезення, по-перше, пов’язані з перетинанням кордонів різних країн і, як наслідок, дією різних правовик систем. По-друге, міжнародні перевезення здійснюються за допомогою різних видів транспорту, кожен з яких має власну специфіку перевізного процесу і, як наслідок, правового регулювання.

Саме тому правове регулювання транспортних зв’язків між країнами потребує уніфікації, визначення чіткого правового режиму перевезень, розробки єдиного підходу до визначення прав, обов’язків та відповідальності учасників міжнародних перевезень.

На практиці основою правового регулювання міжнародних перевезень виступають міжнародні транспортні конвенції, норми внутрішнього законодавства окремих країн, акти міжнародних транспортних організацій, міжнародні правові та торговельні звичаї.

**Міжнародні транспортні конвенції** є основним джерелом регулювання міжнародних транспортних перевезень. Ці конвенції містять вимоги щодо документального оформлення перевезень, визначають порядок прийому вантажу до перевезення, виконання і зміни умов договору перевезення, видачі вантажу у пункті призначення, умови відповідальності сторін договору міжнародного перевезення та умови звільнення від такої відповідальності, а також порядок пред'явлення претензій і позовів, розгляду спорів та інші питання.

Міжнародні транспортні конвенції найчастіше регламентують перевезення окремими видами транспорту, але існують і такі, що охоплюють перевезення всіма видами транспорту (наприклад, Митна конвенція, що стосується контейнерів та Міжнародна конвенція по безпечних контейнерах від 2 грудня 1972 р., які регулюють перевезення контейнерів всіма видами транспорту). Існують також міжнародні угоди, що охоплюють декілька видів транспорту (наприклад, морський, наземний).

Міжнародні транспортні конвенції можуть бути двосторонніми та багатосторонніми. До двосторонніх належать, наприклад, Угода між Урядом України і Урядом Туркменістану про основні принципи взаємовідносин в галузі транспорту (10 жовтня 1992 р.), Угода між Урядом України і Урядом Республіки Бєларусь про принципи співробітництва та умови взаємовідносин у галузі транспорту (17 грудня 1992 р.), та інші. До багатосторонніх належать, наприклад, Конвенція про міжнародні залізничні перевезення 1980 р. (КОТІФ), Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення 1951 р. (УМВС), Конвенція ООН з морського перевезення вантажів 1978 р., Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їхнього багажу 1974 р., Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами 2001 р. (КПВВ), Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів 1956 р. (КДПВ), Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу 1973 р. (КАПП), Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р. та інші.

До багатосторонніх міжнародних транспортних угод також належать угоди, що укладені між окремими країнами Співдружності незалежних держав (Угода про координаційні органи залізничного транспорту, укладена у Мінську 14 лютого 1992 р., Уго-

да про використання повітряного транспорту, укладена у Ташкенті 15 травня 1992 р., Угода про співробітництво у сфері технічного переобладнання і відновлення залізничного рухомого складу, укладена у Москві 9 вересня 1994 р, Угода про перевезення спеціальних вантажів та продукції військового призначення від 26 травня 1995 р. та інші).

Міжнародні транспортні конвенції містять у собі уніфіковані матеріально-правові норми та уніфіковані колізійні норми, що посилаються на законодавство окремих держав. Прикладом колізійної норми можна вважати, наприклад, п. 5 ст. 16 Конвенції про договір міжнародного перевезення вантажів по дорогах (КДПВ), згідно з яким процедура продажу вантажу визначається законом місця здійснення продажу.

До основних колізійних принципів належать:

1) застосування закону місця відправлення вантажу (пасажиру, багажу);
2) застосування закону шляху прямування;
3) застосування закону місця призначення;
4) застосування закону прапору (звичайно застосовується у морських перевезеннях);
5) застосування права країни транзиту;
6) застосування закону місця укладення договору;
7) застосування закону суду;
8) застосування закону країни перевізника.

Ще одна особливість норм транспортних конвенцій – це їхня імперативність, тобто вони підлягають обов’язковому застосуванню в процесі функціонування міжнародного транспорту у взаємовідносинах країн, що уклали цю конвенцію.

**Норми внутрішнього законодавства окремих країн.** Незважаючи на те, що міжнародні транспортні конвенції є дуже чисельними, вони не враховують багато питань, які виникають в процесі організації та здійснення міжнародних перевезень. В цих випадках міжнародне сполучення регулюється нормами внутрішнього законодавства країн-учасниць міжнародного перевезення.

В Україні основними нормативно-правовими актами, що регулюють здійснення міжнародних перевезень, є Господарський та Цивільний кодекси, Кодекс торговельного мореплавства (КТМ), Повітряний кодекс, закони України «Про транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про до-

рожній рух», «Про транзит вантажів», Статут автомобільного транспорту, Статут внутрішнього водного транспорту, Статут залізниць та інші.

**Акти міжнародних транспортних організацій.** Міжнародні транспортні організації приймають різні за змістом правові акти, що регламентують діяльність міжнародного транспорту. Обов'язковість цих актів для застосування учасниками міжнародних перевезень (перевізниками, вантажовідправниками, вантажоодержувачами, пасажирами) визначається характером самого правового акту та положеннями статуту відповідної транспортної організації, що прийняла такий акт. В деяких випадках міжнародні транспортні організації готують міждержавні угоди, після підписання (ратифікації) яких відповідним колом держав ці угоди визнаються міжнародними договорами (транспортними конвенціями, регламентами, додатками). Щодо інших актів міжнародних транспортних організацій, то вони за своїм змістом можуть бути різними, їх юридична сила звичайно не визначається. Іноді вони носять характер рекомендацій, отже для визначення статусу таких актів необхідний детальний аналіз положень статуту організації, а в деяких випадках – міжнародної практики. Практична реалізація таких актів залежить від ставлення до них країн-учасниць відповідної організації.

**Міжнародні правові й торговельні звичаї.** Залежно від характеру правового звичаю можна виділити міжнародні, внутрішньодержавні, судові звичаї, звичаї ділового обороту, а також звичаї, що ґрунтуються на звичаєвому праві. Деякі звичаї отримують закріплення у відповідному документі. Наприклад, звичаї розподілу загальної аварії кодифіковані у Йорк-Антверпенських правилах та закріплені в КТМ України. Інші звичаї не мають закріплення в нормативних документах, вони мають характер правових аксіом, які звичайно приймаються до уваги учасниками міжнародних перевезень.

В цілому, застосування звичаїв як джерела правового регулювання відносин, що виникають між учасниками міжнародних перевезень, теоретично є можливим, але на практиці їх можливості є обмеженими.

# 2 Правове регулювання міжнародних перевезень вантажів окремими видами транспорту

## 2.1 Правове регулювання міжнародних автомобільних перевезень

Порівняльно з іншими видами транспорту автомобільний є найоперативнішим, забезпечує клієнтурі більш гнучкі графіки та маршрути перевезень, до того ж можливе перевезення вантажів «від дверей до дверей», без зайвих перевантажувань.

Такі переваги автотранспорту обумовили укладення відповідних міжнародних транспортних конвенцій, що регламентують порядок здійснення регулярних і нерегулярних перевезень, визначають правовий статус міжнародних перевізників, порядок оформлення міжнародних перевезень і порядок розрахунків за ними, та інше.

Укладання таких міжнародних угод почалося ще з першої половини XX ст. підписанням Конвенції про врегулювання автомобільного руху між країнами, встановлення технічних вимог до автомобілів у міжнародному сполученні, прав керування автомобілем, уніфікації сигналів на автошляхах (Париж, 1926 р.)., триває воно й тепер. Сьогодні в галузі міжнародних автомобільних перевезень укладено значну кількість транспортних конвенцій та інших угод. Розглянемо деякі з них.

**1. Конвенція про дорожній рух та Протокол про дорожні знаки і сигнали (Женева, 1949 р.).** Сьогодні ці правові акти діють в редакції від 8 листопада 1968 р. у вигляді Конвенції про дорожній рух (в Україні чинна з 21 травня 1977 р.) і Конвенції про дорожні знаки і сигнали (в Україні чинна з 6 квітня 1978 р.).

**Конвенція про дорожній рух від 8 вересня 1968 року (з поправками від 3 березня 1993 р.)** місить єдині правила дорожнього руху, що полегшують міжнародне автомобільне сполучення та підвищують безпеку на дорогах. В Конвенції є сім додатків. Вони містять, зокрема, вимоги до реєстраційних номерів, відмітних та розпізнавальних знаків автомобілів та причепів, що знаходяться у міжнародному пересуванні (додатки 2, 3 і 4 відповідно), національних та міжнародних посвідчень водіїв (додатки 6 і 7), а також встановлюють технічні умови щодо автомобілів та причепів (додаток 5).

Країни-учасниці Конвенції взяли на себе взаємні зобов'язання щодо відповідності національних правил дорожнього руху і технічних умов, яким повинні відповідати автомобілі та причепи, відповідним положенням Конвенції. Також вони зобов'язалися допускати до міжнародного прямування своєю територією автомобілі, причепи та інші транспортні засоби, які відповідають встановленим у Конвенції технічним умовам. Відступи від зобов'язань допускати до міжнародного прямування автомобілі та причепи встановлені у додатку 1 Конвенції.

Конвенція встановлює загальні правила для користувачів дороги. Зокрема, вони повинні поводитися таким чином, щоб не створювати небезпеки або перешкод для руху, не наражати на небезпеку людей та не завдавати шкоди державному, суспільному або приватному майну. Країнам-учасницям рекомендується передбачити в національному законодавстві, що користувачі дороги не повинні заважати дорожньому руху, ставити під загрозу його безпеку, створювати на дорозі будь-які перешкоди. Водіям також рекомендується проявляти підвищену обережність та намагатися, щоб їхні транспортні засоби не спричинили незручностей користувачам дороги та іншим особам.

В Конвенції встановлено, що напрямок руху повинний бути однаковим на всіх дорогах в межах однієї країни.

Окремо регламентуються правила здійснення обгону, руху в рядах, автомагістралями й тунелями, зустрічного роз'їзду, вимоги щодо швидкості руху і дистанції між транспортними засобами, приписи стосовно здійснення водіями маневрів та загальні принципи щодо транспортних засобів, які здійснюють перевезення на регулярних лініях міського транспорту.

Для водіїв транспортних засобів встановлені правила зміни напрямку руху, проїзду перехресть і залізничних переїздів, а також основні вимоги щодо посвідчень водіїв і порядку припинення їхньої дії.

Не обійшла увагою Конвенція й пішоходів, встановивши для них правила руху проїзною частиною та її перетину. Додатково встановлені правила, що стосуються поведінки водіїв стосовно пішоходів. Водій, наприклад, не повинен припускатися дій, що можуть призвести до небезпеки пішоходів.

Для водіїв та інших учасників дорожнього руху встановлено правила поведінки у випадку дорожньо-транспортних пригод.

**Конвенція про дорожні знаки і сигнали** (Відень, 8 листопада 1968 р.) встановлює однаковість дорожніх знаків, сигналів, позначень і розмітки доріг у міжнародному сполученні з метою полегшення міжнародного дорожнього руху та підвищення безпеки на дорогах. Невід'ємною частиною Конвенції є додатки до неї, які детально описують окремі види дорожніх знаків, сигналів та встановлюють порядок розмітки доріг.

Країни – учасниці Конвенції зобов'язалися прийняти встановлену в ній систему дорожніх знаків, сигналів та розмітки доріг, а також зобов'язалися запровадити її в найкоротші строки, з внесенням відповідних змін у національне законодавство.

В Конвенції описуються окремі види сигнальних знаків, дається їх класифікація, встановлюються основні вимоги до розмірів, зовнішнього вигляду, правил і місця розміщення. Крім того, встановлюються певні заборони, зокрема:

1) заборонено розміщувати на знаку, його опорі або на будь-якому іншому пристрої, призначеному для регулювання руху, будь-що, що не має відношення до цього сигнального знаку або пристрою;
2) розміщувати плакати, афіші, здійснювати розмітку та встановлювати пристрої, які можуть бути прийняті за сигнальні знаки або інші пристрої для регулювання руху, або можуть обмежити їх видимість або ефективність, або осліпляти користувачів дороги або відволікати їхню увагу, тим самим створюючи небезпеку для дорожнього руху.

Щодо місця розміщення сигнальних знаків, то вони не повинні заважати руху пішоходів і транспортних засобів проїзною частиною. Знаки повинні встановлюватися таким чином, щоб їх легко і сучасно могли розпізнати водії, для яких вони призначені. Звичайно знаки встановлюються на стороні дороги, що відповідає напрямку руху, але в деяких випадках вони можуть бути розміщені або повторені над проїзною частиною дороги.

Дія кожного знаку поширюється на всю ширину проїзної часини відкритої для руху дороги, але дія знаку може обмежуватися однією або декількома смугами руху.

Розміри знаків повинні бути такими, щоб знак було добре видно здалеку та легко розрізняти при наближенні до нього. Для кожного виду сигнальних знаків встановлюється чотири категорії розмірів: малі, нормальні, великі та дуже великі.

Для полегшення розуміння у міжнародному сполученні система дорожніх знаків і сигналів ґрунтується на формах, кольорах та, коли це можливо, графічних позначеннях, а не надписах.

**2. Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки та сигнали, відкриту для підписання у Відні 8 листопада 1968 року,** підписана у Женеві 1 травня 1971 року.

Ця Угода підписана з метою більшої уніфікації в Європі правил, що стосуються дорожніх знаків, сигналів, позначень і розмітки доріг. Всі зміни і доповнення до положень Конвенції про дорожні знаки і сигнали містяться в додатку Угоди.

СРСР приєднався до цієї Угоди 27 вересня 1974 року.

**3. Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів по дорогах (КДПВ),** укладена в Женеві 19 травня 1956 р.

КДПВ прийнята з метою внесення однаковості в умови договору міжнародного перевезення вантажів дорогами і, зокрема, в умови, що стосуються необхідних для таких перевезень документів та відповідальності перевізників.

КДПВ застосовується до всякого договору дорожнього перевезення вантажів за винагороду за допомогою транспортних засобів, якщо місце навантажування вантажу та місце доставки, вказані в договорі, знаходяться на території двох різних країн, з яких щонайменше одна є учасницею Конвенції. Застосування КДПВ не залежить від місця проживання та національності осіб, що уклали договір перевезення.

Слід зазначити, що під транспортним засобами в КДПВ розуміються автомобілі, автомобілі з напівпричепами, причепи і напівпричепи.

КДПВ не застосовується до перевезень, що здійснюються згідно з міжнародними поштовими конвенціями, до перевезень покійників, а також до перевезень обстановки й меблів при переїздах.

Глава III Конвенції регламентує порядок укладання та виконання договору перевезення. Встановлено, що договір перевезення підтверджується накладною, яка складається у трьох оригіналах, підписується відправником і перевізником. Відсутність, неправильність або втрата накладної не впливають на дійсність договору перевезення. Додатково встановлюються вимоги до змісту накладної, правові наслідки неправильності або неповноти відомостей в накладній, права, обов’язки та відповідальність сторін

щодо упаковки вантажу, розпорядження вантажем та його видачі у пункті призначення.

Перевізник відповідає за повну або часткову втрату вантажу, його пошкодження з моменту прийняття до перевезення і до моменту видачі, а також за запізнення доставки. Розмір відшкодування в будь-якому разі не повинен перевищувати суми, яка належала б до сплати у випадку втрати всього вантажу. Але уповноважена за договором сторона може вимагати сплати відсотків на суму, що підлягає відшкодуванню, у розмірі 5% річних з дня передачі перевізнику письмової рекламації або пред'явлення позову. В Конвенції встановлені випадки звільнення перевізника від відповідальності.

Порядок пред'явлення рекламацій та позовів регулюється положеннями глави V Конвенції. Зокрема, позивач може звертатися, крім компетентних судів країн-учасниць, до суду країни, на території якої знаходяться звичайне місце проживання відповідача (його головна контора, відділення, агентство), місце прийняття вантажу до перевезення або місце доставки.

Звичайний строк пред'явлення позову – 1 рік, але в разі зловмисного вчинку або вини, яка прирівнюється до такого вчинку, строк становить 3 роки. Порядок обчислення строків також встановлюється положеннями КДПВ.

Глава VI КДПВ містить положення, які регулюють перевезення, що здійснюються послідовно декількома перевізниками. Встановлено, що кожен з таких перевізників є учасником договору перевезення на встановлених накладною умовах і несе відповідальність за все перевезення.

Згідно з Законом «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів» від 1 серпня 2006 року №57-V Україна приєдналася до КДПВ із застереженням, що не вважає себе зобов'язаною ст. 47, яка надає право будь-якій стороні звернутися для вирішення спору до Міжнародного суду.

**4. Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП** від 14 листопада 1975 р.

Конвенція МДП прийнята з метою сприяння полегшенню міжнародного перевезення вантажів дорожніми транспортним засобами, поліпшення умов перевезень, спрощення та гармонізації

адміністративних, зокрема прикордонних, формальностей в галузі міжнародних перевезень.

Конвенція МДП застосовується до перевезення вантажів, що здійснюється без їхнього проміжного перевантаження, в дорожніх транспортних засобах, составах транспортних засобів або контейнерах, з перетинанням одного або декількох кордонів від митниці місця відправлення однієї з Договірних Сторін до митниці місця призначення іншої Договірної Сторони або тієї ж Договірної Сторони за умови, що деяка частина операції МДП між її початком і кінцем проводиться автомобільним транспортом.

При цьому, термін «операція МДП» означає перевезення вантажу від митниці місця відправлення до митниці місця призначення з додержанням так званої процедури МДП, встановленої у Конвенції МДП.

Вантажі, що перевозяться з додержанням процедури МДП, звільняються від сплати або депозиту ввізних чи вивізних мита та зборів на проміжних митницях.

Вантажі, що перевозяться з додержанням процедури МДП у запломбованих дорожніх транспортних засобах, запломбованих составах транспортних засобів або запломбованих контейнерах, як правило звільняються від митного догляду на проміжних митницях. Митні органи можуть проводити догляд таких вантажів лише у виняткових випадках, у разі наявності підозри в порушеннях.

Міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом здійснюється за допомогою книжки МДП. Під книжкою міжнародного дорожнього перевезення (Carnet TIR) розуміється міжнародний документ, який застосовується при міжнародних автомобільних перевезеннях вантажів без їх проміжного перевантаження через митні кордони декількох держав. Книжка МДП оформляється на кожен транспортний засіб чи контейнер.

Процедура видачі книжок МДП встановлюється главою II Конвенції. Книжки МДП видаються гарантійними об’єднаннями, уповноваженими на це сторонами-учасницями Конвенції. Такі гарантійні об’єднання створюються в кожній країні-учасниці. Компетенція гарантійного об’єднання та його правовий статус визначаються Конвенцією.

В Україні книжки МДП видають уповноважені на це митні органи.

Конвенція МДП регламентує перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП, зокрема, встановлює вимоги до контейнерів і транспортних засобів, що здійснюють такі перевезення, процедуру перевезення вантажів (в тому числі великовагових і громіздких), компетенцію митних органів країн-учасниць.

Будь-яке порушення положень Конвенції тягне за собою застосування до винної особи в країні, в якій вчинено порушення, передбачених законодавством цієї країни санкцій. Якщо неможливо встановити, на території якої країни сталося порушення, вважається, що воно сталося на території країни, де воно було виявлено.

Невід'ємною частиною Конвенції МДП є її додатки:

Додаток 1 – Зразок книжки МДП;

Додаток 2 – Правила, що стосуються технічних вимог, які ставляться до дорожніх транспортних засобів, що можуть бути допущені до міжнародного перевезення вантажів під митними печатками і пломбами;

Додаток 3 – Правила, що стосуються технічних вимог, які ставляться до контейнерів, що можуть бути допущені до міжнародного перевезення вантажів під митними печатками і пломбами в дорожніх транспортних засобах;

Додаток 4 – Свідоцтво про допущення до перевезення дорожнього транспортного засобу;

Додаток 5 – Свідоцтво про допущення контейнера до перевезення;

Додаток 6 – Протокол про події та нещасні випадки;

Додаток 7 – Журнал обліку дорожніх транспортних засобів, що оформляються із застосуванням книжки МДП.

Україна до Конвенції МДП приєдналася у 1994 році (див. Закон України «Про участь України у Митній конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП» від 15 липня 1994 р. №117/94-ВР).

**5. Європейська угода про міжнародні автомагістралі,** підписана в Женеві 15 листопада 1975 р. Ця Угода укладена з метою полегшення і розвитку в Європі міжнародного дорожнього руху, створення комбінованого плану будівництва та реконструкції доріг, що задовольняють вимоги міжнародного руху в май-

бутньому для забезпечення і розвитку зв'язків між європейськими країнами.

Країни-учасниці Угоди затвердили план автодорожньої мережі (мережі «Е», описання якої міститься в додатку I до Угоди), який вони зобов'язалися виконувати в межах своїх внутрішньодержавних програм.

Дороги мережі «Е» повинні відповідати вимогам, встановленим додатком II. Вони повинні позначатися спеціальним дорожнім знаком, описання якого наведене в додатку III до Угоди. Всі інші дорожні знаки, які використовуються для ідентифікації доріг мережі «Е», повинні бути зняті.

Ця Угода замінила Декларацію про будівництво міжнародних автомагістралей, підписану в Женеві 16 вересня 1950 року.

Для СРСР Угода набрала чинності 15 березня 1983 р.

**6. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР)** від 1 липня 1970 р., укладена в Женеві (зі змінами, внесеними Поправкою 1, яка набула чинності 3 серпня 1973 р., та Поправкою 2 від 24 квітня 1992 р.).

Угоду укладено з метою сприяння розвитку й поліпшенню міжнародних автомобільних перевезень пасажирів та вантажів, підвищення безпеки дорожнього руху, розроблення правил прийняття на роботу в галузі міжнародного автомобільного транспорту, а також заходів для забезпечення дотримання таких правил.

ЄУТР встановлює вимоги до водіїв транспортних засобів. Зокрема, мінімальний вік водіїв, які виконують міжнародні перевезення вантажів, повинен бути не менше 18 років, якщо максимальна вага транспортного засобу не перевищує 7,5 тонн, або 21 року – для інших транспортних засобів. При перевезеннях пасажирів вік водія у будь-якому разі повинен бути не менше 21 року.

Встановлено й інші вимоги до водіїв – наявність досвіду роботи, посвідчення про професійну освіту, та ін.

Угода регламентує тривалість періодів керування транспортним засобом і періодів відпочинку між ними. Так, щоденний період керування не повинен перевищувати 9 годин, а загальний період керування протягом двох тижнів – 90 годин. Встановлюється тривалість перерв у керуванні.

Особлива увага в ЄУТР приділяється використанню контрольного пристрою – обладнання, призначеного для встановлення

на автотранспортному засобі для показу та реєстрації в автоматичному режимі інформації про рух такого транспортного засобу і про певні періоди роботи їхніх водіїв. Країни-учасниці ЄУТР зобов'язалися встановлювати й використовувати контрольні пристрої на транспортних засобах, зареєстрованих на їхній території, за умови додержання встановлених Угодою вимог. Всі вимоги до контрольного пристрою, порядку його встановлення, використання і контролю за використанням містяться в додатках до Угоди.

Україна приєдналася до Угоди 7 вересня 2005 р. (див. Закон України «Про приєднання України до ЄУТР» №2819-IV).

**7. Європейська Угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)**, укладена в Женеві 30 вересня 1957 року.

Угода укладена з метою підвищення безпеки міжнародних дорожніх перевезень. Вона встановлює вимоги до небезпечних вантажів, зокрема, щодо їх упаковки та маркірування (Додаток А до Угоди), а також вимоги, що стосуються конструкції, устаткування і руху транспортних засобів, які перевозять небезпечні вантажі у міжнародному сполученні (Додаток В).

Слід відзначити, що під транспортними засобами в Угоді розуміються автомобілі, тягачі з напівпричепами, причепи і напівпричепи, за винятком тих, які знаходяться у власності або підпорядкуванні збройних сил однієї з країн-учасниць.

Згідно з Угодою, кожна її країна-учасниця має право регламентувати або забороняти з причин, інших, ніж безпека в дорозі, ввезення на свою територію небезпечних вантажів. Також країнам дозволяється укладення двосторонніх або багатосторонніх угод щодо встановлення певних умов перевезення небезпечних вантажів у міжнародному сполученні.

України приєдналася до цієї Угоди в 2000 році (див. Закон України «Про приєднання України до ДОПНВ» від 2 березня 2000 р. №1511-III).

**8. Конвенція про податкове обкладення дорожніх перевізних засобів, що використовуються для міжнародного дорожнього перевезення вантажів**, підписана в Женеві 14 грудня 1956 р.

Під перевізним засобом в Конвенції розуміється будь-який перевізний засіб з механічним двигуном, який пересувається до-

рогою власними силами, а також будь-який причеп, що призначений для зчеплення з таким перевізним засобом і ввозиться разом з ним або окремо.

Перевізні засоби, зареєстровані на території однієї з країн-учасниць і тимчасово ввезені при міжнародному перевезенні вантажів на територію іншої країни-учасниці, на встановлених Конвенцією умовах звільняються від податків і зборів на рух перевізних засобів або володіння ними, що стягуються на території останньої країни-учасниці. Але така пільга не поширюється ані на мостове й дорожнє мито, ані на податки чи мито на споживання, ані на податки й мито на перевезення.

Конвенція набрала чинності 29 серпня 1962 р. Україна в ній участі не бере.

**9. Угода щодо застосування митних документів в прямому автомобільному сполученні у разі перевезення вантажів**, підписана у Варшаві 17 листопада 1983 р. Народною Республікою Болгарія, Угорською Народною Республікою, Німецькою Демократичною Республікою, Польською Народною Республікою, Союзом РСР, Чехословацькою Соціалістичною Республікою та Фінляндською Республікою з метою спрощення і прискорення митного оформлення вантажних перевезень автомобільним транспортом.

Згідно з положеннями Угоди, підставою для проведення митного оформлення вантажів є Маніфест АГТ і Скандинавський митний паспорт, що іменуються митними документами і зразки яких наведені у Додатку 2 до Угоди.

Для перевезення вантажів автотранспортним засобами, зареєстрованими в одній з країн-учасниць, крім Фінляндської Республіки, застосовується Маніфест АГТ. При перевезенні вантажів транспортними засобами перевізників, що зареєстровані в Фінляндській Республіці, застосовується Скандинавський митний паспорт.

Митний документ може бути використано лише для одного перевезення, причому вантажі під час перевезення можуть бути частково вивантажені або довантажені. Чинність митного документу припиняється після того, як уповноважені митні чи інші органи підтвердять належне закінчення перевезення вантажів.

Порядок користування митними документами регламентується Додатком 3 до Угоди.

Угода також визначає порядок накладення митного забезпечення (пломбування кузову транспортного засобу), обов'язки і відповідальність перевізника за схоронність митного забезпечення.

Для Союзу РСР Угода набрала чинності 6 липня 1985 р.

З метою вдосконалення правового регулювання міжнародних автомобільних вантажних перевезень 6 березня 2002 р. в Києві було підписано **Меморандум про взаєморозуміння щодо спрощення автомобільних перевезень вантажів в регіоні Чорноморського економічного співробітництва**, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України №1158 від 24 липня 2003 р.

Для подальшого розвитку автомобільного сполучення, розвитку торговельних відносин, а також полегшення регулювання міжнародних автомобільних вантажних перевезень Україна укладає з окремими країнами **двосторонні угоди**, серед яких можна зазначити наступні:

1) Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польщі про міжнародні автомобільні перевезення від 18 травня 1992 р.
2) Угода між Урядом України і Урядом Французької Республіки про міжнародні автомобільні перевезення вантажів від 11 листопада 1992 р.
3) Угода між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь про міжнародне автомобільне сполучення від 17 грудня 1992 р., Виконавчий протокол до цієї Угоди від 16 грудня 1994 р.
4) Угода між Урядом України та Урядом Республіки Узбекистан про міжнародне автомобільне сполучення від 20 лютого 1993 р.
5) Угода між Урядом Республіки Казахстан і Урядом України про міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом від 22 лютого 1993 р.
6) Угода між Урядом України і Урядом Республіки Молдова про міжнародне автомобільне сполучення від 20 березня 1993 р.
7) Угода між Урядом України і Урядом Республіки Грузія про міжнародне автомобільне сполучення від 13 квітня 1993 р.

8) Угода між Урядом України і Урядом Естонської Республіки про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 6 липня 1993 р.
9) Угода між Україною та Королівством Нідерландів про міжнародні автомобільні перевезення від 7 вересня 1993 р.
10) Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про міжнародне автомобільне сполучення, Протокол до цієї Угоди від 20 березня 1995 р.
11) Угода між Урядом України і Урядом Латвійської Республіки про міжнародне автомобільне сполучення від 23 травня 1995 р.
12) Угода між Урядом України і Урядом Словацької Республіки про міжнародне автомобільне сполучення від 15 червня 1995 р.
13) Угода про міжнародні автомобільні перевезення між Урядом України та Урядом Королівства Іспанія від 16 червня 1995 р.
14) Угода між Урядом України і Урядом Румунії про міжнародне автомобільне сполучення від 29 березня 1996 р.
15) Угода між Урядом України і Урядом Грецької Республіки про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 11 листопада 1996 р.
16) Угода між Урядом України та Урядом Чеської Республіки про міжнародні автомобільні перевезення від 1 липня 1997 р.
17) Угода між Урядом України і Урядом Республіки Вірменія про міжнародне автомобільне сполучення від 22 липня 1997 р.
18) Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Данії про міжнародні автомобільні перевезення від 9 вересня 1998 р.
19) Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародне автомобільне сполучення від 1 липня 1999 р.
20) Угода між Кабінетом Міністрів України та Швейцарською Федеральною Радою про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 30 жовтня 2000 р.

21) Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Словенія про міжнародне автомобільне сполучення від 29 жовтня 2001 р.
22) Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Хорватія про міжнародні автомобільні перевезення від 3 грудня 2001 р.
23) Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Македонія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 5 березня 2002 р.
24) Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Сирійської Арабської Республіки про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 8 червня 2004 р.
25) Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Норвегія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів від 15 червня 2004 р.
26) Угода між Україною та Португальською Республікою про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів, Протокол до неї від 7 жовтня 2004 р.

За часів Союзу РСР також укладалися двосторонні угоди з деякими країнами про міжнародне автомобільне сполучення: зі Швецією (25 листопада 1970 р.), з Італією (19 червня 1984 р.), з Великобританією (22 січня 1988 р.), з Туреччиною (20 червня 1988 р.), з Кіпром (30 жовтня 1990 р.), з Люксембургом (22 жовтня 1990 р.).

Як правило, вказані угоди встановлюють, що регулярні перевезення здійснюються на підставі дозволу – документу на проїзд, який дозволяє в'їзд (виїзд) автомобільного транспортного засобу однієї держави-учасниці договору на територію (з території) іншої держави або надає право на проїзд транзитом через територію іноземної держави-учасниці договору. Такі дозволи видаються на підставі встановлених квот. У свою чергу, наявність дозволу не є обов'язковою при здійсненні нерегулярних перевезень.

Норми міжнародних договорів, що регламентують міжнародні автомобільні перевезення, можуть доповнюватися міжнародними угодами, що регулюють питання прикордонного, санітарного, екологічного та інших видів контролю.

## 2.2 Правове регулювання міжнародних залізничних перевезень

Роль вантажних перевезень залізничним транспортом в економіці України важко переоцінити. Вони забезпечують переміщення товарів, сировини, комплектуючих та інших матеріальних благ між різними суб'єктами господарювання в процесі матеріального виробництва. Достатньо сказати, що у 2005 році 76,8% перевезень вантажів транспортом загального користування здійснювалося за допомогою залізниць.

У контексті входження України до європейського економічного простору роль залізничного транспорту набуває все більшого значення. Вітчизняні суб'єкти господарювання тісно взаємодіють із закордонними контрагентами – постачальниками й споживачами сировини і готової продукції. Постійно укладається велика кількість зовнішньоекономічних контрактів купівлі-продажу товарів, поставки та інших договорів, метою яких є перехід матеріальних благ від одного власника до іншого. Як наслідок, збільшується кількість договорів перевезення вантажів, у здійсненні яких залізничний транспорт відіграє важливу роль.

Міжнародно-правова регламентація залізничних вантажних перевезень бере свій початок ще з другої половини XIX ст. 14 жовтня 1890 р. в Берні було укладено першу міжнародну угоду в цій області – Конвенцію про перевезення товарів залізничним транспортом, яка отримала абревіатуру ЦІМ (МВК).

У 1980 р. на основі цієї Конвенції було прийнято **Конвенцію про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ)**, що набрала чинності у 1985 році. 3 червня 1999 року було прийнято Протокол, що стосується змін до КОТІФ, яка була викладена у новій редакції. Україна приєдналася до Протоколу в 2005 році (див. Закон України «Про приєднання України до Протоколу від 3 червня 1999 року, що стосується змін Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 року» від 16.11.2005 №3091-IV).

КОТІФ містить низку додатків:

Додаток А: Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів (ЦІВ);

Додаток В: Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ);

Додаток С: Регламент міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів (РІД);

Додаток D: Єдині правила до договорів про використання вагонів в міжнародному залізничному сполученні (ЦУВ);

Додаток Е: Єдині правила до договору про використання інфраструктури в міжнародному залізничному сполученні (ЦУІ);

Додаток F: Єдині правила про затвердження технічних стандартів і прийняття єдиних технічних приписів, що застосовуються до залізничного обладнання, призначеного для використання в міжнародному сполученні (АПТУ);

Додаток G: Єдині правила про технічний допуск залізничного обладнання, що використовується в міжнародному сполученні (АМТФ).

**Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення вантажів (ЦІМ)** складаються з п’яти розділів. Вони застосовуються до будь-якого договору залізничного перевезення вантажів за плату, якщо місце приймання вантажу і місце, передбачене для видачі, розташовані в двох різних державах-членах. При цьому, застосування ЦІМ не залежить від місцезнаходження або національної належності сторін, що укладають договір. Дія ЦІМ не розповсюджується на перевезення між станціями сусідніх держав, якщо інфраструктура цих станцій знаходиться в управлінні одного або кількох підприємств, які управляють інфраструктурою і належать до однієї держави.

Розділ ІІ ЦІМ регламентує укладення і виконання договору перевезення. Зокрема визначається, що договір перевезення підтверджується накладною, яка складається для кожної відправки і підписується відправником та перевізником. Додатково визначаються зміст і доказова сила накладної, відповідальність відправника за достовірність відомостей в накладній, взаємні обов’язки сторін щодо завантаження і розвантаження, упаковки вантажу, виконання інших адміністративних формальностей.

В ЦІМ закріплено, що строк доставки вантажу може встановлюватися шляхом домовленості між відправником і перевізником, а за відсутності такої домовленості – не перевищувати встановленого Єдиними правилами строку.

Згідно з ЦІМ, перевізник повинен в передбаченому місці видачі вручити одержувачу накладну і видати вантаж після одер-

жання від нього розписки і належних платежів. Особливості процедури видачі вантажу, взаємні права та обов'язки перевізника та одержувача встановлені Єдиними правилами. Водночас, сторонам надано право здійснення видачі вантажу згідно з чинними в місці видачі приписами.

ЦІМ регламентовано підстави і порядок здійснення прав відправника та одержувача щодо розпорядження вантажем, порядок дій перевізника у випадках виникнення перешкод в доставці і видачі вантажу, правові наслідки таких перешкод, порядок відшкодування перевізнику додаткових витрат, випадки негайного вивантаження вантажу, його продажу, повернення відправникові тощо.

Третій розділ Єдиних правил встановлює випадки і розміри відповідальності перевізника. Зазначається, що перевізник відповідає за збитки, які виникли у зв'язку з повною або частковою втратою, пошкодженням, простроченням доставки вантажу з моменту його прийняття до перевезення і до моменту видачі одержувачу. Також визначається порядок відшкодування збитків в кожному конкретному випадку (при пошкодженні, втраті, простроченні) і випадки звільнення перевізника від відповідальності.

Розділ IV визначає порядок пред'явлення рекламацій та позовів до перевізника, коло осіб, що мають право подання позову, і коло перевізників, яким позов може пред'являтися, строки позовної давності.

Заключний розділ ЦІМ розглядає відносини між перевізниками щодо взаємних розрахунків і пред'явлення регресних вимог.

Ще одним міжнародним нормативним документом, що регламентує міжнародне залізничне перевезення вантажів, є **Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС)** від 1 листопада 1951 р. Ця Угода укладена з метою організації перевезень вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні і застосовується до всіх таких перевезень за накладними УМВС виключно мережею залізниць-учасниць Угоди.

УМВС складається з 8 розділів і містить 20 додатків, серед яких можна відзначити:

- Правила перевезень небезпечних вантажів (Додаток 2);
- Правила перевезення вантажів у супроводі провідників відправника або одержувача (Додаток 3);
- Правила перевезень швидкопсувних вантажів (Додаток 4);

- Правила перевезення контейнерів (Додаток 8);
- Правила перевезень вантажів на піддонах (Додаток 9);
- Правила перевезення вантажів у транспортних пакетах (Додаток 11);
- Зразки накладних УМВС (додатки 12.1 і 12.2);
- Зразки додаткових екземплярів дорожніх відомостей (додатки 12.3 і 12.4);
- Пояснення до заповнення накладної УМВС (Додаток 12.5);
- Правила вантаження і кріплення вантажів у вагонах (Додаток 14).

Згідно з положеннями УМВС договір перевезення вважається укладеним з моменту прийому станцією відправлення вантажу і накладної, яка служить доказом укладення договору і складається з 5 аркушів: оригіналу накладної, дорожньої відомості, дублікату накладної, аркушу видачі вантажу та аркушу повідомлення про прибуття вантажу. Порядок заповнення накладної встановлюється розділом II Угоди, в якому також регламентовано порядок укладення договору, прийом вантажу до перевезення, права та обов'язки відправника щодо упаковки, маркірування, визначення маси вантажу, об'явлення його цінності, пломбування вагонів тощо.

Вантажовідправник несе відповідальність за правильність відомостей, зазначених в накладній, і за всі наслідки неправильного, неточного або неповного указування цих відомостей. Залізниця має право перевірити правильність відомостей в накладній і в разі виявлення помилок зобов'язати відправника скласти нову накладну, якщо виправлення не допускаються Угодою.

Додатково в розділі II УМВС наводиться порядок обчислення провізних платежів, штрафів і термінів доставки вантажу.

Розділом III закріплено процедуру виконання договору перевезення, зокрема, порядок сплати провізних платежів, видачі вантажу вантажоодержувачу та його розшуку в разі невидачі впродовж 30-денного терміну.

Встановлено, якщо під час перевезення або видачі вантажу залізниця здійснює перевірку стану вантажу, його маси або кількості місць, вона повинна скласти комерційний акт за формою Додатку 16.

Розділом IV Угоди встановлено випадки зміни договору перевезення. Право на зміну договору перевезення належить відп-

равнику та одержувачу. Так, відправник може взяти вантаж зі станції відправлення, змінити станцію призначення, змінити одержувача вантажу або повернути вантаж на станцію відправлення. В той же час, одержувач може змінити станцію призначення вантажу в межах країни призначення або змінити одержувача вантажу. УМВС регламентує всі обов'язки відправника та одержувача, що витікають зі зміни договору.

Розділ V присвячений відповідальності залізниць. Зазначається, що залізниця відповідає за прострочення в доставці вантажу і за шкоду, що виникла внаслідок повної або часткової втрати, недостачі маси, пошкодження, псування або зниження якості вантажу з моменту його прийняття до перевезення до моменту видачі на станції призначення. Сума збитків, яка належить до відшкодування залізницею, в будь-якому разі не повинна перевищувати суми, яка належатиме до відшкодування в разі повної втрати вантажу.

Порядок обчислення розміру відшкодування, сплати сум відшкодування, нарахування на них відсотків і випадки звільнення залізниці від відповідальності також регламентується УМВС.

Шостий розділ обговорює порядок пред'явлення претензій та позовів, вимоги до їхнього змісту, підсудність, а також строки претензійної і позовної давнини.

Заключні розділи присвячені питанням розрахунків між залізницями, порядку застосування внутрішніх законів країн-учасниць, а також порядку внесення змін і доповнень до Угоди і Службової інструкції до неї.

**Службова інструкція до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення** від 1 липня 1990 р. є чинною тільки для залізниць-учасниць УМВС та їх працівників. Вона служить для врегулювання взаємовідносин, в тому числі правових, тільки між залізницями і не регулює правовідносини між відправниками та одержувачами вантажів з одного боку та залізницями – з іншого.

Враховуючи наведене, можна зробити висновок про наявність у сфері міжнародних залізничних вантажних перевезень двох окремих правових систем: КОТІФ (ЦІМ) та УМВС. Такий розподіл обумовлено тим, що учасницями КОТІФ є переважно країни Західної Європи та Близького Сходу, а УМВС – країни Східної Європи та Азії, в тому числі країни колишньої Ради еко-

номічної взаємодопомоги. Політичні, економічні та правові відмінності між цими державами обумовили багато відмінностей між КОТІФ та УМВС.

Сьогодні це призводить до певних незручностей для сторін договору перевезення, особливо у країнах, які вимушені одночасно застосовувати ЦІМ та УМВС. Для подолання цієї проблеми ведеться робота з узгодження умов цих нормативних документів, яку здійснюють Міжурядова організація з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) в Західній Європі та Організація співробітництва залізниць (ОСЗ) у Східній Європі та країнах СНД. Основна мета – уніфікація умов перетину кордонів при перевезенні вантажів залізничним транспортом у напрямку Захід-Схід.

Однак багаторічна робота все ще не призвела до створення єдиного нормативного документа на базі Конвенції КОТІФ та Угоди УМВС. Причиною цього є неузгодженість митних процедур та прикордонних формальностей.

Для України актуальність зближення УМВС і КОТІФ виражається в подоланні проблеми переходу від однієї правової системи до іншої при здійсненні міжнародних залізничних перевезень. Як відомо, «Укрзалізниця» безпосередньо взаємодіє із залізничними мережами Румунії, Угорщини, Словаччини та Польщі, які застосовують накладні ЦІМ, а також із залізницями Молдови, Білорусії та Росії, які використовують накладні УМВС.

Для вирішення цих неузгодженостей спеціалістами Мінтрансзв'язку України було розроблено перший проект універсальної накладної, що поєднує графи накладних ЦІМ/УМВС згідно з вимогами ООН до торговельних та митних документів. З 1 вересня 2006 р. в якості експерименту почалося практичне застосування цієї накладної на залізницях України, однак про його ефективність ще рано робити будь-які висновки.

Ще одним міжнародним нормативним документом, чинним для України, є **Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії**, укладена в Женеві 31 травня 1985 р. Вона прийнята з метою полегшення розвитку в Європі міжнародного залізничного сполучення і розвитку зв'язків між європейськими країнами, для чого затверджує координований план будівництва та обладнання залізниць, що відповідатимуть вимогам міжнародного сполучення в майбутньому.

Сторони Угоди зобов'язалися прийняти запропонований план залізничної мережі, що іменується «Міжнародна залізнична мережа «Є», як координований план будівництва та обладнання залізничних ліній, що мають велике міжнародне значення, який вони мають намір виконувати в рамках своїх внутрішніх програм відповідно до свого законодавства.

Міжнародна залізнична мережа «Є» – це система основних і другорядних ліній. Її опис наведений у додатку I до Угоди. Основними лініями є «магістральні залізниці», якими здійснюється великий обсяг міжнародних перевезень; другорядними лініями є ті лінії, які, доповнюючи мережу основних ліній, зможуть забезпечити міжнародні залізничні перевезення великого обсягу тільки у віддаленому майбутньому.

Магістральні лінії міжнародної залізничної мережі «Є» мають відповідати технічним параметрам, наведеним у додатку II до Угоди, або мають бути приведені у відповідність до положень цього додатка в ході майбутніх робіт з модернізації ліній у рамках внутрідержавних програм.

Українська РСР підписала Угоду згідно з постановою Ради Міністрів УРСР №211 від 10 серпня 1986 р.

В рамках ЄС в Брюсселі 30 липня 1996 р. була затверджена **Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського співтовариства («Біла книга»)**. Ця Стратегія обґрунтовує необхідність створення залізниць нового типу (з високою якістю обслуговування за задовільними цінами) і містить перелік заходів з поліпшення діяльності європейських залізниць, звільнення їх від боргів і покращення їх фінансового стану.

Крім зазначених угод, для України та країн СНД сьогодні є чинними деякі багатосторонні нормативні акти. Після розпаду СРСР актуальності набула проблема координації діяльності залізниць його колишніх республік, внаслідок чого були укладені:

1) Рішення про розподіл інвентарних парків і вантажних вагонів і контейнерів колишнього МШС СРСР, та їх подальше спільне використання (Москва, 13 листопада 1992 р.).
2) Угода про координаційні органи залізничного транспорту Співдружності Незалежних Держав (14 лютого 1992 р.).
3) Угода про спільне використання вантажних вагонів і контейнерів власності країн-учасниць Співдружності, Азербайджанської Республіки, Республіки Грузія, Латвійської Рес-

публіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки (Москва, 12 березня 1993 р.).

4) Інструкція з актово-претензійної роботи на залізницях держав-учасниць Співдружності, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки, затверджена Радою із залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності 26-27 травня 1994 р., чинна з 1 січня 1995 р. Інструкцією передбачений порядок складання комерційних актів, визначення розміру фактичної втрати та пошкодження вантажу при перевозках, обчислення та застосування норм природної втрати та граничних розходжень в результатах визначення маси нетто, порядок пересилки комерційних актів та розгляд претензій при перевозках вантажів у міжнародному сполученні тощо.
5) Угода про співробітництво у сфері технічного переобладнання та оновлення залізничного рухомого складу (9 вересня 1994 р.).
6) Угода між залізничними адміністраціями держав-учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування окремих норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (1 жовтня 1997 р.).
7) Модельний законодавчий акт «Статут залізниць», прийнятий на тринадцятому пленарному засіданні Міжпарламентської Асамблеї країн-учасниць СНД (постанова №13-5 від 3 квітня 1999 р.).
8) Основні принципи Комплексної програми запровадження системи автоматичної ідентифікації рухомого складу та великотоннажних контейнерів на залізницях держав-учасниць СНД, Латвії, Литви, Естонії (19 липня 2001 р.).
9) Порядок експлуатації вагонів, переобладнаних із рефрижераторних вагонів, та умови перевезення в них продовольчих, окремих видів швидкопсувних та інших вантажів у міжнародному сполученні між країнами-учасницями Співдружності, Латвійською Республікою, Литовською Республікою, Естонською Республікою (11 червня 2004 р.).
10) Комплексна програма запровадження системи автоматичної ідентифікації рухомого складу на залізницях держав-

учасниць СНД, Латвії, Литви та Естонії (17 листопада 2004 р.).

11) Правила експлуатації, пономерного обліку та розрахунків за використання вантажних вагонів і контейнерів в прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні через порти Кавказ (Росія) і Поті (Грузія) від 16 червня 2005 р.

12) Тарифна політика залізниць держав-учасниць СНД на перевезення вантажів в міжнародному сполученні на 2007 фрахтовий рік, узгоджена 26 жовтня 2006 р. в Мінську XV Тарифною Конференцією залізничних адміністрацій країн СНД – учасниць Тарифної Угоди від 17 лютого 1993 р., та інші.

Україна також укладає **двосторонні договори**, що регламентують міжнародні залізничні перевезення:

- Угода між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь про діяльність залізничного транспорту, підписана в Києві 17 грудня 1992 р.;
- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Латвійської Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту, підписана 26 лютого 1998 р. (Угоду затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 31 січня 2000 р. №165);
- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Вірменія про співробітництво в галузі залізничного транспорту, підписана 24 грудня 1999 р. (Угоду затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2000 р. №1223);
- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Румунії про співробітництво в галузі залізничного транспорту, підписана в Києві 21 жовтня 2003 р. (Угоду затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 12 травня 2004 р. №629);
- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Турецької Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту, підписана в Анкарі 7 червня 2005 р. (Угоду затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 7 березня 2007 р. №420);

- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Македонія про співробітництво в галузі залізничного транспорту, підписана в Києві 27 червня 2005 р. (Угоду затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 7 березня 2007 р. №422), та інші.

Низка двосторонніх угод укладена ще за часів Союзу РСР, зокрема:

- Угода між Урядом СРСР та Урядом Турецької Республіки про пряме залізничне сполучення (Анкара, 27 квітня 1961 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Демократичної Республіки Афганістан про пряме залізничне вантажне сполучення (Кабул, 1 листопада 1982 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Угорської Народної Республіки про прикордонне залізничне сполучення (Будапешт, 15 січня 1986 р.).

Двосторонні угоди укладаються з метою розвитку залізничного сполучення між країнами, координації і спільної діяльності залізничного транспорту. Вони містять, як правило, заходи з усунення перешкод для здійснення залізничного сполучення між країнами, порядок пропуску поїздів через кордон, порядок встановлення тарифів на послуги залізничного транспорту, а також принципи визначення розмірів відповідальності залізниць за завдання шкоди пасажирам, вантажоодержувачам, вантажовідправникам чи вантажовласникам.

## 2.3 Правове регулювання міжнародних авіаційних перевезень

Авіаційний транспорт, порівняно з іншими видами, має суттєву перевагу – можливість доставки вантажів на значні відстані за короткий термін. Але в такої переваги є зворотній бік – висока вартість, тому питома вага повітряного транспорту в загальному обсязі міжнародних вантажних перевезень є незначною.

Проте, для України авіація є важливою галуззю. Українські авіаперевізники тільки виходять на світові ринки, а успіхи національного літакобудування важко переоцінити – літаки КБ ім. Антонова відомі в усьому світі. До того ж, у спадок від СРСР наша країна одержала цілу низку міжнародних договорів, що так чи інакше стосуються повітряних перевезень.

Повітряний кодекс України встановлює, що регулярні міжнародні польоти повітряних суден, під час яких повітряні судна перетинають державний кордон України та іншої держави, здійснюються на підставі міжнародних домовленостей і міжнародних угод. В ньому також зазначено, що іноземні повітряні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно з її законодавством, міжнародними угодами і договорами.

Причому, згідно із Законом України «Про міжнародні договори України», при виникненні протиріч між положеннями українського законодавства та міжнародного договору, перевагу має останній. Тому слід визнати значний вплив міжнародних нормативно-правових актів, що стосуються повітряних перевезень, на діяльність національних повітряних перевізників і на повітряне законодавство України в цілому.

Слід зазначити, що роботу національних авіаперевізників, які провадять діяльність на зовнішніх ринках, ускладнює невідповідність норм українського законодавства нормам європейського. Так, вже згаданий Повітряний кодекс України, прийнятий Верховною Радою 4 травня 1993 р., не відповідає сучасному рівню розвитку економіки і потребує відповідних змін. Невідповідність законодавства вимогам ІСАО (Міжнародної організації цивільної авіації) та ІАСА (Міжнародної асоціації повітряних перевізників) обмежує доступ українських авіакомпаній на зовнішні ринки. До того ж, національні авіаперевізники не можуть брати участь у міжнародній програмі «Відкрите небо», що не дозволяє їм на рівних конкурувати із закордонними компаніями.

Міжнародно-правова регламентація авіаційних перевезень, як вказано у праці М.І. Данилькевича і О.М. Федорова з міжнародного приватного права, розвивається відповідно із загальними принципами міжнародного повітряного права, зокрема:

- винятковий і повний суверенітет держав над їхніми повітряними просторами;
- свобода польотів у відкритому повітряному просторі;
- забезпечення безпеки міжнародної цивільної авіації;
- національна юрисдикція над повітряними суднами та їхніми екіпажами;
- імунітет повітряних суден, що перебувають на державній службі тощо.

Регламентація повітряних перевезень на міжнародному рівні почалася з підписання **Паризької конвенції про повітряну навігацію** у 1919 р., яка встановила принцип суверенітету держави на повітряний простір над його сухопутною і водною територією, встановила право «мирного прольоту» іноземних повітряних суден в повітряному просторі інших країн.

20 лютого 1928 р. в Гавані була підписана **Конвенція про комерційну авіацію**, але обидві конвенції було денонсовано з підписанням у 1944 році конвенції в Чикаго.

Сьогодні повітряні перевезення у міжнародному сполученні регламентуються цілою низкою конвенцій та інших нормативно-правових актів.

**1. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень**, укладена у Варшаві 12 жовтня 1929 р. (так звана **«Варшавська конвенція»**). До Варшавської конвенції було внесено зміни Протоколом, підписаним 28 вересня 1955 р. у Гаазі (**«Гаазьким протоколом»).**

Слід одразу відзначити, що в підписанні цієї Конвенції брав участь СРСР, тому для України вона чинна за правонаступництвом.

Варшавська конвенція застосовується до будь-якого міжнародного перевезення вантажів, що здійснюється за плату за допомогою повітряного судна. Вона не застосовується до перевезення поштової кореспонденції та поштових посилок.

За змістом Конвенції, міжнародним перевезенням є будь-яке перевезення, в якому місце відправлення і місце призначення розташовані на території двох країн, або на території однієї країни, якщо зупинку передбачено на території іншої країни.

Згідно з положеннями Конвенції повітряні перевезення оформлюються повітряним перевізним документом, який засвідчує укладення договору, прийняття товару та умов перевезення. Відсутність, неправильність або втрата такого документу не впливає на існування і на дійсність договору перевезення вантажу.

Повітряний перевізний документ складається відправником у трьох примірниках і вручається перевізнику разом з товаром. Перший примірник носить позначку «для перевізника» і підписується відправником. Другий примірник носить позначку «для одержувача», підписується відправником і перевізником та пови-

нен прямувати за товаром. Третій примірник підписується перевізником і повертається ним відправнику за прийняттям товару.

Окремо встановлюються вимоги щодо змісту перевізного документу.

Додатково відправник зобов'язаний надати відомості та приєднати до повітряно-перевізного документу документи, необхідні для виконання митних, поліцейських та інших формальностей.

Встановлено, що відправник відповідає за правильність відомостей та оголошень щодо товару, внесених ним у повітряний перевізний документ. Він також несе відповідальність за будь-яку шкоду, понесену перевізником або будь-якою іншою особою, перед якою перевізник несе відповідальність, спричинену неправильністю, неточністю або неповнотою таких відомостей.

Положення Конвенції регламентують права та обов'язки відправника, перевізника і одержувача щодо окремих питань виконання договору перевезення вантажу, його зміни і порядку видачі вантажу у пункті призначення.

Глава III встановлює відповідальність повітряного перевізника за шкоду, яка виникла внаслідок запізнення доставки, знищення, втрати або пошкодження вантажу. Відповідальність авіаперевізника обмежується сумою в 250 франків[18] за кілограм вантажу або сумою, оголошеною відправником у перевізних документах.

Перевізник не несе відповідальності, якщо він доведе про вжиття всіх необхідних заходів для того, щоб запобігти шкоди, або про неможливість вжиття таких заходів.

Прийняття вантажоодержувачем вантажу без заперечувань припускає, що товар доставлено вчасно і в належному стані згідно з перевізними документами. В разі заподіяння шкоди одержувач повинен направити перевізнику заперечення впродовж 14 днів з моменту виявлення шкоди, а в разі запізнення в доставці – не пізніше 21 дня з моменту передачі вантажу в його розпорядження.

За відсутності заперечення у встановлені терміни будь-які позови до перевізника не приймаються, крім випадків обману з боку останнього.

---

[18] Під франком в цій Конвенції розуміється валютна одиниця, яка складається з 65,5 мг золота 900 проби. Тут і далі такий франк фігуруватиме під назвою «франк Пуанкаре».

Згодом Варшавську конвенцію було змінено і доповнено додатковими протоколами та угодами, зокрема:

- Монреальська угода 1966 р. і Гватемальський протокол 1971 р. змінюють межі відповідальності авіаперевізника за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажира;
- Монреальський протокол 1975 р. припускає при оформленні перевезень застосування електронно-обчислювальних пристроїв, а також встановлює відповідальність перевізника в разі незбереження вантажу незалежно від його вини. Згідно з Протоколом, перевізник уникає відповідальності, якщо він доведе, що знищення, втрата або пошкодження вантажу сталися внаслідок дефекту вантажу, його неправильної упаковки, збройного конфлікту, акту органу державної влади щодо ввезення, вивезення, транзиту вантажу тощо.

Положення Варшавської конвенції вдосконалює **Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень**, укладена в Монреалі 28 травня 1999 р., яка є чинною для України. Конвенція змінила назву і зміст перевізної документації, запровадила нові норми щодо підстав і меж відповідальності перевізника, строків позовної давності тощо.

**2. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію**, підписана в Чикаго 7 грудня 1944 року (**«Чиказька конвенція»**). Її прийнято з метою безпечного та упорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації.

Чиказька конвенція застосовується тільки до цивільних повітряних суден. Вона не застосовується до повітряних суден, що використовуються на військовій, митній і поліцейській службах (так званих «державних повітряних суден»), які мають право здійснювати польоти над територією іншої держави і робити на ній посадку тільки за наявності спеціального дозволу.

Чиказька конвенція складається з 4 частин.

Положення частини I Конвенції стосуються аеронавігації, зокрема, правил регулярного і нерегулярного повітряного сполучення, каботажу, встановлення заборонених для польотів зон, правил польотів, огляду повітряних суден тощо.

Кожне повітряне судно, зайняте в міжнародній навігації, повинно мати на борту такі документи:

1) свідоцтво про його реєстрацію;

2) посвідчення про його придатність до польотів, яке видається в державі реєстрації цього повітряного судна;
3) відповідні свідоцтва на кожного члена екіпажу (додаток 1 до Конвенції);
4) бортовий журнал;
5) дозвіл на бортову радіостанцію, якщо судно обладнано радіоапаратурою;
6) якщо судно перевозить пасажирів – список їхніх прізвищ із зазначенням пунктів відправлення і призначення;
7) якщо судно перевозить вантаж – маніфест і докладні декларації на вантаж.

Встановлюються обмеження щодо вантажів. Так, на територію або над територією держави на повітряних суднах, зайнятих у міжнародній навігації, не можуть без спеціального дозволу перевозитися військове спорядження і військові матеріали, а також інші предмети, визначені державою.

Частина II Конвенції присвячена Міжнародній організації цивільної авіації (ІСАО): цілям і завданням її діяльності, структурі, функціям, правам та обов'язкам.

Третя частина стосується організаційних питань діяльності міжнародного повітряного транспорту, зокрема, встановлення маршрутів, використання і вдосконалення аеронавігаційних засобів, організації спільних авіаційних підприємств тощо.

Невід'ємною частиною Чиказької конвенції є 18 додатків до неї, серед яких можна відзначити:

- Додаток 2: Правила польотів;
- Додаток 6: Експлуатація повітряних суден;
- Додаток 7: Національні та реєстраційні знаки повітряних суден;
- Додаток 8: Льотна придатність повітряних суден;
- Додаток 9: Спрощення формальностей;
- Додаток 11: Обслуговування повітряного руху;
- Додаток 17: Безпека. Захист міжнародної цивільної авіації від актів незаконного втручання;
- Додаток 18: Безпечне перевезення небезпечних вантажів повітрям.

Україна приєдналася до Чиказької конвенції 10 серпня 1992 р.

На виконання положень Чиказької конвенції, для більш ефективного врегулювання міжнародного повітряного сполучення 7 грудня 1944 р. в Чикаго було укладено ще дві угоди.

**Угода про транзит у міжнародних повітряних сполученнях (Угода про «Дві свободи повітря»)**, яка набула чинності 30 січня 1945 р. для Нідерландів і Норвегії, потім до неї приєдналися ще 39 країн.

Кожна країна-учасниця цієї Угоди надає іншим країнам-учасницям наступні свободи повітря стосовно регулярних міжнародних повітряних ліній:

1) Переважне право прольоту над її територією без посадки.
2) Переважне право приземлятися з некомерційними цілями. Під приземленням з некомерційними цілями розуміється посадка з будь-якою метою, іншою ніж прийняття на борт або вивантаження пасажирів, вантажу, пошти.

Кожна країна-учасниця Угоди може визначати в межах своєї території маршрут для будь-якої повітряної лінії та аеропорти, що можуть використовуватися на такій лінії, а також встановлювати збори за користування аеропортами на цих лініях.

**Угода про міжнародний повітряний транспорт (Угода про «П'ять свобод повітря»)**, яка набула чинності для 17 країн, але потім п'ять з них денонсували Угоду. Сьогодні її учасницями є Болівія, Чилі, Ефіопія, Греція, Гондурас, Ліберія, Нідерланди, Парагвай, Швеція, Таїланд, Туреччина, Венесуела.

Кожна країна-учасниця цієї Угоди надає іншим країнам-учасницям такі свободи повітря у відношенні регулярних міжнародних повітряних ліній:

1) Переважне право прольоту над її територією без посадки.
2) Переважне право приземлятися з некомерційними цілями.
3) Переважне право вивантажувати пасажирів, пошту і вантаж, що були взяті на борт на території країни реєстрації повітряного судна.
4) Переважне право брати на борт пасажирів, пошту і вантаж з місцем призначення на території країни реєстрації повітряного судна.
5) Переважне право брати на борт пасажирів, пошту і вантаж з місцем призначення на території будь-якої країни-учасниці Угоди; переважне право вивантаження пасажирів, пошти і вантажу, що прибули з території будь-якої країни-учасниці.

**3. Конвенція про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні**, підписана в Римі 7 жовтня 1952 р. Її прийнято з метою забезпечення належного відшкодування особам, які зазнали шкоди на поверхні від іноземних повітряних суден, при розумному обмеженні розмірів такого відшкодування, щоб не перешкоджати розвитку міжнародного повітряного транспорту, а також більш широкої уніфікації правил, які застосовуються в різних країнах світу стосовно відповідальності за заподіяння такої шкоди.

Конвенція не застосовується до шкоди, завданої військовими, поліцейськими або митними повітряними суднами.

Глава 1 Конвенції встановлює загальні принципи відповідальності. Встановлено, що будь-яка особа, яка зазнала шкоди на поверхні, має право на відшкодування тільки за наявності доказів, що ця шкода спричинена повітряним судном, яке знаходилося в польоті, особою або предметом, що випали з нього. При цьому обов'язок відшкодування покладається на експлуатанта повітряного судна.

Розміри відповідальності для кожного повітряного судна і за кожною пригодою не можуть перевищувати:

- 500 тис. франків Пуанкаре – для повітряних суден вагою до 1000 кг;
- 500 тис. франків Пуанкаре плюс по 400 франків за кожен кілограм ваги літака, який перевищує 1 тону, – для повітряних суден вагою від 1 до 6 т;
- 2,5 млн. франків Пуанкаре плюс по 250 франків за кожен кілограм ваги літака, який перевищує 6 тон, – для повітряних суден вагою від 6 до 20 т;
- 6 млн. франків Пуанкаре плюс по 150 франків за кожен кілограм ваги літака, який перевищує 20 тон, – для повітряних суден вагою від 20 до 50 т;
- 10,5 млн. франків Пуанкаре плюс по 100 франків за кожен кілограм ваги літака, який перевищує 50 тон, – для повітряних суден вагою понад 50 т.

Якщо постраждала особа доведе, що шкоду було завдано внаслідок навмисної дії (бездіяльності) експлуатанта, вчиненої з метою завдання такої шкоди, відповідальність експлуатанта в цьому разі не обмежується вказаними сумами.

Будь-яка країна-учасниця Конвенції може вимагати від експлуатанта повітряного судна, зареєстрованого в іншій країні-учасниці, страхування своєї відповідальності за шкоду, яка може бути завдана на її території, або іншого виду забезпечення відповідальності.

СРСР підписав Римську конвенцію 21 квітня 1982 р., 20 липня цього ж року вона набула для нього чинності.

**4. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, які стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особами, що не є перевізниками за договором**, підписана у Гвадалахарі 18 вересня 1961 року.

Варшавська конвенція не містить особливих правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, які здійснюються особами, що не є перевізниками за договором перевезення. З метою формулювання таких правил і була підписана Конвенція в Гвадалахарі.

Конвенція розмежовує поняття «перевізник за договором» і «фактичний перевізник». Перевізником за договором є особа, яка укладає договір перевезення з пасажиром або вантажовідправником, а фактичним перевізником – особа, уповноважена перевізником за договором здійснити все перевезення або його частину. Права та обов'язки цих перевізників визначаються договором чартеру, який укладається між ними.

Згідно з положеннями Конвенції дії або бездіяльність фактичного перевізника при виконанні ним своїх обов'язків щодо перевезення вважаються діями/бездіяльністю перевізника за договором. Але такі дії або бездіяльність не можуть покладати на фактичного перевізника відповідальність, що перевищує межі, встановлені Варшавською конвенцією. Аналогічні положення встановлено щодо загальної суми відшкодування, яка може бути отримана з фактичного перевізника, перевізника за договором та їх агентів.

В Конвенції також встановлюються правила пред'явлення позовів до перевізників. Так, позивач може пред'явити позов на свій вибір до фактичного перевізника, до перевізника за договором, до них обох, спільно або окремо. Додатково встановлюються правила визначення країни, до суду якої може бути спрямовано позов.

**5. Конвенція про правопорушення і деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна**, підписана у Токіо 14 вересня 1963 року.

Положення цієї Конвенції застосовуються до кримінальних правопорушень, а також дій, що можуть створити загрозу безпеці повітряного судна, осіб та майна, які знаходяться на його борті, або загрожують підтримці порядку і дисципліни на борті судна. Конвенція не застосовується до повітряних суден, що зайняті на військовій, митній або поліцейській службі.

В Конвенції визначається коло повноважень командиру повітряного судна щодо забезпечення безпеки судна, підтримки порядку й дисципліни на його борті, запобігання незаконного захоплення повітряного судна, застосування заходів примусу до особи, яка вчинила або має намір вчинити правопорушення на борті, передачі цієї особи компетентним органам влади. Також закріплюються права та обов'язки країн-учасниць Конвенції щодо заходів безпеки та дій стосовно особи, яка вчинила правопорушення на повітряному судні.

УРСР приєдналася до Конвенції 21 грудня 1987 року.

Питанням безпеки авіації також присвячені **Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден**, підписана в Гаазі 16 грудня 1970 р., **Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації**, підписана в Монреалі 23 вересня 1971 р. і Протокол до неї, підписаний в Монреалі 24 лютого 1988 р.

**6.** Слід також згадати **Конвенцію для уніфікації правил про заходи примусового забезпечення стосовно літаків**, укладену 29 травня 1933 р. Вона встановлює порядок виконання судових рішень, які є підставою для затримки літаків. Оговорено, що такі заходи затримки не застосовуються до повітряних суден, які використовуються на державній службі, а також готових до відльоту з пасажирами та вантажем на борті.

**7. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна**, підписана в Женеві 19 червня 1948 р., зобов'язала країни-учасниці визнавати:

- права власності на повітряні судна;
- право придбання повітряних суден шляхом купівлі, пов'язаної з володінням цим судном;

- право на володіння повітряними суднами на підставі оренди (на строк 6 місяців і більше);
- застави, іпотеки та інші подібні права на повітряні судна, що виникають з договорів в якості забезпечення платежів за заборгованістю.

Конвенцію одразу підписали двадцять країн, до яких згодом приєдналися ще шість. Але ратифікували її лише США та Мексика, для яких Конвенція набула чинності з 4 липня 1950 р. Україна в Конвенції участі не бере.

**8. Декларація глобальних принципів лібералізації міжнародного повітряного транспорту**, підписана в Монреалі 24 березня 2003 р. з метою сприяння змінам комерційних умов діяльності галузі повітряного транспорту і забезпечення подальшого безпечного, надійного та упорядкованого розвитку цивільної авіації в усьому світі.

Декларацію було підписано на Всесвітній авіатранспортній конференції на тему «Проблеми і можливості лібералізації», яка проводилася Міжнародною організацією цивільної авіації (ІСАО) за участю 145 країн і 29 організацій.

В Декларації визначено загальні принципи розвитку міжнародного повітряного транспорту, зокрема:

- забезпечення високого рівня безпеки польотів;
- мінімізація екологічних наслідків;
- забезпечення адекватних та ефективних гарантій добросовісної конкуренції;
- сприяння розвитку співробітництва і гармонізації на субрегіональному, регіональному і глобальному рівнях.

Центральне місце в Декларації належить питанням безпеки польотів, які в майбутньому повинні відігравати первісну роль у функціонуванні й розвитку міжнародного повітряного транспорту. Основну відповідальність за забезпечення нормативного контролю в галузі безпеки польотів покладено на держави, які повинні здійснювати тісне співробітництво в цій галузі. При цьому, всі заходи щодо забезпечення авіаційної безпеки не повинні порушувати або ускладнювати потік пасажирів, вантажів, пошти і повітряних суден.

Україна уклала багато двосторонніх угод з метою встановлення регулярного повітряного сполучення з окремими країнами, а також більш детальної регламентації діяльності повітряного

транспорту. Перелік таких угод наведений в листі Державіаслужби України від 25 вересня 2006 р. №1.21-612 «Про двосторонні угоди про повітряне сполучення», згідно з яким на дату підписання листа Україна уклала угоди з 61 країною.

В основному двосторонні угоди містять норми Чиказької конвенції й додатків до неї. В них регламентуються повноваження органів, що здійснюють керівництво цивільною авіацією, порядок видання і скасування дозволів на виконання польотів, основні напрями тарифної політики і співробітництва в галузі авіаційної безпеки, встановлюються переліки експлуатаційних ліній та авіапідприємств, що мають право здійснювати міжнародні польоти.

1 грудня 2005 року в Києві було вчинено **Угоду між Україною та Європейським співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення**, яку було затверджено Указом Президента України від 21 вересня 2006 р. №774/2006. Необхідність укладення такої угоди було обґрунтовано тим, що двосторонні угоди, укладені між Україною та усіма державами-членами ЄС, містять положення, які суперечать нормам права Співтовариства. Приведення таких положень у відповідність з нормами права ЄС дозволить створити міцну правову базу для повітряного сполучення між Україною та членами Співтовариства, зберегти безперервність повітряних перевезень, забезпечити право українських авіапідприємств на недискримінаційний доступ до повітряних маршрутів.

Положення Угоди доповнюють або змінюють відповідні положення двосторонніх угод України з країнами-членами ЄС про повітряне сполучення. Встановлено умови, за яких Україна видає дозволи на польоти і технічні дозволи європейським авіаперевізникам, випадки відмови у видачі, анулювання, тимчасового припинення або обмеження у видачі таких дозволів, порядок забезпечення безпеки польотів, оподаткування авіаційного палива, визначення тарифів на перевезення тощо.

Угода містить чотири Додатки, що становлять її невід'ємну частину. В додатках 1-3 прямо вказано на двосторонні угоди та їх окремі статті, до яких вносяться відповідні зміни і доповнення.

Однією з перших міжнародних угод, яку Україна підписала як суверенна держава, є **Договір з відкритого неба**, підписаний у

м. Хельсінкі 24 березня 1992 року 25 державами – учасниками НАТО й колишніми учасниками Варшавського Договору.

Договір є безстроковим і встановлює так званий «режим відкритого неба», який надає можливість державам-учасницям здійснювати спостережні польоти над територіями одна одної. Метою таких польотів є сприяння контролю за виконанням діючих за майбутніх угод у галузі обмеження озброєнь, досягненню більшої відкритості у військовій діяльності, розширенню миротворчих можливостей Організації з безпеки і співробітництва в Європі (ОБСЄ) щодо запобігання криз та врегулювання кризових ситуацій.

Структурно Договір з відкритого неба складається з преамбули, 19 статей, 11 додатків та 3 додань до них.

За Договором з відкритого неба кожна держава-учасниця зобов'язана прийняти та має право виконати певну кількість спостережних польотів. Договір регламентує вимоги до літаків спостереження, визначає технічні можливості апаратури спостереження, містить процедури організації спостережних польотів та обробки зібраної під час цих польотів інформації, а також юридичні положення, необхідні для правового забезпечення реалізації режиму відкритого неба, включаючи питання надання інформації третім державам-учасницям.

В основу проведення спостережних польотів покладені національні правила польотів та практика, рекомендована Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію (Чиказькою конвенцією 1944 р.).

В ході підготовки до виконання Договору в Україні міжвідомчою експортною групою розроблено Державну програму реалізації Договору з відкритого неба, створено відповідні підрозділи, підготовлено два літаки спостереження АН-30 для першого етапу реалізації Договору, здійснено 8 тренувальних спостережних польотів з Великою Британією, США, Словаччиною та ФРН.

Ратифікація і подальша реалізації Україною Договору з відкритого неба з використанням власного літака спостереження матиме для України суттєве значення з політичної, військово-політичної, науково-технічної та економічної точок зору і дозволить:

- підтвердити свою прихильність курсу зміцнення взаємного довір'я, стабільності, безпеки та миру в Європі;

- підвищити роль України при вирішенні важливих загальноєвропейських питань, включаючи розв'язання кризових ситуацій;
- одержувати підтвердження виконання іншими державами зобов'язань відповідно до діючих міжнародних угод в галузі роззброєння;
- надати новий поштовх для розробки нових технологій у авіаційній та радіоелектронній промисловості;
- створити на базі українського літака багатоцільовий авіаційний комплекс спостереження з залученням інших держав для виконання спостережних польотів, польотів з метою екологічного моніторингу, аеротопозйомки;
- надавати український літак спостереження в оренду іншим країнам, що разом з економічною вигодою сприятиме входженню авіаційної промисловості України в світовий ринок.

## 2.4 Правове регулювання міжнародних морських перевезень

Сьогодні морський транспорт забезпечує перевезення близько 80% від загального обсягу світових вантажних перевезень[19]. В міжнародних морських перевезеннях бере участь велика кількість країн, в тому числі й Україна, в якій перевезення вантажів морем здійснює багато компаній, зокрема Азовське, Чорноморське та Українське морські пароплавства, Дунайська компанія, «Укрферрі», «Укртанкер», «Укррифер», Керченська поромна переправа, Поромна переправа Іллічівськ-Поті.

В практиці міжнародного судноплавства існує два види морських перевезень – регулярне (лінійне) й нерегулярне (трампове). При регулярному судноплавстві судна здійснюють свій рух між визначеними портами за чітко визначеним розкладом, при нерегулярному – у будь-яких напрямках за необхідністю.

Морські перевезення вантажів можуть оформлюватися шляхом укладення договору перевезення вантажу або договору фрахтування судна (чартеру). При цьому слід зауважити, що чартерні перевезення звичайно регламентуються внутрішнім законодавством країн, а не нормами міжнародних конвенцій.

---

[19] Г.С. Фединяк, Л.С. Фединяк. Міжнародне приватне право. Підручник. – 3-тє вид., (доп. і перероб.). – К.:Атіка, 2005. – С. 371.

Договір перевезення вантажу зазвичай оформлюється коносаментом – документом, який перевізник видає відправнику для засвідчення прийняття вантажу до перевезення.

Договір фрахтування судна (чартер) передбачає, що відправнику для перевезення надається все судно, його частина або окремі приміщення. Існує декілька форм чартерів:

- рейсовий чартер, при якому під вантаж надається все судно або його окремі приміщення;
- тайм-чартер, при якому судновласник надає фрахтувальнику судно на певний строк для визначеної мети (наприклад, перевезення вантажу, пасажирів, здійснення буксирування, рятування на морі та ін.);
- димайз-чартер, при якому фрахтувальник набуває права володіння судном і контролю над ним, тобто на час договору фрахтувальник виступає в ролі судновласника.

Правове регулювання міжнародних морських перевезень спрямоване на врегулювання трьох основних груп відносин, а саме:

1) пов’язаних із здійсненням речових прав на морські судна;
2) пов’язаних з процесом перевезення (договори перевезення вантажів, пасажирів, чартеру, буксирування);
3) пов’язаних з певними ризиками при здійсненні перевезень, тобто які виникають із аварії, зіткнення суден, рятування, страхування тощо.

Правовому регулюванню міжнародних морських перевезень властива певна специфіка, яка полягає в тому, що такі перевезення регулюються не тільки нормами міжнародних нормативно-правових актів і національного законодавства окремих країн, а ще й нормами морських звичаїв.

Також слід відзначити, що регулювання міжнародних перевезень вантажів морем здійснюється за допомогою великої кількості колізійних норм. При вирішенні певних ситуацій можуть застосовуватися:

- закон прапора судна;
- закон місця знаходження перевізника;
- закон порту відправлення;
- закон порту призначення;
- закон місця призначення вантажу;
- закон порту розвантаження;

- закон місця зіткнення суден;
- закон місця укладення договору;
- закон, що обирають самі сторони.

Уніфікація правил морських перевезень почалася ще з середини XIX – початку XX ст. В 1897 р. була створена міжнародна неурядова організація – Міжнародний морський комітет, однією з функцій якого стала підготовка багатосторонніх міжнародних договорів з питань морського права.

Сьогодні серед міжнародних нормативно-правових актів, що регламентують морські перевезення вантажів, можна відзначити наступні.

**Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент**, підписана в Брюсселі 25 серпня 1924 р., є першим правовим актом, що визначив правовий статус коносаменту. Конвенція отримала назву **Гаазькі правила** і набула чинності 2 червня 1931 р.

До Конвенції було внесено зміни Протоколом від 23 лютого 1968 р., відомим як **Правила Вісбі** (набув чинності 23 червня 1977 р.), і Протоколом від 21 грудня 1979 р. (набрав чинності 14 лютого 1984 р.).

Положення Гаазьких правил закріплюють обов'язки перевізника щодо підготовки судна до перевезення, зокрема, приведення його у морехідний стан, комплектування екіпажем, пристосування для прийоми, перевезення і зберігання вантажу.

Встановлено, що після одержання вантажу перевізник повинен, на вимогу відправника, видати йому коносамент, який повинен обов'язково містити:

- відомості, які необхідні для ідентифікації вантажу;
- число місць або предметів, їх кількість та вагу;
- зовнішній вигляд і стан вантажу.

Вважається, що відправник гарантує перевізнику на момент вантаження точність марок, кількості місць, загальної кількості та ваги вантажу, зазначених в коносаменті. Всі збитки, втрати і видатки, що виникли в перевізника внаслідок неточності таких даних, відправник повинен відшкодувати. З іншого боку, відправник не відповідає за понесені перевізником або судном втрати і збитки, якщо при цьому не мали місця вина або недбалість відправника.

Гаазькі правила обмежують відповідальність перевізника за втрату та ушкодження вантажу сумою, яка не може перевищувати 666,67 розрахункових одиниць[20] за місце/одиницю, або 2 розрахункові одиниці за 1 кг ваги брутто втраченого/пошкодженого вантажу. За згодою сторін можуть встановлюватися більш високі межі відповідальності перевізника.

В Гаазьких правилах затверджено 17 підстав звільнення перевізника від відповідальності за втрати і збитки, завдані відправникові. Крім того, перевізник звільняється від відповідальності за втрату/пошкодження вантажу, якщо відправник свідомо неправильно оголосив у коносаменті його характер або вартість.

Ст. 5 Конвенції дозволяє перевізнику відмовитись від усіх або частини своїх прав, в тому числі прав на звільнення від відповідальності, або збільшити свою відповідальність та обов'язки за умови, що така відмова або збільшення будуть включені в коносамент.

Оговорено, що положення Гаазьких правил не застосовуються до чартерів. Однак, якщо коносаменти видаються при наданні судна за чартером, вони підпадають під дію правил Конвенції.

Гаазькі правила підписали 73 країни, серед яких Австралія, Німеччина, Іспанія, Італія, США, Франція та Японія. Між тим, Великобританія та Нідерланди Конвенцію денонсували.

Україна не бере участі в цій Конвенції, але de facto дотримується її правил.

З розвитком торговельного мореплавства впродовж XX ст. виникла потреба в проведенні подальшої кодифікації міжнародного законодавства, що регламентує перевезення вантажів морем. З урахуванням недоліків Гаазьких правил у 1978 р. в Гамбурзі було прийнято **Конвенцію ООН щодо морського перевезення вантажів**, яка отримала назву **Гамбурзькі правила**. Положення Гамбурзьких правил набрали чинності 1 листопада 1992 р., але до них приєдналося небагато держав, посилаючись на низку спірних моментів цієї Конвенції. Україна до Гамбурзьких правил не приєдналася.

---

[20] Під розрахунковою одиницею в Конвенції розуміється «спеціальне право запозичення» (СПЗ) – середньозважений курс п'яти провідних європейських валют, склад яких переглядається кожні п'ять років. СПЗ створено Міжнародним валютним фондом у 1967 р., відтоді його вартість визначається щоденно. Так, на початок липня 2005 р. вартість 1 СПЗ склала 1,20479 € або 1,45623 $. До 1967 р. застосовувався франк Пуанкаре.

Гамбурзькі правила розмежовують поняття «перевізник» і «фактичний перевізник». Перевізником є будь-яка особа, яка або від імені якої з вантажовідправником укладено договір морського перевезення вантажу. В той же час, фактичним перевізником є будь-яка особа, якій перевізник доручив здійснити перевезення вантажу або частину такого перевезення.

Ст. 2 Конвенції окреслює сферу її застосування. Встановлено, що положення Конвенції застосовуються незалежно від національної належності судна, перевізника, фактичного перевізника, вантажовідправника, вантажоодержувача або будь-якої іншої зацікавленої особи.

В той же час, положення Гамбурзьких правил не застосовуються до чартерів. Але, якщо коносамент видається згідно з чартером і регулює відносини між перевізником та утримувачем коносаменту, який не є фрахтівником, Гамбурзькі правила до нього застосовуються.

Коносаментом є документ, що підтверджує договір морського перевезення, приймання або вантаження вантажу перевізником і згідно з яким перевізник зобов’язується здати вантаж проти цього документу.

Окремий розділ Гамбурзьких правил встановлює відповідальність перевізника за шкоду, яка є наслідком втрати і пошкодження, а також затримки у видачі вантажу. Така відповідальність обмежується сумою, еквівалентною 835 СПЗ за місце або 2,5 СПЗ за 1 кілограм ваги брутто втраченого або пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище. Країни, що не є членами Міжнародного валютного фонду і не можуть застосовувати СПЗ, мають право заявити про встановлення меж відповідальності у розмірі 12500 і 37,5 валютних одиниць (франків Пуанкаре) відповідно.

За затримку у видачі вантажу відповідальність перевізника обмежується сумою, у 2,5 рази кратною фрахту, що підлягає сплаті за затриманий вантаж, але не перевищує суми фрахту, яка підлягає сплаті за договором перевезення.

Перевізник не має права на встановлені межі відповідальності, якщо буде доведено, що втрата, ушкодження або затримка сталися внаслідок його навмисних, упущень або безвідповідальності.

Слід зазначити, що всі положення Гамбурзьких правил про відповідальність перевізника застосовуються й до фактичного перевізника.

Частина III Конвенції регламентує відповідальність вантажовідправника. Так, у разі перевезення небезпечного вантажу, якщо перевізник не буде проінформований про характер цього вантажу і про належні заходи безпеки, то вантажовідправник несе відповідальність перед перевізником за шкоду, що може виникнути внаслідок цього, або вантаж може бути у будь-який час вивантажено, знищено чи знешкоджено без сплати компенсації.

При цьому встановлено презумпцію, згідно з якою відправник не відповідає за шкоду, заподіяну перевізнику або судну, якщо така шкода не виникла внаслідок прямої вини відправника, його службовців або агентів.

В наступній частині Гамбурзьких правил обговорюється документальне оформлення перевезення. Так, при прийомці вантажу від відправника, на його вимогу перевізник повинен видати йому коносамент, вимоги до змісту якого встановлені у ст.ст. 15-16 Конвенції. Припускається, що відправник гарантує перевізнику точність даних про вантаж у коносаменті, і він повинен відшкодувати перевізнику шкоду, яка виникла внаслідок неточності таких даних.

Якщо перевізник видає інший, ніж коносамент, документ в підтвердження одержання вантажу для перевезення, такий документ є доказом укладення договору морського перевезення та прийому перевізником вантажу.

Заключні положення Гамбурзьких правил присвячені вимогам та позовам, що випливають з договору морського перевезення вантажу: встановлюється процедура повідомлення про втрату, пошкодження та затримку вантажу, обчислення позовної давності, а також порядок вибору місця суду або арбітражного розгляду справи.

Невід'ємною частиною Конвенції є додаток, що містить Єдині правила щодо договірних умов про узгоджені суми, що належать до сплати в разі невиконання обов'язків сторонами.

Відносини, які виникають у сфері застосування відповідальності до власників морських суден, впродовж XX ст. регламентувалися цілою низкою міжнародних нормативно-правових актів, першим серед яких стала **Міжнародна конвенція про уніфіка-**

**цію деяких правил відносно обмеження відповідальності власників морських суден**, підписана в Брюсселі 25 серпня 1924 р.

В цій Конвенції закріплено, що власник морського судна несе відповідальність тільки в межах вартості судна, фрахту і судових належностей, зокрема, за:

- шкоду, заподіяну вантажу, який ввірено капітану для перевезення;
- зобов'язання, що випливають з коносаментів;
- навігаційну помилку, здійснену при виконанні контракту.

Згідно з положеннями Конвенції, в будь-якому з цих випадків відповідальність не може перевищувати загальної суми у 8 фунтів стерлінгів на тонну місткості судна. Додатково встановлено випадки, коли обмеження відповідальності не застосовується.

Положення вищевказаної Конвенції було змінено з прийняттям **Міжнародної конвенції про обмеження відповідальності власників морських суден**, яку було підписано в Брюсселі 10 жовтня 1957 р. з метою встановлення деяких єдиних правил, що стосуються обмеження відповідальності власників морських суден.

Конвенція конкретизувала випадки застосування відповідальності до власників суден та обмежила таку відповідальність наступними розмірами:

1) якщо подія спричинила тільки майнові вимоги, загальна сума відповідальності власника судна не може перевищувати 1000 франків Пуанкаре за кожну тонну місткості судна;
2) якщо подія спричинила тільки особисті вимоги – 3100 франків Пуанкаре за тонну місткості судна;
3) за наявності майнових та особистих вимог – 3100 франків Пуанкаре за тонну місткості судна, причому з цієї суми 2100 франків призначено для задоволення особистих вимог, а 1000 – вимог майнового характеру.

Конвенція визначає особисті вимоги як вимоги, що виникають внаслідок загибелі людини і заподіяння тілесного ушкодження, а під майновими вимогами розуміються всі інші.

Вдосконалення правового регулювання відповідальності у відносинах міжнародного торговельного мореплавства продовжилося підписанням у Лондоні 19 листопада 1976 р. **Конвенції про обмеження відповідальності за морськими вимогами**. Для країн, що приєдналися до цієї Конвенції (в тому числі СРСР), во-

на змінює та скасовує чинність Брюссельських конвенцій 1924 і 1957 років.

Конвенція надає право на обмеження відповідальності власникам суден та рятувальникам, причому під першими розуміються власники, фрахтувальники та оператори морського судна, а під рятувальниками – будь-які особи, які надають послуги у зв'язку з операціями рятування

Положення Конвенції містять вичерпний перелік вимог, що підпадають під обмеження відповідальності, і винятки з такого обмеження.

Обчислення меж відповідальності здійснюється наступним чином:

1) стосовно вимог, що викликані смертю або тілесним ушкодженням:
   - 2 млн. СПЗ – для суден місткістю не більше 2000 тонн;
   - 2 млн. + 800 СПЗ за кожну тонну від 2001 до 30000 тонн;
   - 2 млн. + 600 СПЗ за кожну тонну від 30001 до 70000 тонн;
   - 2 млн. + 400 СПЗ за кожну тонну понад 70000 тонн.
2) стосовно будь-яких інших вимог:
   - 1 млн. СПЗ – для суден місткістю не більше 2000 тонн;
   - 1 млн. + 400 СПЗ за кожну тонну від 2001 до 30000 тонн;
   - 1 млн. + 300 СПЗ за кожну тонну від 30001 до 70000 тонн;
   - 1 млн. + 200 СПЗ за кожну тонну понад 70000 тонн.
3) межі відповідальності будь-якого рятувальника обчислюються на підставі місткості судна у 1500 тонн.

Окремо наведений порядок обчислення меж відповідальності для краї-учасниць Конвенції, які не є членами Міжнародного валютного фонду і, як наслідок, не можуть використовувати СПЗ.

На XI сесії Дипломатичної конференції з морського права, яка відбулася в Брюсселі, 25 травня 1962 р. було **прийнято Міжнародну конвенцію про відповідальність операторів ядерних суден.**

Для більш чіткого тлумачення положень Конвенції в ній наведені визначення таких понять, як «ядерне судно», «ядерне паливо», «ядерна шкода», «ядерний інцидент», «ядерна енергетична установка», «ядерний реактор», «радіоактивні продукти та відходи», «оператор» та ін. Так, оператором ядерного судна є особа, уповноважена країною-членом Конвенції на експлуатацію ядер-

ного судна, або сама країна-учасниця, яка експлуатує ядерне судно.

Оператор ядерного судна несе абсолютну відповідальність за будь-яку ядерну шкоду, якщо буде доведено, що ця шкода була заподіяна ядерним інцидентом, пов'язаним з ядерним паливом такого судна або радіоактивними продуктами чи відходами цього судна. Відповідальність оператора за одне ядерне судно обмежується сумою у 500 млн. франків Пуанкаре стосовно будь-якого ядерного інциденту, причому ця межа не включає відсотки судові витрати, призначені судом при розгляді позову про відшкодування.

До обов'язків оператора входить страхування або будь-яке інше фінансове забезпечення, що покриває його відповідальність за ядерну шкоду. В Конвенції встановлюються й інші обов'язки оператора, його права, строки позовної давності до нього та інші моменти.

17 грудня 1971 р. в Брюсселі було прийнято **Конвенцію про цивільну відповідальність у галузі морських перевезень ядерних матеріалів**. Мета конвенції – забезпечення того, щоб тільки оператор ядерної установки відповідав за шкоду, заподіяну ядерним інцидентом, який стався під час морського перевезення ядерних матеріалів.

Положення цієї Конвенції не стосуються відповідальності оператора ядерного судна за шкоду, заподіяну ядерним інцидентом, пов'язаним з ядерним паливом такого судна або радіоактивними продуктами чи відходами, що виникли на такому судні.

Україна в цій Конвенції участі не бере.

Крім вищезгаданих конвенцій існує низка нормативно-правових актів суміжного характеру. Їх положення безпосередньо не регламентують міжнародні морські вантажні перевезення, але їхні норми мають суттєве значення для ефективного здійснення міжнародного торговельного мореплавства.

На XXXIV міжнародній конференції Міжнародного морського комітету, яка відбулася в Парижі 24-30 червня 1990 р., було схвалено нову редакцію **Йорк-Антверпенських правил 1974 р.** Предметом регулювання цих правил є порядок відшкодування втрат, збитків і витрат, які виникли під час загальної аварії та є її прямими наслідками.

Згідно з цими Правилами загальна аварія – це ситуація, коли заради загальної безпеки і з метою охорони від небезпеки майна свідомо і розумно здійснюються надзвичайні пожертвування і витрати (вантаж викидається за борт судна, судно свідомо садять на мілину та ін.).

10 травня 1952 року в Брюсселі було прийнято **Міжнародну конвенцію про уніфікацію деяких правил щодо кримінальної юрисдикції зі справ зіткнення суден та інших подій, зв'язаних з судноплавством**, і **Міжнародну конвенцію про деякі правила, що стосуються цивільної юрисдикції з питань про зіткнення суден**. Ці конвенції не мають сили стосовно позовів, які виникають з договорів перевезення або з інших договорів, тому розгляд їхніх положень в рамках цього видання автор вважає недоцільним.

Низка міжнародних нормативно-правових актів регулює майнові питання, що стосуються міжнародних морських перевезень. Серед них можна відзначити **Міжнародну конвенцію про морські застави та іпотеки**, прийняту 6 травня 1993 р. в Женеві. Вона визначає поняття іпотеки, регламентує здійснення морської застави і черговість задоволення вимог кредиторів, що випливають з такої застави, встановлює випадки примусового продажу судна тощо. Україна приєдналася до цієї Конвенції згідно із Законом №240-IV від 22 листопада 2002 р.

Іншою конвенцією, що регламентує майнові питання, є **Міжнародна конвенція стосовно реєстрації прав на судна, що будуються**, прийнята в Брюсселі 27 травня 1967 р. Україна до неї не приєдналася.

**Міжнародна конвенція про арешт суден**, прийнята в Женеві 12 березня 1999 р., встановлює випадки здійснення права на арешт судна, його звільнення від арешту, права на повторний та багаторазовий арешти, а також обговорює питання юрисдикції стосовно розгляду справи, що стосується арешту судна.

Під арештом в Конвенції розуміється будь-яка затримка або обмеження в пересуванні судна за постановою суду для забезпечення морської вимоги. Конвенція містить вичерпний перелік обставин, за якими виникають морські вимоги, зокрема:

- будь-який договір використання судна, договір оренди судна на умовах чартеру;

- будь-який договір перевезення вантажів на судні на умовах чартеру або будь-яким іншим чином;
- втрата або пошкодження вантажів, що перевозяться на судні, або шкода, заподіяна у зв'язку з такими вантажами.

Конвенція містить колізійну норму, згідно з якою процедура арешту судна або його звільнення від арешту регулюється законами країни, в якій накладено арешт.

З метою недопущення дискримінації зовнішньої торгівлі будь-якої країни, а також судновласників і вантажовідправників, забезпечення рівноваги їхніх інтересів, 1 липня 1974 року в рамках ООН була прийнята **Конвенція про Кодекс поведінки лінійних конференцій.**

Під лінійною конференцією в Конвенції розуміється група, що складається з двох або більше перевізників, які експлуатують судна і надають послуги з міжнародних лінійних перевезень вантажів на визначених напрямках, за єдиними або загальними тарифами, з дотриманням інших погоджених умов.

Перша частина Конвенції закріплює засади, на яких будуються взаємовідносини членів конференцій між собою, а також з вантажовідправниками, організаціями вантажовідправників і вантажоодержувачами.

В другій частині містяться положенням і механізми, що забезпечують врегулювання спорів, які можуть виникнути між:

- конференцією і судноплавною лінією;
- судноплавними лініями-членами конференції;
- конференцією або судноплавною лінією – її членом та організацією вантажовідправників, вантажоодержувачами або їхніми представниками;
- двома і більше конференціями.

В Конвенції є додаток, що є її невід'ємною частиною, – Типові правила процедури міжнародного обов'язкового примирення.

СРСР підписав Конвенцію 27 червня 1975 р., 6 жовтня 1983 р. вона набрала для нього чинності.

Важливе значення для безпеки судноплавства має **Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі**, підписана в Лондоні 20 жовтня 1972 р. Україна приєдналася до неї згідно з Постановою Верховної Ради №2785-XII від 17 листопада 1992 р.

Конвенція складається з 38 правил, поділених на п’ять груп, які встановлюють основні засади плавання і маневрування суден, розміщення на них вогнів і знаків, подачі звукових і світлових сигналів тощо. Невід’ємною частиною Конвенції є чотири додатки до неї:

- Додаток 1. Розташування і технічні характеристики вогнів і знаків;
- Додаток 2. Додаткові сигнали для суден, зайнятих ловлею риби;
- Додаток 3. Технічні характеристики звукосигнальних пристроїв;
- Додаток 4. Сигнали лиха.

Конвенція набула чинності 15 липня 1977 р., для України – 5 квітня 1993 р.

Іншим міжнародним документом, що спрямований на підтримку безпеки судноплавства, є **Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі**, підписана в Гамбурзі 27 квітня 1979 р. Україна бере участь в цій Конвенції згідно з Постановою Верховної Ради №2786-XII від 17 листопада 1992 р.

Основні положення містяться в додатку до Конвенції – заходи із забезпечення і координації пошуково-рятувальних робіт, основні засади міжнародного співробітництва в цій галузі, порядок проведення пошуково-рятувальних операцій тощо.

Ця Конвенція набула чинності 22 червня 1985 р., для України – 4 квітня 1993 р.

За часів колишнього СРСР було укладено низку міжнародних договорів щодо співробітництва з іноземними країнами при пошуку і рятуванні людей на морі:

- Угода між Урядом СРСР, Урядом Китайської Народної Республіки та Урядом Корейської Народно-Демократичної Республіки про співробітництво при рятуванні людського життя і надання допомоги суднам і літакам, що зазнали лиха на морі, укладена в Москві 3 липня 1956 р.;
- Угода між Урядом СРСР, Урядом Народної Республіки Болгарії та Урядом Румунської Народної Республіки про співробітництво у разі рятування людського життя і надання допомоги суднам і літакам, які зазнали лиха на Чорному морі, укладена в Москві 11 вересня 1956 р.;

- Угода між Урядом СРСР та Урядом Корейської Народно-Демократичної Республіки про співробітництво щодо рятування людського життя та надання допомоги суднам і літакам, що зазнали лиха на морі, укладена в Москві 23 жовтня 1967 р.;
- Угода між Урядом СРСР та Урядом США про пошук та рятування на морі, укладена в Москві 31 травня 1988 р.;
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Королівства Швеції про співробітництво в морському та авіаційному пошуку і рятуванні Балтійському морі, підписана в Москві 24 травня 1989 р.;
- Протокол між Міністерством морського транспорту СРСР і Міністерством цивільної авіації СРСР та Національною морською адміністрацією і Адміністрацією шведської цивільної авіації Королівства Швеції про співробітництво у рятуванні людського життя на Балтійському морі, підписаний в Ленінграді 22 травня 1989 р.

Ці міжнародні документи містять основні принципи співробітництва країн-учасниць при здійсненні пошуку і рятування суден на морі, вони спрямовані на створення сприятливих умов для рятування людського життя, надання швидкої та ефективної допомоги суднам.

Наступним документом міжнародного характеру, який стосується безпеки на морі, є **Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства**, прийнята в Римі 10 березня 1988 р. Вона визнає необхідність розвитку міжнародного співробітництва в розробці ефективних заходів для запобігання всім незаконним діям, спрямованим проти безпеки морського судноплавства, переслідування і покарання осіб, що вчинили такі дії.

В Конвенції наведений вичерпний перелік дій, що визнаються злочинами проти безпеки морського судноплавства, а також встановлено права країн-учасниць щодо попередження і припинення таких дій, в тому числі вжиття відповідних заходів до злочинців.

Україна бере участь в цій Конвенції згідно з Постановою Верховної Ради від 17 грудня 1993 р. №3735-XII.

З метою створення сприятливих умов для морського судноплавства 9 квітня 1965 р. в Лондоні була прийнята **Конвенція**

**про полегшення міжнародного морського судноплавства**, до якої 3 травня 1990 р. було внесено зміни Резолюцією FAL.2(19). Конвенція полегшує морське судноплавство шляхом спрощення, зведення до мінімуму формальностей та інших вимог стосовно документів і процедур при приході, стоянці, відході суден закордонного плавання.

Основні положення містяться в Додатку до Конвенції, який є її невід'ємною частиною. В ньому закріплений вичерпний перелік суднових документів, в тому числі документів на вантаж і пасажирських документів, які повинні надаватися властям іноземної країни, вимоги до змісту і кількості екземплярів таких документів.

Неможливо обійти увагою **Конвенцію ООН з морського права**, прийняту 10 грудня 1982 р. в Монтего-Бей. Її мета – встановлення правового режиму для морів та океанів, який сприяє міжнародним сполученням, використанню морів та океанів у мирних цілях, справедливому та ефективному використанню їх ресурсів, вивченню, захисту і збереженню морського середовища.

Положення Конвенції визначають правовий статус відкритого і територіального моря, проливів, які використовуються для міжнародного судноплавства, замкнутих і напівзамкнутих морів, а також права прибережних країн і країн, що не мають виходу до моря, стосовно користування ними.

Особлива увага приділяється захисту та охороні морського середовища – встановлюються обов'язки країн щодо охорони моря від забруднення, визначаються основні напрямки міжнародного співробітництва в цій галузі.

Невід'ємною частиною Конвенції є 9 додатків до неї, серед яких можна відзначити Статут міжнародного трибуналу з морського права (Додаток 6).

Україна ратифікувала Конвенцію Законом від 3 червня 1999 р. №728-XIV.

З метою розширення співробітництва в галузі морських перевезень Україна укладає **двосторонні міжнародні договори:**

- Угода між Урядом України і Урядом Соціалістичної Республіки В'єтнам про торгове судноплавство (Київ, 20 липня 1992 р.);
- Угода стосовно деяких питань судноплавства між Урядом України і Урядом США (Вашингтон, 3 грудня 1992 р.);

- Угода про морське торгове судноплавство між Урядом України і Урядом Ісламської Республіки Іран (Тегеран, 9 липня 1993 р.);
- Угода між Урядом України та Урядом Китайської Народної Республіки про морський транспорт (Київ, 6 вересня 1994 р.);
- Угода між Урядом України та Урядом Литовської Республіки про морське торговельне судноплавство (Київ, 4 квітня 1996 р.);
- Угода між Урядом України і Урядом Держави Ізраїль з питань мореплавства і морських перевезень (Єрусалим, 25 листопада 1996 р.);
- Угода між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство (Анкара, 27 листопада 1996 р.) і Протокол до неї, підписаний в Києві 19 червня 2003 р.;
- Угода між Урядом України і Урядом Арабської Республіки Єгипет про торговельне судноплавство (Каїр, 29 березня 1997 р.);
- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Болгарія про морське торговельне судноплавство (Київ, 30 жовтня 1997 р.);
- Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Латвійської Республіки про торговельне судноплавство (Київ, 26 лютого 1998 р.);
- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Французької Республіки про морське торговельне судноплавство (Париж, 15 вересня 2000 р.);
- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Грецької Республіки про торговельне судноплавство (Київ, 6 листопада 2000 р.);
- Угода між Урядом України і Урядом Республіки Індія про торговельне судноплавство (Нью-Делі, 3 жовтня 2002 р.);
- Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт (Гонконг, 2 квітня 2003 р.);

- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Сирійської Арабської республіки про торговельне судноплавство (Київ, 5 червня 2003 р.);
- Угода про морське торговельне судноплавство між Кабінетом Міністрів України і Головним Народним Комітетом Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії (Тріполі, 30 червня 2003 р.);
- Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Панама про морське торговельне судноплавство (Панама, 4 листопада 2003 р.);
- Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство (Любляна, 10 листопада 2003 р.);
- Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Йорданського Хашимітського Королівства про морське торговельне судноплавство (Київ, 30 листопада 2005 р.).

Двосторонні угоди стосовно питань морського торговельного судноплавства з деякими країнами було укладено ще за часів Союзу РСР, і вони є для України чинними за правонаступництвом:

- Договір про торговельне судноплавство між СРСР і Сполученим Королівством Великобританії та Північної Ірландії №2047 (Лондон, 3 квітня 1968 р.) і Додатковий протокол до нього (Москва, 30 грудня 1986 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Королівства Нідерландів про торговельне судноплавство (Москва, 28 травня 1969 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Королівства Марокко щодо морського судноплавства (Рабат, 10 жовтня 1971 р.);
- Договір між Урядом СРСР та Урядом Італійської Республіки про морське торговельне судноплавство (Москва, 26 жовтня 1972 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Королівства Данії про морське судноплавство (Москва, 17 жовтня 1973 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Фінляндської Республіки про морське судноплавство (Москва, 3 квітня 1974 р.);
- Угода про морське судноплавство між Урядом СРСР та Урядом Аргентинської Республіки (Буенос-Айрес, 24 серпня 1974 р.);

- Угода між Урядом СРСР та Урядом Португальської Республіки про морське судноплавство (Москва, 20 грудня 1974 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Виконавчою Радою Республіки Заїр про морське судноплавство (Москва, 10 грудня 1976 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Демократичної Соціалістичної Республіки Шрі-Ланка про судноплавство (Коломбо, 19 лютого 1982 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Іспанії про морське судноплавство (Москва, 30 травня 1983 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Туніської Республіки про морське судноплавство (Туніс, 10 грудня 1983 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Республіки Кіпр про торговельне судноплавство (Москва, 12 червня 1985 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Малайзії про морський транспорт (Москва, 31 липня 1987 р.);
- Угода між Урядом СРСР та Урядом Федеративної Республіки Німеччини про морське судноплавство (Бонн, 7 січня 1991 р.).

Як правило, зазначені двосторонні угоди містять визначення термінів «судно», «каботаж», «члени екіпажу судна», «судноплавна компанія».

Сторони двосторонніх угод зобов'язуються вживати усіх можливих заходів для спрощення адміністративних, митних, карантинних та інших формальностей, чинних у портах. Також обговорюється зобов'язання сторін щодо визнання суднових документів, в тому числі посвідчень членів екіпажу, та низка інших питань, що спрямовані на забезпечення тісного співробітництва в сфері морського торговельного судноплавства.

## 2.5 Правове регулювання міжнародних річкових перевезень

Сьогодні в Європі річковий транспорт знаходиться у кризовому стані. Спад темпів розвитку економіки призводить до зниження обсягів вантажних перевезень річковим транспортом, що завдає збитків річковому флоту ЄС[21].

[21] Більш докладно див.: Склярук И. Транспортная политика ЕС: Помочь речному флоту! // Судоходство. – 2000. – №4.

У порівнянні з наземними видами транспорту (автомобільним і залізничним) річковий є більш безпечним для навколишнього середовища, має нижчу собівартість перевезень. До того ж, внутрішній водний транспорт не потребує великих інвестицій в інфраструктуру, а також здатний суттєво розвантажити європейські автомобільні шляхи.

Незважаючи на ці переваги, в країнах ЄС спостерігається тенденція до дискримінації річкового транспорту, що виражається у більш високих податках на його послуги.

Внутрішніми водними шляхами сьогодні в Європі перевозиться близько 9% вантажів, залізницями – 15%, трубопроводами – 6%. Однак обсяги перевезень цими видами транспорту з кожним днем скорочуються на користь автомобільного транспорту, доля якого в загальному обсязі перевезень складає понад 70%.

Слід відзначити, що в Україні спостерігається інша тенденція: скорочення обсягів перевезень річковим транспортом відбувається за рахунок збільшення ролі залізничного транспорту.

В цілому, Україна має великий потенціал для розвитку міжнародного річкового судноплавства. Її територією протікають Дніпро, Південний Буг, а також Дунай, який забезпечує сполучення з портами Німеччини, Австрії, Словаччини, Угорщини, Хорватії, Сербії та Чорногорії, Болгарії, Румунії.

Однак Україна має певні проблеми, пов’язані з правовим регулюванням річкових перевезень вантажів, в тому числі міжнародних. Це пов’язано з тим, що відносини в цій галузі регулюються Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР, який було прийнято ще в 1955 році і який не може забезпечити належний рівень регламентації відносин, що виникають між річковими перевізниками та їх клієнтами. Для вирішення питань регламентації міжнародних річкових перевезень, а також для захисту своїх інтересів Україна з 1997 року бере участь в роботі органів внутрішнього водного транспорту Європейської економічної комісії ООН.

Повертаючись до загальноєвропейських проблем річкового транспорту, можна констатувати, що кризу річкового судноплавства можна подолати тільки спільними зусиллями всіх європейських країн шляхом проведення таких першочергових заходів:

- усунення податкової дискримінації річкового транспорту, створення однакових умов роботи для всіх видів транспорту;
- зняття обмежень при фрахтуванні суден;
- вдосконалення організації проведення вантажних робіт;

- скорочення адміністративного втручання в діяльність приватних річкових перевізників;
- кооперація річкового транспорту з наземними перевізниками;
- прийняття відповідних програм для підтримки і розвитку річкового транспорту в Європі.

Щодо правового регулювання річкових перевезень вантажів, на міжнародному рівні вони регламентуються наступними нормативно-правовими актами.

**1. Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПВВ)**, прийнята в Будапешті 22 червня 2001 р. з метою встановлення деяких єдиних правил, що стосуються договору перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

КПВВ підписали Бельгія, Болгарія, Люксембург, Молдова, Нідерланди, Німеччина, Польща, Португалія, Румунія, Словаччина, Угорщина, Україна (у червні 2002 р.), Франція, Чеська Республіка і Швейцарія.

Конвенція розкриває зміст понять «договір перевезення», «перевізник», «фактичний перевізник», «вантажовідправник», «транспортний документ», «вантаж» та ін.

Так, під договором перевезення розуміється будь-який договір, незалежно від його кваліфікації, згідно з яким перевізник за сплату фрахту зобов'язується перевезти вантаж внутрішніми водними шляхами. КПВВ застосовується до будь-якого договору перевезення, згідно з яким місце прийомки і місце здачі вантажу розташовані у двох різних країнах, з яких щонайменше одна є учасницею Конвенції. Не мають значення національна належність, місце реєстрації, порт прописки судна, місце знаходження або місце перебування перевізника, вантажовідправника або вантажоодержувача.

Глава II Конвенції встановлює основні права та обов'язки сторін договору.

Вантажовідправник зобов'язаний:

- сплатити суми, які належать за договором перевезення;
- до передачі вантажу надати перевізникові в письмовій формі дані про вантаж і всі необхідні супровідні документи;
- упакувати вантаж таким чином, щоб запобігти його втраті або ушкодженню, виключити можливість завдання шкоди судну або іншому вантажу;
- передбачити належне маркірування вантажу;

- завантажити, уложити і закріпити вантаж, якщо в договорі не вказано інше;
- в разі перевезення небезпечного вантажу – в письмовій формі інформувати перевізника про характер вантажу і запобіжні заходи, яких необхідно вжити.

Основними обов'язками перевізника є:

- перевезення вантажу в належні строки та його здача вантажоодержувачу в обумовленому місці і в такому ж стані, в якому вантаж був одержаний від вантажовідправника;
- забезпечення належного стану судна, а саме: здатності судна прийняти вантаж, його придатності до плавання, укомплектованості екіпажем, наявності на його борті національних та міжнародних дозволів, необхідних для перевезення відповідного вантажу;
- забезпечення того, щоб навантаження, укладка та кріплення вантажу не впливали на безпеку судна;
- інформування вантажовідправника про здійснення перевезення або його частини фактичним перевізником.

Перевізник має право самостійно визначати, яке судно буде використовуватися для перевезення, а також у деяких випадках він може без згоди вантажовідправника перевантажувати вантаж на інше судно або інший тип судна.

Зауважено, що всі положення Конвенції, які стосуються перевізника, застосовуються й до фактичного перевізника.

КПВВ встановлює випадки розірвання договору перевезення, порядок видачі вантажу.

Договір перевезення вантажу підтверджується транспортним документом – документом, що також підтверджує приймання і навантаження вантажу на судно перевізником. Транспортний документ може бути складено у вигляді коносаменту, накладної або будь-якого іншого документа, що використовується в комерційній практиці. Відсутність транспортного документу, його неповне оформлення не впливають на дійсність договору перевезення.

Оговорено, що коносамент видається перевізником відправнику тільки на вимогу останнього, якщо це було оговорено до навантажування вантажу або до його прийняття до перевезення.

Особлива увага приділяється відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок втрати або пошкодження вантажу, що сталися після його прийняття до перевезення і до моменту здачі вантажоодержувачу. Так, сума відповідальності перевізника не може

перевищувати 666,67 СПЗ за кожне вантажне місце або 2 СПЗ за кожен кілограм ваги втраченого/пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума більше.

Закріплений вичерпний перелік обставин звільнення перевізника від відповідальності, порядок пред'явлення претензій та позовів, а також встановлені строки позовної давності.

**2. Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами (ВОПНВ)**, підписана в Женеві 26 травня 2000 р. з метою:

- підвищення безпеки міжнародних перевезень небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами;
- сприяння охороні навколишнього середовища;
- полегшення транспортних операцій та сприяння розвитку міжнародної торгівлі.

Угода не застосовується до перевезення небезпечних вантажів морськими суднами морськими судноплавними шляхами, що є частиною внутрішніх водних шляхів, а також до перевезень небезпечних вантажів військовими кораблями.

Угода розкриває зміст таких понять, як «судно», «небезпечні вантажі», «міжнародне перевезення небезпечних вантажів», «внутрішні водні шляхи» та ін.

Угода надає кожній країні-учасниці право регламентації або заборони ввезення на свою територію небезпечних вантажів з будь-яких інших причин, ніж безпека перевезення.

Невід'ємною частиною Угоди є правила, що додаються до неї. Вони містять:

- приписи, що стосуються міжнародного перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами;
- приписи і процедури, що стосуються огляду, видачі свідоцтв про допущення, спеціальних дозволів, контролю, підготовки експертів;
- загальні перехідні положення;
- додаткові перехідні положення, що застосовуються на окремих внутрішніх водних шляхах.

ВОПНВ є чинною для України.

**3. Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення (УМВШ),** укладена в Женеві 19 січня 1996 р. з метою полегшення і розвитку в Європі міжнародних перевезень річковим транспортом.

Положення Угоди є узгодженим планом розвитку і будівництва мережі внутрішніх водних шляхів, так званої «мережі внутрішніх водних шляхів категорії Е».

Угода має три додатки, що є її невід'ємною частиною:

- Додаток 1: Внутрішні водні шляхи міжнародного значення;
- Додаток 2: Порти внутрішнього плавання міжнародного значення;
- Додаток 3: Технічні та експлуатаційні характеристики внутрішніх водних шляхів міжнародного значення.

УМВШ також є чинною для України.

**4. Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання (КОВВ)**, прийнята в Женеві 1 березня 1973 р. з метою встановлення єдиних норм, що стосуються відповідальності власників суден внутрішнього плавання.

КОВВ встановлює, що власник судна внутрішнього плавання може обмежити свою відповідальність шляхом створення лімітованого фонду. Розмір, порядок створення і розподілу такого фонду регламентований ст.ст. 5-8 Конвенції.

Крім власників суден, КОВВ застосовується до осіб, що експлуатують судна, орендарів, довірених розпорядників судновласників і фрахтівників.

Положення Конвенції закріплюють, що відповідальність може бути обмежена як за договірними, так і позадоговірними претензіями, зокрема, які випливають з втрати або пошкодження вантажу чи іншого майна, що знаходиться на борті судна, а також з інших підстав. Крім того, наведений перелік претензій, які не підлягають обмеженню відповідальності.

КОВВ для України є чинною.

**5. Конвенція про режим судноплавства на Дунаї**, підписана в Белграді 18 серпня 1948 р. Союзом РСР, Народною Республікою Болгарія, Угорською Республікою, Румунською Народною Республікою, Українською РСР, Чехословацькою Республікою і Федеративною Народною Республікою Югославія.

До цієї Конвенції 26 березня 1998 р. було внесено зміни Додатковим протоколом, який Україна ратифікувала Законом №664-XIV від 14 травня 1999 р.

Конвенцію прийнято з метою забезпечення вільного судноплавства на Дунаї відповідно до інтересів і суверенних прав придунайських країн, а також зміцнення економічних і культурних зв'язків придунайських країн між собою і з іншими країнами.

Встановлено, що навігація на Дунаї повинна бути вільною і відкритою для громадян, торгових суден і товарів усіх держав на основі рівності щодо портових і навігаційних зборів та умов торговельного судноплавства.

Країни-учасниці Конвенції зобов'язалися утримувати свої ділянки Дунаю в судноплавному стані для річкових і на відповідних ділянках морських суден і виконувати необхідні роботи для забезпечення і поліпшення умов судноплавства, а також не чинити перешкод для судноплавства на фарватерах Дунаю.

Глава II Конвенції встановлює склад і компетенцію Дунайської Комісії та спеціальних річкових адміністрацій.

Глава III присвячена режиму судноплавства Дунаєм. Зазначено, що при встановленні правил плавання придунайські держави повинні враховувати положення про плавання Дунаєм, встановлені Дунайською Комісією.

Судна, що плавають Дунаєм, мають право заходити в порти, виконувати в них вантажні й розвантажувальні операції, посадку і висадку пасажирів, поповнювати запаси палива і предметів постачання. При цьому вони повинні додержуватися правил, встановлених відповідними придунайськими державами.

Санітарні й поліцейські правила, що застосовуються на Дунаї, повинні здійснюватися без дискримінації з мотивів національної приналежності суден, пунктів їх відправлення і призначення або з будь-яких інших причин.

Плавання Дунаєм військових кораблів усіх непридунайських країн забороняється. Плавання Дунаєм військових кораблів придунайських країн за межами країни, прапор якої несе корабель, може здійснюватися лише за домовленістю між заінтересованими придунайськими державами.

Конвенція має два додатки, що є її невід'ємною частиною.

**6. Рейнські правила 1979 р.**, які визначають поняття загальної аварії та регламентують порядок відшкодування вимог, що випливають з такої аварії.

Так, під загальною аварією розуміється ситуація, коли з метою охорони судна і вантажу при надзвичайних обставинах свідомо і розумно здійснюються надзвичайні пожертвування та витрати. Загальною аварією не визнаються втрати або збитки, понесені судном або вантажем внаслідок затримки (під час рейсу або внаслідок простою), а також будь-які непрямі збитки (наприклад, упущені ринкові можливості).

Правила встановлюють порядок відшкодування витрат за ремонт судна, за втрачений або пошкоджений вантаж, за огляд та розслідування причин загальної аварії, та ін.

Зокрема, сума відшкодування за пошкодження або втрату вантажу повинна дорівнювати збитку, якого внаслідок цього зазнав власник вантажу.

З метою розвитку і зміцнення співробітництва в галузі річкового транспорту Україна укладає **двосторонні угоди** з деякими країнами, зокрема:

1) Угода між Урядом України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, підписана в м. Бонн 14 липня 1992 р.;
2) Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Хорватія про судноплавство на внутрішніх водних шляхах, підписана в м. Загреб 16 квітня 2004 р.;
3) Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про судноплавство на внутрішніх водних шляхах (Розпорядження КМУ про її підписання №105-р від 22 лютого 2006 р.).

Положення таких угод встановлюють основні правові, технічні й економічні умови співробітництва в галузі річкового транспорту. Як правило, країни-учасниці беруть на себе зобов'язання забезпечити сприятливі умови для безперешкодного плавання суден іншої сторони своїми внутрішніми водними шляхами, надавати їм необхідну допомогу при аваріях і нещасних випадках, визнавати документи суден і членів екіпажу, та інші.

## 2.6 Правове регулювання міжнародних змішаних перевезень

Перевезення за участю кількох видів транспорту сьогодні отримали значний розвиток в усьому світі, особливо в Західній Європі та США. Одним із завдань транспортної політики ЄС є подальше зростання обсягів таких перевезень та їх технологічне вдосконалення. Особливого значення набувають змішані перевезення за участю залізничного і водного (морського й річкового) видів транспорту, оскільки їх негативний вплив на природне середовище є значно меншим, ніж в автомобільного транспорту. До того ж, морські перевізники, як правило, не можуть здійснювати перевезення «від дверей до дверей» без допомоги інших видів транспорту.

Однак розвиток змішаних перевезень ставить низку питань, вирішення яких можливо лише за умови тісного міжнародного співробітництва, зокрема:

- визначення правового статусу перевізників, які виконують змішане перевезення;
- визначення взаємних прав, обов'язків і відповідальності перевізників;
- розподіл відповідальності перевізників перед вантажовідправником або власником вантажу.

Перше ніж перейти до огляду правового регулювання змішаних перевезень на міжнародному рівні, автор вважає за доцільне визначити деякі базові терміни, які використовуються в міжнародній комерційній практиці для позначення окремих видів змішаних перевезень[22].

Мультимодальне (змішане) перевезення – перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту, при якому один з перевізників організовує все транспортування з пункту відправлення до пункту призначення з перевалкою з одного виду транспорту на інший.

Інтермодальне перевезення – послідовне перевезення вантажів декількома видами транспорту в одній транспортній одиниці (наприклад, контейнері) або транспортному засобі без перевантажування самого вантажу при його перевалці на інший вид транспорту.

Комбіноване перевезення – це інтермодальне перевезення, при якому на більшій частині шляху вантаж переміщується залізницею, річкою або морем і лише на початковій/кінцевій частині маршруту перевозиться автомобілем, причому на максимально короткі відстані.

Здійснення змішаних перевезень регулюються окремими розділами конвенцій та угод, що регламентують перевезення тим чи іншим видом транспорту (наприклад, КДПВ від 19 травня 1956 р., Гаазькі правила від 25 серпня 1924 р., Гамбурзькі правила 1978 р.). Однак існують міжнародні нормативно-правові акти, що повністю присвячені змішаним перевезенням, серед яких слід відзначити наступні.

---

[22] Докладніше див.: Милославская С.В. Терминология смешанных перевозок // Железнодорожный транспорт. – 1996. – №9. – С. 30-32; Куренков П.В., Курбатова А.В. Терминология смешанных перевозок // Железнодорожный транспорт. – 2000. – №3. – С. 66-68.

**1. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів**, прийнята в Женеві 24 травня 1980 р.

Конвенція визначає міжнародне змішане перевезення як перевезення вантажів щонайменше двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, де вантажі надходять у відання оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні. Під оператором змішаного (далі – оператор) перевезення розуміється будь-яка особа, яка від свого імені укладає договір змішаного перевезення і виступає як сторона договору, а не як агент, і бере на себе відповідальність за виконання договору.

Частина II Конвенції встановлює порядок документального оформлення міжнародного змішаного вантажного перевезення. Згідно з положеннями цієї частини, коли вантажі приймаються оператором у своє відання, він повинен видати документ змішаного перевезення – документ, що засвідчує договір змішаного перевезення, прийняття вантажу оператором, а також його обов'язок доставити вантаж згідно з умовами договору.

За вибором вантажовідправника такий документ може бути оборотним або необоротним. Якщо видається оборотний документ, він має бути складений як ордерний документ або документ на пред'явника. Якщо видається необоротний документ, в ньому має бути вказаний вантажоодержувач.

Документ змішаного перевезення підписується оператором або уповноваженою ним особою. Вимоги до змісту такого документу встановлюються ст. 8 Конвенції.

Третя частина Конвенції встановлює підстави і межи відповідальності оператора. Встановлено, що оператор відповідає за вантаж з моменту його прийняття до свого відання і до моменту видачі вантажоодержувачу.

Оператор відповідає за шкоду, що стала наслідком втрати, пошкодження або затримки в доставці вантажу. Межі відповідальності оператора становлять 920 СПЗ за місце або іншу вантажну одиницю, або 2,75 СПЗ за 1 кг ваги брутто втраченого/пошкодженого вантажу. Згідно зі ст. 18 такі межі відповідальності можуть збільшуватися за згодою оператора і вантажовідправника.

Частина IV Конвенції присвячена відповідальності вантажовідправника. Так, вантажовідправник несе відповідальність за

шкоду, заподіяну оператору, якщо така шкода була заподіяна через вину або недбалість вантажовідправника, його службовців або агентів.

Встановлюються спеціальні правила щодо небезпечних вантажів. Так, вантажовідправник повинен позначити небезпечний вантаж за допомогою маркування або будь-яким іншим чином. При передачі такого вантажу оператору вантажовідправник повинен проінформувати його про небезпечний характер вантажу і, за необхідності, про запобіжні заходи, яких необхідно вжити при поводженні з вантажем.

Якщо вантажовідправник цього не зробить, він несе відповідальність перед оператором за шкоду, яка виникла внаслідок відвантаження небезпечного вантажу. До того ж, оператор має право в будь-який час вивантажити, знищити або знешкодити такий вантаж без сплати компенсації.

П'ята частина Конвенції встановлює порядок пред'явлення вимог і позовів, строки позовної давності, правила визначення місця арбітражного розгляду.

Невід'ємною частиною Конвенції є Додаток, що містить Положення щодо митних питань, які стосуються міжнародних змішаних перевезень вантажів.

Для України ця Конвенція є чинною.

**2. Угода про міжнародне пряме змішане залізнично-водне вантажне сполучення (МЗВС)**, укладена в Софії 14 грудня 1959 р. урядами Народної Республіки Болгарії, Угорської Народної Республіки, Германської Демократичної Республіки, Польської Народної Республіки, Румунської Народної Республіки, Союзу РСР і Чехословацької Республіки з метою найбільш раціонального використання залізничного і водного транспорту (на річці Дунай).

Згідно з МЗВС, умови перевезення вантажів в міжнародному прямому змішаному залізнично-водному сполученні, а також права, обов'язки, відповідальність і взаємовідносини між перевізниками (залізницями, дунайськими портами і судноплавними підприємствами) і вантажовідправниками/вантажоодержувачами регулюються правилами та інструкціями, узгодженими транспортними міністерствами і міністерствами зовнішньої торгівлі країн-учасниць Угоди.

Цими ж правилами та інструкціями регламентуються тарифні питання і взаємовідносини перевізників (залізниць, дунайських портів і судноплавних підприємств) між собою.

Оплата транспортних витрат (провізної плати, додаткових зборів та інших платежів) за перевезення вантажів в міжнародному прямому змішаному залізнично-водному вантажному сполученні здійснюється згідно з умовами поставок між зовнішньоторговельними організаціями країн-учасниць Угоди.

МЗВС є чинною для України за правонаступництвом.

**3. Європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об'єкти (УЛКП)**, укладена в Женеві 1 лютого 1991 р.

Угода містить визначення термінів «комбіноване перевезення», «мережа важливих ліній міжнародних комбінованих перевезень», «відповідні об'єкти». Так, під комбінованим перевезенням розуміється перевезення вантажів на одній транспортній одиниці з використанням декількох видів транспорту.

Під відповідними об'єктами в Угоді розуміються термінали, прикордонні пункти, станції обміну груп вагонів, станції зміни колісних пар і залізнично-поромні переправи/порти, що мають важливе значення для міжнародних комбінованих перевезень.

Країни-учасниці УЛКП прийняли її положення в якості узгодженого міжнародного плану розвитку і функціонування мережі найважливіших ліній міжнародних комбінованих перевезень, який вони мають намір здійснити в рамках національних програм.

Перелік залізничних ліній, терміналів, прикордонних станцій, станцій зміни колісних пар, залізнично-поромних переправ, а також їхні цільові характеристики і стандарти містяться в додатках до Угоди, що є її невід'ємною частиною:

Додаток 1: Залізничні лінії, що мають важливе значення для міжнародних комбінованих перевезень;

Додаток 2: Об'єкти, що мають важливе значення для міжнародних комбінованих перевезень;

Додаток 3: Технічні характеристики мережі найважливіших ліній міжнародних комбінованих перевезень;

Додаток 4: Експлуатаційні характеристики поїздів і мінімальні вимоги до інфраструктури.

Україна приєдналася до УЛКП згідно з Указом Президента №1077/2005 від 11 липня 2005 р.

**4. Міжнародні правила, що відносяться до документа на змішане перевезення**, підготовлені в 1973 р. Міжнародною торговельною палатою (International Chamber of Commerce – ICC), – **Правила ICC**.

Розвиток транспорту в 60-70 рр. XX ст. викликав значне збільшення наскрізних перевезень вантажів з послідовним використанням декількох видів транспорту. Таке змішане перевезення передбачало видачу кількох перевізних документів для кожного виду транспорту, що було неефективним з точки зору міжнародної торгівлі. Назріла необхідність у наскрізному транспортному документі, який мав охоплювати перевезення від початку до кінця.

На той час ще не існувало міжнародної конвенції, яка б спеціально застосовувалась до змішаних перевезень. Це спонукало Міжнародну торговельну палату розробити деяку мінімальну кількість уніфікованих правил, які б регламентували видачу документу СТ (combined transport document) і які б відповідали вимогам заінтересованих осіб.

При видачі цього документу СТО (combined transport operator – оператор змішаного перевезення) цілком і повністю приймає на себе відповідальність за здійснення змішаного перевезення, а також за певних умов несе відповідальність за втрату або пошкодження вантажу і за прострочення в його доставці протягом усього змішаного перевезення.

При цьому оговорено, що Правила не регламентують комерційне і фінансове положення СТО.

В цілому, Правила значно спрощують міжнародні торговельні операції та покращують умови їх фінансування.

Правила застосовуються до будь-якого договору, що укладається з метою виконання та/або організації виконання змішаного перевезення вантажу і підтверджуються документом на змішане перевезення.

Правила визначають такі поняття, як «змішане перевезення», «оператор змішаного перевезення (СТО)», «документ на змішане перевезення (документ СТ)» та інші.

Документ СТ є доказом договору про виконання або організацію виконання змішаного перевезення вантажу. Згідно з Пра-

вилами документ СТ може видаватися як оборотний або необоротний документ.

Положення Правил встановлюють взаємні прав та обов'язки сторін договору змішаного перевезення, а також відповідальність СТО за втрату або пошкодження вантажу і за прострочення в його доставці.

Нажаль, Україна на сьогоднішній день не уклала **двосторонніх** і **багатосторонніх** угод, що регламентують міжнародні змішані перевезення вантажів. Практична потреба в таких угодах існує, оскільки обсяги міжнародних змішаних перевезень постійно зростають, а їхня ефективність напряму залежить від якісного правового регулювання.

Уряд України вже робить певні кроки для регламентації змішаних перевезень з окремими країнами. Так, Кабінет Міністрів України своїми розпорядженнями від 7 вересня 2006 р. №481-р. та від 1 березня 2007 р. №75-р схвалив проекти двосторонніх угод про міжнародні комбіновані перевезення з Азербайджаном і Словенією відповідно, та уповноважив Міністра транспорту України на їх підписання.

## 2.7 Правове регулювання окремих питань міжнародних вантажних перевезень

Міжнародні вантажні перевезення в основному регламентуються конвенціями та угодами, що стосуються окремих видів транспорту. Але деякі міжнародні нормативно-правові акти охоплюють діяльність кількох видів транспорту або регламентують окремі питання, які стосуються вантажних перевезень взагалі, без прив'язки до будь-якого конкретного виду транспорту. Саме розгляду таких джерел правового регулювання міжнародних вантажних перевезень присвячується це питання.

**1. Митна конвенція, що стосується контейнерів**, прийнята в Женеві 2 грудня 1972 р. з метою розширення і полегшення міжнародних контейнерних перевезень. Її положення відмінили і замінили аналогічну женевську конвенцію від 18 травня 1956 р.

Конвенція містить визначення термінів «ввізне мито і збори», «тимчасове ввезення», «контейнер», «підприємство з експлуатації контейнерів» та ін. Контейнером, зокрема, визнається транспортне обладнання (клітка, цистерна, що знімається, або інший подібний пристрій), яке:

- є повністю або частково закритою ємністю, призначену для поміщення вантажів;
- призначено для багаторазового використання;
- має спеціальну конструкцію, яка полегшує перевезення вантажів одним або кількома видами транспорту без проміжного перевантажування вантажів;
- сконструйоване таким чином, щоб було полегшено його перевантажування з одного виду транспорту на інший;
- сконструйоване таким чином, щоб його можна було легко завантажувати і розвантажувати;
- має внутрішній об'єм не менше одного кубічного метру.

До контейнерів прирівнюються кузови, що знімаються.

Кожна країна-учасниця Конвенції дозволяє тимчасове ввезення як завантажених, так і порожніх контейнерів. Під тимчасовим ввезенням розуміється ввезення, за умови наступного вивозу, зі звільненням від сплати митних зборів і мита, без застосування імпортних заборон та обмежень. Умови і процедури тимчасового ввезення контейнерів регламентуються главою II Конвенції.

Контейнери, які ввезено згідно з процедурою тимчасового ввозу, підлягають вивозу впродовж трьох місяців з дня їх ввезення. Однак цей термін може бути збільшений компетентними митними органами.

Конвенція також встановлює вимоги щодо допуску контейнерів для міжнародних перевезень вантажів під митними печатками і пломбами.

Конвенція має 7 додатків, які є її невід'ємною частиною:

Додаток 1: Положення щодо маркірування контейнерів;

Додаток 2: Процедура тимчасового ввозу;

Додаток 3: Використання контейнерів у внутрішніх перевезеннях;

Додаток 4: Правила щодо технічних умов, які застосовуються до контейнерів, що можуть допускатися до міжнародних перевезень під митними печатками і пломбами;

Додаток 5: Процедура допуску контейнерів, що відповідають технічним вимогам;

Додаток 6: Пояснювальні записки;

Додаток 7: Склад і правила Адміністративного комітету.

Україна до цієї Конвенції не приєдналася.

**2. Міжнародна конвенція щодо безпечних контейнерів,** прийнята в Женеві 2 грудня 1972 р. з метою підтримки високого рівня безпеки людського життя при обробці, штабелюванні і перевезенні контейнерів, а також полегшення міжнародних контейнерних перевезень.

Сфера дії Конвенції поширюється на нові та існуючі контейнери, що використовуються у міжнародних перевезеннях, крім контейнерів, які спеціально призначені для повітряних перевезень.

Згідно з нормами Конвенції, кожен новий контейнер підлягає допущенню згідно з процедурою випробування за типом конструкції, або з процедурою випробування окремих контейнерів. Існуючі контейнери, у свою чергу, повинні пройти процедуру допущення згідно з відповідними положеннями про допущення існуючих контейнерів.

Конвенція має два додатки, що є її невід'ємною частиною:

Додаток 1: Правила випробування, огляду, допущення та утримання контейнерів;

Додаток 2: Конструктивні вимоги безпеки та випробування.

Від імені Уряду Союзу РСР Конвенція підписана в Лондоні 23 серпня 1973 р. Для України вона є чинною за правонаступництвом.

**3. Конвенція про цивільну відповідальність за шкоду, заподіяну при перевезенні небезпечних вантажів автомобільним, залізничним та внутрішнім водним транспортом (КЦПНВ),** прийнята в Женеві 10 жовтня 1989 р. з метою встановлення єдиних правил, що забезпечують відповідне та найшвидше відшкодування шкоди, яка виникла внаслідок перевезення небезпечних вантажів зазначеними видами транспорту.

Конвенція застосовується до позовів, за винятком тих, що виникають з будь-якого договору на перевезення вантажів або пасажирів, за шкоду, заподіяну внаслідок перевезення небезпечних вантажів.

Перевізник несе відповідальність за шкоду з моменту інциденту. КЦПНВ містить перелік випадків, за яких перевізник від відповідальності звільняється.

Відповідальність перевізника обмежується наступними сумами:

1) на автомобільному та залізничному транспорті:

- стосовно позовів, пов'язаних зі смертю або тілесним ушкодженням – 18 млн. СПЗ;
- стосовно будь-яких інших позовів – 12 млн. СПЗ;

2) на внутрішньому водному транспорті:

- стосовно позовів, пов'язаних зі смертю або тілесним ушкодженням – 8 млн. СПЗ;
- стосовно будь-яких інших позовів – 7 млн. СПЗ;

Перевізник не має права на таке обмеження відповідальності, якщо буде доведено, що шкоду заподіяно внаслідок його вчинку або упущення, які він здійснив з метою завдання такої шкоди або у зв'язку з безвідповідальністю.

Для забезпечення своєї відповідальності перевізник зобов'язаний здійснити страхування або надати інше фінансове забезпечення (наприклад, банківську гарантію), якщо перевезення небезпечних вантажів здійснюється територією країни-учасниці Конвенції.

Кожна країна-учасниця призначає один або декілька компетентних органів, уповноважених видавати або засвідчувати свідоцтва, які підтверджують страхове або інше фінансове забезпечення відповідальності перевізника. Вимоги до змісту таких свідоцтв, порядок їхньої видачі встановлені ст. 14 КЦПНВ.

Вимоги про відшкодування можуть пред'являтися тільки в суді країни-учасниці Конвенції, на території якої:

- було заподіяно шкоду внаслідок інциденту; або
- виник інцидент; або
- було вжито попереджувальних заходів для запобігання або зменшення шкоди; або
- знаходиться звичайне місце знаходження перевізника.

Станом на 14 жовтня 1999 р. Конвенція ще не набрала чинності.

Україна в КЦПНВ участі не бере.

**4. Конвенція ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі**, прийнята у Відні 19 квітня 1991 р. Основна мета Конвенції – врегулювання невизначеності правового режиму, що застосовується до вантажів у процесі міжнародного перевезення, коли такі вантажі не знаходяться ані у віданні перевізників, ані у віданні власників вантажів, а перебувають у віданні операторів транспортних терміналів. Конвенція також спрямована на полегшення руху вантажів шля-

хом встановлення уніфікованих норм щодо відповідальності за втрату, ушкодження або затримку в передачі таких вантажів, коли вони знаходяться у віданні операторів транспортних терміналів і не підпадають під дію норм конвенцій, про перевезення вантажів різними видами транспорту.

Конвенція визначає оператора транспортного терміналу (далі – оператора) як особу, що зобов'язується прийняти у своє відання вантаж, який є об'єктом міжнародного перевезення, з метою надання або забезпечення надання транспортних послуг стосовно цього вантажу.

Оператор несе відповідальність за вантаж з моменту його прийняття у своє відання до моменту передачі особі, уповноваженій на прийняття вантажу.

На вимогу замовника оператор повинен у розумний термін:

- засвідчити одержання ним вантажу шляхом підписання наданого замовником документу, що ідентифікує вантаж; або
- видати підписаний документ, який ідентифікує вантаж, засвідчує факт і дату одержання ним вантажу, а також містить відомості про стан і кількість вантажу.

Оператор несе відповідальність за шкоду, яка є наслідком втрати або пошкодження вантажу, а також затримки в його передачі, якщо не доведе, що він, його службовці чи агенти вжили усіх необхідних заходів для запобігання таких обставин та їх наслідків.

Відповідальність оператора за втрату чи пошкодження вантажу обмежується сумою, яка не перевищує 8,33 СПЗ за 1 кг ваги брутто втраченого чи пошкодженого вантажу. Однак у разі, якщо вантаж передається оператору одразу ж після перевезення морем чи внутрішніми водними шляхами або якщо вантаж передається чи має передаватися оператором для такого перевезення, його відповідальність обмежується сумою, що не перевищує 2,75 СПЗ за 1 кг ваги брутто втраченого чи ушкодженого вантажу.

Відповідальність оператора за затримку в передачі вантажу обмежується сумою, у 2,5 рази кратною винагороді, що належить до сплати оператору за його послуги щодо затриманого вантажу, але не перевищує розміри такої винагороди стосовно партії, частиною якої є затриманий вантаж. Затримка у передачі вантажу має місце, якщо оператор не передає вантаж або не надає його у розпорядження особі, уповноваженій на його прийняття, у межах

строку, прямо визначеного угодою, а за її відсутності –в межах розумного строку після одержання запиту на вантаж від такої особи.

Сукупна відповідальність оператора не повинна перевищувати суми, яка належала б до сплати у разі повної втрати вантажу.

Оператор має право погодитися на встановлення більш високих меж відповідальності.

Конвенція містить перелік обставин, за яких оператор втрачає право на обмеження відповідальності, оговорює спеціальні правила щодо небезпечних вантажів, встановлює порядок повідомлення оператора про втрату, пошкодження чи затримку вантажу, строки позовної давності тощо.

Конвенцію підписали Грузія, Іспанія, Мексика, США і Філіппіни. Станом на травень 1998 р. ратифікувала Конвенцію та приєдналася до неї лише Грузія (21 березня 1996 р.).

**5. Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ)**, укладена в Женеві 1 вересня 1970 р. з метою поліпшення умов зберігання якості швидкопсувних харчових продуктів під час їх перевезення.

Згідно з нормами Угоди, міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів здійснюються за допомогою спеціальних транспортних засобів – «ізотермічних транспортних засобів», «льодовників», «рефрижераторів», «транспортних засобів, що опалюються», визначення і технічні вимоги до яких містяться в Додатку 1 до Угоди.

Положення Угоди застосовуються до перевезень швидкопсувних харчових продуктів залізничним та автомобільним транспортом, а також до морських перевезень на відстань не більше 150 км.

Україна в УПШ участі не бере.

**6. Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням**, підписана в Базелі 22 березня 1989 р.

Кожна країна учасниця зобов’язалася вживати належних заходів для забезпечення безпеки транскордонних перевезень небезпечних відходів, а також надання заінтересованим країнам інформації стосовно таких перевезень.

Закріплено, що транскордонне перевезення небезпечних відходів дозволяється за умови, якщо країна експорту не має технічних можливостей, об'єктів і місць для екологічно обґрунтованого та ефективного видалення таких відходів, або такі відходи необхідні країні імпорту в якості сировини для підприємств з рециркуляції.

Країна експорту повинна письмово повідомляти компетентні органи заінтересованих країн про будь-яке транскордонне перевезення небезпечних відходів, що планується. Країна імпорту, у свою чергу, направляє відповідь у письмовій формі про згоду на таке перевезення, відмову в перевезенні або про надання додаткової інформації. В будь-якому випадку, країна експорту не дозволяє виробнику/експортеру починати транскордонне перевезення, доки не одержить письмової згоди від країни імпорту.

Будь-яке транскордонне перевезення небезпечних відходів покривається страхуванням, заставою або іншою гарантією на вимогу країни імпорту або країни транзиту, що сторонами Конвенції.

Конвенція містить перелік обставин, за яких транскордонні перевезення небезпечних відходів вважаються незаконним обігом.

Невід'ємною частиною Базельської конвенції є додатки:
Додаток I: Категорії речовин, що підлягають регулюванню;
Додаток II: Категорії відходів, що потребують особливого розгляду;
Додаток III: Перелік небезпечних властивостей;
Додаток IV: Операції з видалення;
Додаток V.A: Інформація, яку має містити повідомлення;
Додаток V.B: Інформація, яку має містити документ про перевезення;
Додаток V.1: Арбітраж.

Конвенція набрала чинності 5 травня 1992 р. Україна приєдналася до неї згідно із Законом №803-XIV від 1 липня 1999 р.

**7. Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія**, укладена в Баку 8 вересня 1998 р. на Міжнародній Конференції щодо відновлення історичного шовкового шляху. Угоду підписали Азербайджанська Республіка, Республіка Вірменія, Республіка Болгарія, Грузія, Республіка Казахстан, Киргизька Республіка, Республ-

ліка Молдова, Румунія, Республіка Таджикистан, Турецька Республіка, Республіка Узбекистан та Україна (ратифікувала Угоду Законом №1440-III від 10 лютого 2000 р.).

Положення Угоди регулюють міжнародні вантажні та пасажирські перевезення між країнами-учасницями, а також транзитні перевезення через їхні території.

Цілями Основної Угоди є:

1) розвиток економічних відносин, торгівлі й транспортного сполучення в регіонах Європи, Чорного моря, Кавказу, Каспійського моря та Азії;
2) сприяння доступу до міжнародного ринку автомобільного, повітряного та залізничного транспорту, а також торгового судноплавства;
3) сприяння міжнародному перевезенню вантажів, пасажирів і міжнародному транспортуванню вуглеводневих продуктів;
4) забезпечення безпеки руху, збереження вантажів і охорони навколишнього середовища;
5) гармонізація транспортної політики, а також правових рамок у сфері транспорту;
6) створення рівних умов конкуренції між окремими видами транспорту.

Норми Угоди закріплюють, що податки, збори та інші платежі, незалежно від їхньої назви або призначення, не стягуються щодо транзитних перевезень, за винятком оплати витрат на транспортні, митні послуги, послуги, пов’язані з перевезенням, а також платежів за користування транспортною інфраструктурою. Тарифи на послуги у забезпеченні транзитних перевезень установлюються на пільгових умовах

Технічні додатки до Угоди є її невід’ємною частиною і мають обов’язковий характер для всіх країн-учасниць. Угода має наступні технічні додатки:

- Технічний Додаток до Основної Угоди щодо міжнародного автомобільного транспорту;
- Технічний Додаток до Основної Угоди щодо міжнародного залізничного транспорту (з двома примітками);
- Технічний Додаток до Основної Угоди щодо міжнародного торгового судноплавства;
- Технічний Додаток до Основної Угоди щодо митних процедур і обробки документів.

Угоду укладено на 10 років. Її дія продовжується на наступні п’ятирічні періоди, якщо країни-учасниці на заявлять про інше.

Окремі питання міжнародних вантажних перевезень регламентуються нормами угод та інших правових актів, що укладаються в рамках Співдружності Незалежних Держав.

**Угода про порядок транзиту через території держав-учасниць СНД**, вчинена в Мінську 4 червня 1999 р. урядами Азербайджанської Республіки, Республіки Вірменія, Республіки Білорусь, Грузії, Республіки Казахстан, Киргизької Республіки, Республіки Молдова, Російської Федерації, Республіки Таджикистан, Туркменістану, Республіки Узбекистан та України з метою сприяння спрощенню міжнародних транзитних перевезень товарів і шляхом уніфікації митних процедур.

Сторони Угоди домовилися, що товари, які переміщуються транзитом через території сторін повинні:

- залишатися в незмінному стані (крім змін внаслідок природного зносу або втрат при нормальних умовах транспортування і зберігання);
- не використовуватися в будь-яких інших цілях, крім транзиту;
- доставлятися в митний орган призначення в терміни, установлені митним органом країни відправлення.

Сторони зобов’язалися не обкладати митом і податками транспортні засоби і товари:

- що ввозяться з держав, які не беруть участі в Угоді, на митну територію країни-учасниці транзитом через митні території інших країн-учасниць Угоди;
- що вивозяться з митної території країн-учасниць в держави, які не беруть участі в Угоді, транзитом через митні території інших країн-учасниць;
- що переміщуються між країнами-учасницями Угоди транзитом через митні території інших країн-учасниць.

Згідно з положеннями Угоди, до зазначених товарів і транспортних засобів, що їх перевозять, не застосовуються заходи економічної політики – обмеження на ввезення і вивезення товарів, що включають квотування, ліцензування, встановлення максимальних і мінімальних цін, а також інші заходи регулювання взаємодії національної економіки зі світовим господарством.

Національним законодавством сторін Угоди можуть встановлюватися переліки окремих видів товарів, транзит яких заборонено, або для транзиту яких потрібне одержання спеціальних дозволів уповноважених органів країн-учасниць.

Митні органи країн-учасниць Угоди зобов'язалися взаємно визнавати національні засоби ідентифікації, а також документи, необхідні для контролю товарів і транспортних засобів, що їх перевозять.

Засоби і послуги щодо забезпечення транзиту товарів повинні надаватися експортерам, імпортерам або перевізникам у державі транзиту на умовах не гірших, ніж ті, на яких ті ж засоби і послуги надаються національним експортерам, імпортерам або перевізникам.

Питання, не врегульовані Угодою і пов'язані з переміщенням товарів і транспортних засобів, що їх перевозять через митні території країн-учасниць, повинні вирішуватися відповідно до їхнього національного законодавства.

Україна ратифікувала Угоду Законом №2283-III від 22 лютого 2001 р. із застереженням, що транзит підакцизних товарів через її територію здійснюється згідно з національним законодавством.

**Концепція узгодженої транспортної політики країн-учасниць Співдружності Незалежних Держав на період до 2010 р.**, затверджена Рішенням Ради керівників урядів СНД 15 вересня 2004 р. в м. Астана.

Концепція спрямована на вирішення двох груп проблем в галузі транспортного комплексу. Перша група проблем полягає в необхідності розвитку системності в нормативно-правовому, технологічному та інформаційному забезпеченні роботи транспортного комплексу, розвитку єдиних методів адаптації механізмів надання транспортних та експедиторських послуг до умов спільного ринку та їх гармонізації.

Друга група проблем визначається об'єктивною необхідністю подальшого використання в нових умовах нерівномірно розподіленого виробництва транспортної техніки та ремонтно-виробничої бази на територіях країн-учасниць СНД, а також розширення кооперації у використанні науково-технічного потенціалу країн-учасниць СНД.

Концепція встановлює пріоритети узгодженої транспортної політики країн-учасниць СНД, серед яких:

1) вдосконалення міжнародного нормативно-правового забезпечення роботи транспортної системи СНД;
2) розвиток транспортно-експедиційної діяльності і логістики;
3) забезпечення транзитних перевезень в СНД з використанням міжнародних транспортних коридорів;
4) забезпечення безпеки на транспорті й охорона навколишнього середовища;
5) вдосконалення державного цінового регулювання діяльності господарюючих суб'єктів на транспорті;
6) кооперація в галузі транспортного машинобудування;
7) вдосконалення тарифної політики.

Окрім зазначеної Концепції можна відзначити **Угоду про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів**, укладену в Москві 17 січня 1997 р. (ратифікована Законом України №104/98-ВР від 10 лютого 1998 р.), та **Угоду про принципи формування спільного транспортного простору і взаємодії країн-учасниць СНД в галузі транспортної політики**, укладену в Бішкеку 9 жовтня 1997 р. (Україна ратифікувала Законом №1126-XIV від 6 жовтня 1999 р.).

Україною укладені **багатосторонні** і **двосторонні угоди,** зокрема:

- Програма співробітництва між Міністерством транспорту України та Міністерством транспорту і комунікацій Литовської Республіки на 2004-2010 рр., підписана 20 травня 2004 р. у м. Паланга;
- Угода між Урядом Республіки Болгарія, Урядом Російської Федерації та Кабінетом Міністрів України про перевезення ядерних матеріалів між Російською Федерацією і Республікою Болгарія через територію України, підписана в Києві 27 квітня 2006 р. і ратифікована Законом України №47-V від 27 липня 2006 р.;
- Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про перевезення військових вантажів та персоналу через територію України, підписана в Берліні 12 липня 2006 р. і подана на ратифікацію Постановою КМУ №380 від 6 березня 2007 р.

Внутрішнє законодавство України, що регламентує окремі питання міжнародних перевезень, представлено нормативно-правовими актами планового характеру, які спрямовані на вдосконалення національної транспортної системи в контексті інтеграції України до Європейського Економічного Співтовариства і вступу до Світової Організації Торгівлі.

**Комплексна програма утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках**, затверджена Законом України №3022-III від 7 лютого 2002 р. (далі – Програма).

Вигідне географічне положення України на шляху основних транзитних потоків між Європою та Азією, наявність незамерзаючих чорноморських портів, розвинутої мережі залізниць, автомобільних доріг, трубопроводів створює всі необхідні передумови для збільшення обсягів транзиту вантажів. Технологічні потужності національної транспортної інфраструктури дають можливість щороку перевозити залізницями, внутрішнім водним та автомобільним транспортом і переробляти в портах понад 60-70 млн. тонн та доставляти трубопровідним транспортом близько 200 млн. тонн транзитних вантажів.

Однак фактичні обсяги транзиту становлять лише 200 млн. тонн, тобто наявний транзитний потенціал України використовується на 70%, а на транспорті загального користування (без трубопроводів) – лише на 50%.

За оцінками міжнародних експертів ООН та ЄС та прогнозами Ради з вивчення продуктивних сил Національної академії наук України, до 2010 року очікується збільшення товарообміну за напрямками європейської вісі «Північ-Південь» на 25-30%, євразійської – на 30-35%. У зв’язку з цим можливе відповідне збільшення транзитних перевезень територією України. Прогнозні оцінки їх обсягів наведені у таблиці 1.

Таблиця 1. Обсяги транзитних перевезень територією України

| Роки | Вид транспорту | | | Усього |
|---|---|---|---|---|
| | залізничний | автомобільний | трубопровідний | |
| 1995 | 40 | 2,3 | 152,1 | 194,5 |
| 1996 | 30,7 | 3,2 | 168,9 | 202,8 |
| 1997 | 32,2 | 2,8 | 163,3 | 198,3 |
| 1998 | 33,2 | 2,2 | 169,8 | 205,2 |
| 1999 | 33,3 | 2,1 | 162,9 | 198,3 |
| 2010 (прогноз) | 47 | 5 | 195 | 247 |

Транспортна система України спроможна забезпечити зростання транзитних перевезень. Проте невідповідність показників таких перевезень міжнародним вимогам щодо швидкості, неперервності, цілості вантажів, тарифів і цін на послуги не забезпечує не тільки їх зростання, а й стабілізації в існуючих обсягах.

Основними причинами, що стримують розвиток транзиту вантажів в Україні, є:

- невпорядкованість системи контролю вантажів на кордоні та справляння зборів;
- висока вартість послуг, що надаються митними брокерами, контрольними службами і транспортними терміналами;
- численні бюрократичні перепони при оформленні транзитних перевезень;
- низька швидкість доставки вантажів;
- несприятлива кримінальна обстановка;
- брак комплексного, в тому числі інформаційного обслуговування на шляху транзиту;
- недосконаліть комплексу правових актів, що регулюють транзитні перевезення та їх експедиційне обслуговування.

Ці проблеми й покликана розв’язати Програма, яка спрямована на забезпечення інтеграції України в європейську та світову економічні системи. Вона передбачає комплекс заходів, спрямованих на нормативно-правове забезпечення транзиту вантажів територією України, адаптацію національного законодавства до міжнародного транспортного права, техніко-технологічну модернізацію транспортної інфраструктури міжнародного значення та пунктів пропуску через державний кордон України, удосконалення тарифно-цінової та податкової політики у сфері міжнародного транзиту, впровадження логістичних технологій в організа-

цію транзитних вантажних, інформаційних та фінансових потоків, а також державне стимулювання залучення додаткових обсягів вантажів до транзиту через Україну.

Постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2006 р. №496 затверджена **Програма розвитку національної мережі транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр.**

Із розширенням ЄС постали завдання з виконання рішень Загальноєвропейських транспортних конференцій з формування пан'європейських (критських) міжнародних транспортних коридорів і транспортних зон. На території країн-членів ЄС формується нова мультимодальна транс'європейська транспортна мережа, а країни – нові члени ЄС і країни-кандидати на вступ до нього – Румунія і Болгарія – залучені до виконання широкомасштабного плану розбудови транс'європейської транспортної системи на період до 2020 року.

Одночасно з розробленням планів розвитку транспортних мереж ЄС здійснює перегляд діючої мережі транспортних коридорів з метою концентрації ресурсів на найважливіших напрямках. Для цього утворено Групу високого рівня, яка на основі пропозицій країн-учасниць, у тому числі України, розробила у листопаді 2005 р. карту основних маршрутів європейської транспортної мережі – мультимодальних осей північного, центрального, південно-східного, південно-західного напрямку та водних магістралей. Територією України проходить центральна вісь, яка включає маршрути, що відповідають напрямкам транспортних коридорів №№ 3, 5 і 9.

Метою Програми є розбудова національної мережі міжнародних транспортних коридорів, поліпшення її стану та збільшення пропускної спроможності, вдосконалення технології міжнародних перевезень за принципами логістичних товаропровідних систем.

В Додатку до Програми наведений перелік заходів щодо розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів на 2006-2010 роки.

Внаслідок виконання Програми очікується:

1) підвищення швидкості та пропускної спроможності національної мережі транспортних коридорів;
2) збільшення обсягів транзитних перевезень;
3) підвищення пропускної спроможності морських портів;

4) удосконалення технології перевезень на основі логістичних принципів та розвитку транспортно-складських комплексів;
5) зменшення транспортної складової у вартості товарів і послуг;
6) скорочення часу проведення митних, прикордонних та інших установлених законодавством контрольних процедур під час перетину державного кордону;
7) поліпшення навігаційного та інформаційного забезпечення перевезень;
8) скорочення часу транспортування і переробки вантажів;
9) розвиток системи транспортно-експедиційного обслуговування;
10) підвищення якості транспортних послуг;
11) зменшення кількості дорожньо-транспортних пригод;
12) впровадження супутніх послуг – страхування, ремонт, технічне обслуговування та заправка транспортних засобів;
13) збільшення прибутку від транзитних перевезень залізничним та морським транспортом на 20-25%;
14) прискорення європейської інтеграції України в галузі транспорту.

## 3 Правове регулювання міжнародних перевезень пасажирів і багажу окремими видами транспорту

### 3.1 Правове регулювання міжнародних автомобільних перевезень

До початку 70-х років XX ст. міжнародні автомобільні пасажирські перевезення регламентувалися внутрішнім законодавством країни, транспортна організація якої виступала перевізником, внаслідок чого умови перевезення на окремих лініях мали значні відмінності[23].

В подальшому були розроблені міждержавні угоди і конвенції, присвячені регулюванню міжнародних перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом. Серед них можна відзначити наступні:

[23] Див. Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Л.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень: Підручник. – К.: Зовнішня торгівля, 2004. – С. 88, 89.

**1. Угода про загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами**, укладена в Берліні 5 грудня 1970 р. урядами Угорської Народної Республіки, Германської Демократичної Республіки, Польської Народної Республіки, Союзу РСР, Чехословацької Соціалістичної Республіки з метою розвитку взаємного співробітництва в галузі міжнародних пасажирських перевезень, сприяння розширенню і поглибленню економічних зв'язків, наукового, культурного і туристичного обміну.

Міжнародні пасажирські перевезення автобусами, що виконуються відповідними організаціями і підприємствами країн-учасниць між їх територіями або транзитом через їхні території, виконуються згідно із «Загальними умовами виконання міжнародних пасажирських перевезень», які додаються до Угоди та є її невід'ємною частиною (далі – Загальні умови).

Загальні умови визначають зміст таких понять, як «пасажир», «автобус», «перевізник», «міжнародне перевезення», «регулярне перевезення», «маятникове перевезення», «нерегулярне перевезення» тощо.

Встановлено, що міжнародні перевезення можуть виконуватися тільки перевізниками з місцезнаходженням на території однієї з країн-учасниць і автобусами, що зареєстровані на цій території.

Для регулярних міжнародних перевезень необхідний дозвіл від компетентного органу кожної країни учасниці, територією якої пролягає траса автобусної лінії. Маятникові і нерегулярні перевезення за домовленістю сторін можуть здійснюватися без одержання таких дозволів.

Порядок видачі дозволів на перевезення і вимоги до їхнього змісту регулюються Розділом II Загальних умов.

Укладення договору перевезення між перевізником і пасажиром підтверджується видачею останньому квитку на міжнародне перевезення, який може бути іменним або на пред'явника. Відсутність, неправильність оформлення або втрата квитка не впливають на дійсність договору перевезення.

При укладенні договору перевезення перевізник може прийняти на себе зобов'язання з надання пасажиру додаткових послуг (нічліг, харчування і т. ін.), вартість яких окремо вказується у квитку або оформлюється іншим чином.

Загальні умови встановлюють взаємні права та обов'язки пасажира і перевізника при здійсненні перевезення, а також містять норми щодо транспортування багажу.

Для України Угода є чинною за правонаступництвом.

**2. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП)**, підписана в Женеві 1 березня 1973 р. з метою уніфікації умов договору міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу. В положення Конвенції були внесені зміни згідно з **Протоколом** від 5 липня 1978 р.

Згідно з нормами Конвенції, при перевезенні пасажирів перевізник зобов'язаний видати індивідуальний або колективний квиток, а для багажу – багажну квитанцію, що вказує на характер і кількість багажу.

КАПП детально регламентує відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну пасажиру та його багажу. Так, перевізник несе відповідальність за збитки, пов'язані зі смертю, тілесним ушкодженням або нанесенням будь-якої шкоди фізичному чи психічному здоров'ю пасажира внаслідок пригоди, пов'язаної з перевезенням. Розмір заподіяної шкоди визначає суд, що розглядає справу, виходячи з норм національного законодавства країни розташування цього суду. В будь-якому разі, загальна сума відшкодування не може перевищувати 83333 СПЗ на одну постраждалу особу. Однак межі відповідальності можуть бути збільшені будь-якою країною-учасницею Конвенції або сторонами договору перевезення.

Стосовно багажу, перевізник відповідає за шкоду, яка пов'язана з його повною або частковою втратою чи ушкодженням. За зданий перевізнику багаж останній відповідає з моменту прийняття багажу до перевезення до моменту доставки або здачі багажу на зберігання.

Відповідальність перевізника за втрату/ушкодження багажу обмежується сумою в 166,67 СПЗ на одиницю багажу і 666,67 СПЗ на пасажира. Ці межі відповідальності також можуть бути збільшені.

КАПП містить перелік обставин, за яких перевізник звільняється від відповідальності за заподіяння шкоди пасажиру або його багажу.

Конвенція закріплює вичерпний перелік судів, до яких на свій вибір може звернутися позивач з усіма спорами, що виникають з приводу перевезень пасажирів і багажу автомобільним транспортом в міжнародному сполученні. Так, позивач має право звернутися:

- до компетентних судів країн-учасниць Конвенції, призначених сторонами за загальною згодою;
- до суду країни, на території якої знаходиться головна контора відповідача, його звичайне місце проживання або контора, за допомогою якої був укладений договір перевезення;
- до суду країни, на території якої знаходиться місце, де був заподіяний збиток;
- до суду країни, на території якої знаходиться місце відправлення чи призначення.

Крім того, КАПП встановила строки позовної давності й порядок їх обчислення.

Конвенція набрала чинності 12 квітня 1994 р. Україна приєдналася до неї згідно із Законом №2239-IV від 15 грудня 2004 р.

**3. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу**, підписана в Бішкеку 9 жовтня 1997 р. урядами Азербайджанської Республіки, Республіки Вірменія, Республіки Білорусь, Республіки Казахстан, Киргизької Республіки, Республіки Молдова, Російської Федерації, Республіки Таджикистан, Республіки Узбекистан та України.

Дія Конвенції поширюється на перевізників країн-учасниць, які виконують перевезення пасажирів у міжнародному сполученні автобусами незалежно від країни їх реєстрації, а також на перевезення пасажирів та їх багажу автобусами, якщо в договорі перевезення зазначено, що перевезення здійснюється територіями не менш як двох країн-учасниць і пункт відправлення або призначення знаходиться на території однієї країни-учасниці.

Конвенція регламентує умови та правила перевезень, відповідальність перевізників, порядок подання претензій та позовів.

Встановлено, що перевізник відповідає за шкоду, заподіяну здоров'ю пасажира, або пошкодження багажу під час перевезення у зв'язку:

- із смертю, тілесним ушкодженням або будь-якою іншою шкодою, заподіяною здоров'ю пасажира незалежно від міс-

ця і часу події (під час перевезення, посадки, висадки або завантаження, розвантаження багажу);

- з повною або частковою втратою багажу чи його пошкодженням.

За багаж перевізник відповідає з моменту його прийняття для перевезення до моменту доставки або передачі на зберігання.

Загальна сума відшкодування збитків, яка повинна бути сплачена перевізником у зв'язку з однією і тією ж подією, визначається судами країн-учасниць згідно з їх національним законодавством.

Конвенція встановлює випадки звільнення перевізника від відповідальності.

Додаток до Конвенції «Правила перевезення пасажирів і багажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав» є її невід'ємною частиною. Правила містять положення щодо змісту квитків, порядку їхнього продажу і повернення, а також закріплюють права та обов'язки перевізника, водія автобусу і пасажира під час здійснення міжнародних автобусних перевезень.

Україна ратифікувала Конвенцію Законом №581-XIV від 8 квітня 1999 р.

Щодо **двосторонніх угод** України, які регламентують міжнародні автомобільні пасажирські перевезення, їхній перелік наведений у пп. 2.1 даної теми.

Необхідно згадати й **норми внутрішнього законодавства України**, які регулюють міжнародне перевезення пасажирів автомобільним транспортом:

- Наказ Мінтрансу від 9 лютого 2004 р. №75 «Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні»;
- Наказ Мінтрансзв'язку від 12 грудня 2005 р. №867 «Про внесення змін до Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздку територіями іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку та Порядку оформлення, видачі, використання, обліку та звітності щодо дозволів Європейської Конференції Міністрів Транспорту

(ЄКМТ) на перевезення вантажів автомобільним транспортом між країнами-членами ЄКМТ»;

- Наказ Держмитслужби від 1 грудня 2006 р. №1133 «Про затвердження типових форм документів для регулярних пасажирських перевезень у міжнародному сполученні та Інструкції про порядок їх використання».

## 3.2 Правове регулювання міжнародних залізничних перевезень

Міжнародні залізничні пасажирські перевезення, як і вантажні, регламентуються двома окремими правовими системами: **УМПС**, в якій беруть участь країни Східної Європи та Азії, і **КОТІФ (ЦІВ)**, учасницями якої є країни Західної і Центральної Європи, Близького Сходу та Північної Африки. На час підписання зазначених нормативно-правових актів їх країни-учасниці мали відмінності в політичному та економічному устрої, що обумовило певну несхожість норм КОТІФ (ЦІВ) і УМПС.

**1. Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС)** від 1 листопада 1951 р. (із змінами і доповненнями на 30 травня 1999 р.), яку з метою організації пасажирських перевезень в прямому міжнародному сполученні уклали представники Азербайджанської Республіки, Республіки Албанія, Республіки Бєларусь, Республіки Болгарія, Соціалістичної Республіки В'єтнам, Грузії, Республіки Казахстан, Китайської Народної Республіки, Корейської Народно-Демократичної Республіки, Киргизької Республіки, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Республіки Молдова, Монголії, Республіки Польща, Російської Федерації, Словацької Республіки, Республіки Таджикистан, Туркменістану, Республіки Узбекистан, України, Чеської Республіки та Естонської Республіки.

Норми УМПС встановлюють, що документом на право проїзду в міжнародному сполученні є пасажирський квиток, який оформлено належним чином, має літери «МС» і містить такі основні дані: найменування станцій відправлення і призначення, номер квитку, шлях прямування, клас вагону, вартість проїзду, термін дії квитку й найменування залізниці, що видала квиток. Для організованих груп (не менше 10 дорослих пасажирів) може бути видана одна купонна книжка з бланковим білетом-купоном.

Для проїзду в спальних вагонах та у вагонах з місцями для лежання кожен пасажир окрім квитка повинен мати плацкарту на зайняття відповідного місця.

УМПС визначає умови дійсності квитків, порядок їх продажу, переоформлення і повернення.

Впродовж терміну дії квитка пасажир має право припиняти поїздку на попутних станціях будь-яку кількість разів і на будь-який строк, якщо це не суперечить паспортно-адміністративним правилам. Зупинка в шляху не подовжує терміну дії квитку. Пасажир має право поновити поїздку в межах терміну дії квитку, для чого повинен пред'явити свій квиток у касу для накладення компостеру.

Угода регламентує порядок контролю пасажирських квитків, встановлює відповідальність пасажирів за шкоду, заподіяну залізниці, а також визначає випадки відмови у перевезенні, припинення договору перевезення і порядок зміни шляху прямування пасажира.

Стосовно перевезення багажу, УМПС закріплює перелік та основні вимоги до предметів, які допускаються до перевезення в якості багажу, і перелік предметів, перевезення яких заборонено.

В підтвердження прийому багажу до перевезення пасажиру видається багажна квитанція, яка містить літери «МС», найменування станцій і залізниць відправлення та призначення, номер потягу і дату відправлення, шлях прямування.

Багаж має пред'являтися до перевезення у міцній справній упаковці, яка забезпечує його схоронність на всьому шляху прямування. При недотриманні цієї умови залізниця має право відмовити у перевезенні багажу.

УМПС визначає порядок обчислення термінів доставки багажу, порядок його видачі, встановлює відповідальність пасажира за перевезення в якості багажу заборонених предметів.

Розділ IV Угоди регламентує порядок перевезення товаробагажу. В ньому наведено перелік предметів, які можуть і які заборонено перевозити в якості товаробагажу, визначений порядок прийняття товаробагажу до перевезення, обчислення строків його доставки і видачі на станції призначення.

Відправник товаробагажу повинен надати начальнику станції відправлення письмову заяву встановленої форми, дозвіл на вивіз та інші супровідні документи, необхідні для виконання ми-

тних та інших правил. У свою чергу, начальник станції визначає можливість перевезення і вказує на заяві час прийому товаробагажу від відправника.

У підтвердження прийому товаробагажу до перевезення залізниця видає відправникові товаробагажну квитанцію, яка повинна містити літери «МС», найменування станцій і залізниць відправлення та призначення, номер потягу, дату відправлення, шлях прямування, найменування та адреси відправника й одержувача, оголошену вартість товаробагажу, кількість місць, вид упаковки і масу товаробагажу, провізні платежі, перелік супровідних документів.

Залізниця, яка прийняла багаж/товаробагаж до перевезення і видала багажну/товаробагажну квитанцію, відповідає перед пасажиром чи відправником товаробагажу за виконання перевезення. УМПС визначає межі відповідальності залізниці за прострочення в доставці, а також за шкоду, яка виникла внаслідок повної або часткової втрати чи пошкодження багажу/товаробагажу. Залізниця відповідає за всі збитки, що можуть виникнути внаслідок втрати або несвоєчасного пред'явлення за призначенням супровідних документів, про наявність яких зроблено відмітку в товаробагажній квитанції. В будь-якому разі відповідальність залізниці не повинна перевищувати суми, що належить до відшкодування внаслідок повної втрати багажу/товаробагажу. Порядок обчислення сум відшкодування наведений у ст.ст. 33-35 Угоди.

Розділ VII УМПС визначає порядок пред'явлення претензій та позовів, обчислення строків претензійної та позовної давності.

Невід'ємною частиною Угоди є додатки:

Додаток 1: Перелік предметів, що є монополією поштового відомства;

Додаток 2: Адреси організацій, які розглядають претензії.

**Службова інструкція до Угоди про міжнародне пасажирське сполучення** (зі змінами і доповненнями на 30 травня 1999 р.) призначена для працівників залізниць, які беруть участь в УМПС, і не регулює взаємовідносини між пасажирами чи відправниками та одержувачами товаробагажу з одного боку і залізницями – з іншого боку.

**2. Єдині правила до договору про міжнародне залізничне перевезення пасажирів (ЦІВ** – Додаток А до КОТІФ в редакції Протоколу від 3 червня 1999 р.).

ЦІВ застосовуються до будь-якого договору залізничного перевезення пасажирів за плату або безоплатно, якщо місця відправки і призначення розміщені в двох різних країнах-учасницях.

Згідно з договором перевезення перевізник зобов'язується перевозити пасажира, а також за потреби багаж і транспортні засоби до місця призначення та видати багаж і транспортні засоби у місці призначення. Договір перевезення повинен бути підтверджений одним або кількома проїзними документами, що надаються пасажиру.

ЦІВ встановлюють менш суворі, у порівнянні з УМПС, вимоги до змісту провізного документу: він повинен містити дані про перевізника, помітку CIV (вона вказує на те, що перевезення здійснюється згідно з Єдиними правилами), а також будь-які відомості, необхідні для доказу укладення і змісту договору перевезення.

Пасажиру надається право передати проїзний документ іншій особі, однак лише у випадку, коли він не є іменним та якщо поїздка ще не розпочалася.

Пасажир повинен з моменту початку поїздки мати дійсний проїзний документ і пред'являти його при перевірці. Також пасажир повинен виконувати формальності, яких вимагає митниця або інші адміністративні органи.

Пасажир має право провозити при собі предмети, що легко переносяться (ручну поклажу), живих тварин, громіздкі предмети (на особливих умовах), здати в багаж предмети і тварин. Перевізник може допустити перевезення автомобілів.

Перевезення небезпечних вантажів в якості ручної поклажі, багажу, в автомобілях, що перевозяться залізницею, повинне відповідати Регламенту міжнародних перевезень небезпечних вантажів (РІД – Додаток С до КОТІФ).

У випадку серйозного припущення про невиконання умов перевезення перевізник має право перевірити предмети (ручну поклажу, багаж, автомашини) і тварин на відповідність умовам перевезення. Пасажир має бути присутнім при перевірці, за відсутності такої можливості перевізник повинен запросити двох незалежних свідків. Якщо встановлено факт недотримання умов

перевезення, перевізник може вимагати від пасажира сплати витрат, пов'язаних із перевіркою.

Всі договірні зобов'язання, які стосуються перевезення багажу, повинні бути відмічені в багажній квитанції, що вручається пасажирові.

Багажна квитанція підтверджує реєстрацію багажу та умови його перевезення. В ній повинні вказуватися, як мінімум, перевізник, помітка CIV і будь-які відомості, необхідні для доказу укладення і змісту договору перевезення. Пасажир зобов'язаний перевірити правильність відомостей, зазначених у багажній квитанції.

Видача багажу у місці призначення здійснюється за пред'явленням багажної квитанції та, за необхідності, оплатою витрат, пов'язаних з перевезенням багажу. Перевізник має право, але не зобов'язаний перевіряти, чи правомочний власник багажної квитанції отримати багаж.

Договірні зобов'язання з перевезення транспортних засобів повинні бути зазначені в транспортній накладній, яка видається пасажирові. Така накладна може бути частиною проїзного документа пасажира.

Розділ IV ЦІВ встановлює відповідальність перевізника за шкоду, яка виникла внаслідок смерті пасажира, його поранення, недотримання розкладу руху, втрати чи пошкодження ручної поклажі, тварин, багажу і транспортних засобів, або затримки в їх доставці.

Єдині правила встановлюють випадки звільнення перевізника від відповідальності, втрати права на її обмеження, порядок нарахування відсотків, а також відповідальність пасажира за невиконання митних та інших формальностей, недотримання регламенту РІД, особливих положень з перевезення транспортних засобів, а також за будь-які збитки, спричинені через предмети або тварин, яких він перевозить з собою.

ЦІВ регламентують порядок пред'явлення претензій, рекламацій і позовів, обчислення строків давності.

Україна приєдналася до Протоколу згідно із Законом №3091-IV від 16 листопада 2005 р.

**В рамках СНД** прийнято низку нормативно-правових актів, що регламентують міжнародні пасажирські залізничні перевезення:

- Єдині правила обліку та передачі відомостей про вільні місця і місця, що звільняються, в пасажирських потягах на залізницях держав-учасниць СНД, Республіки Грузія, Латвійської Республіки, Литовської Республіки та Естонської Республіки, затверджені на IX засіданні Ради залізничного транспорту 15 жовтня 1993 р.;
- Правила користування пасажирськими вагонами в міждержавному сполученні (ПКПВ), затверджені 14 листопада 1996 р. (із змінами, внесеними на XVII засіданні Ради залізничного транспорту 25 січня 1997 р.);
- Службова інструкція до Угоди між залізничними адміністраціями країн-учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування УМПС від 28 травня 1997 р. (із змінами від 16 червня 2005 р.);
- Правила контролю міжнародних пасажирських потягів та причіпних вагонів у сполученні між державами-учасницями СНД, Латвійською Республікою, Литовською Республікою, Естонською Республікою, затверджені на XXIV засіданні Ради залізничного транспорту 28 травня 1999 р.;
- Інструкція щодо забезпечення пожежної безпеки у вагонах пасажирських потягів міжнародного сполучення між державами-учасницями СНД, Латвійською Республікою, Литовською Республікою, Естонською Республікою, затверджена на XXV засіданні Ради залізничного транспорту 29 листопада 1999 р.

**Двосторонні угоди**, укладені Україною з метою регламентації міжнародних пасажирських залізничних перевезень, наведені у пп. 2.2 даної теми.

В Україні регламентація міжнародних залізничних пасажирських перевезень здійснюється й за допомогою **норм національного законодавства**, зокрема:

- Наказ Мінтрансу від 17 лютого 1995 р. №74 «Про затвердження базових Тарифів на перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом в міждержавному сполученні»;

- спільний Наказ Мінтрансу і Держмитслужби України від 10 листопада 1998 р. № 442/696 «Про затвердження Інструкції про порядок дій митниць та залізниць України при переміщенні через митний кордон України багажу та вантажобагажу в багажних вагонах пасажирських та поштово-багажних поїздів»;
- Наказ Мінтрансу від 4 серпня 2004 р. №695 «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу та товаробагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні «МПТ»;
- Наказ Мінтрансзв'язку від 16 вересня 2005 р. №559 «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні»;
- Наказ Мінтрансзв'язку від 20 грудня 2005 р. №919 «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні Схід – Захід»;
- Наказ Мінтрансзв'язку від 26 квітня 2006 р. №394 «Про внесення змін до Тарифів на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні».

## 3.3 Правове регулювання міжнародних авіаційних перевезень

Основною перевагою повітряного транспорту над іншими видами транспорту є швидкість перевезення.

На відстанях перевезення до 500 км авіаційний транспорт поступається залізничному та автомобільному за рахунок більш складного й тривалого наземного обслуговування. Однак зі збільшенням відстані до 1000 км і вище частка авіаційного транспорту в загальному обсязі пасажирських перевезень неухильно зростає і становить:

- на відстані від 1000 до 1500 км – 2,5-5 %;
- від 1500 до 2000 км – 15-20%;
- від 2000 до 3000 км – 20-30%;
- понад 3000 км – 50-100%[24].

Міжнародні перевезення пасажирів авіатранспортом регламентуються низкою нормативно-правових актів, серед яких можна відзначити наступні.

**1. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Варшавська конвенція)**, підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 р. представниками 31 країни, серед яких Німеччина, Іспанія, Франція, Великобританія, Італія, Японія, Мексика, Індія, Швейцарія, Союз РСР та інші.

Варшавська конвенція застосовується до будь-якого міжнародного перевезення пасажирів і багажу за плату повітряним транспортом. Вона закріплює основні вимоги до змісту пасажирського квитку і багажної квитанції, встановлює відповідальність повітряного перевізника за шкоду, що виникла внаслідок смерті, поранення або будь-якого іншого тілесного ушкодження пасажира, знищення, втрати чи ушкодження зареєстрованого багажу, а також за шкоду, заподіяну внаслідок запізнення при повітряному перевезенні пасажирів і багажу.

Встановлюються межі відповідальності повітряного перевізника:

- при перевезенні пасажирів – 250 тис. франків Пуанкаре на кожного пасажира;
- при перевезенні зареєстрованого багажу – 250 франків Пуанкаре за кожен кілограм багажу;

[24] Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Л.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень: Підручник. – К.: Зовнішня торгівля, 2004. – С. 110.

- стосовно предметів, які пасажир залишив при собі – 5 тис. франків Пуанкаре на пасажира.

Наведений перелік випадків звільнення перевізника від відповідальності, а також випадків, коли він втрачає право на обмеження відповідальності.

Згідно з положеннями Конвенції, одержання багажу уповноваженою особою без заперечень припускає, що його доставлено в належному стані згідно з багажною квитанцією. В разі заподіяння шкоди заінтересована особа повинна подати перевізнику заперечення впродовж 7 днів з дати одержання багажу. Якщо ця вимога не виконується, ніякі позови до перевізника не приймаються.

Справу щодо відповідальності має бути порушено, на вибір позивача, в межах однієї з кран-учасниць Варшавської конвенції або в суді за місцем проживання перевізника, за місцем, де він має контору, за сприянням якої було укладено договір перевезення, або в суді місця призначення.

Встановлений термін позовної давності – 2 роки з моменту прибуття повітряного судна за призначенням, або з дати, коли повітряне судно повинно було прибути, або з моменту припинення перевезення.

Згодом до Варшавської конвенції були внесені зміни і доповнення:

1) **Гаазьким протоколом** про поправки до Варшавської конвенції 1929 р., підписаним Бельгією, Бразилією, Чехословаччиною, Ірландією, Єгиптом, Францією, Німеччиною, Грецією, Угорщиною, Ізраїлем, Італією, Лаосом, Ліхтенштейном, Люксембургом, Мексикою, Нідерландами, Норвегією, Філіппінами, Польщею, Португалією, Румунією, Сальвадором, Швецією, Швейцарією, США, СРСР та Венесуелою в Гаазі 28 вересня 1955 р.;
2) **Монреальською угодою 1966 р.**, яка встановила межі відповідальності повітряного перевізника перед пасажирами при перевезеннях, що здійснюються через США, у 75 тис. доларів, включаючи судові витрати, або 58 тис. доларів на особу;
3) **Гватемальським протоколом 1971 р.**, який запровадив відповідальність повітряного перевізника за заподіяння шкоди здоров'ю пасажира незалежно від вини (відповідальність не

настає, якщо шкода викликана станом здоров'я пасажира або його виною) і підвищує межі відповідальності перевізника перед пасажиром у 6 разів порівняно з Гаазьким протоколом 1955р. – до 1,5 млн. франків Пуанкаре. Передбачено подальше збільшення цього ліміту через кожні 5 років приблизно на 10%. Відповідальність за несхоронність багажу покладається на перевізника незалежно від його вини (відповідальність виключається, якщо шкода є результатом властивостей багажу або вини потерпілого). Для випадків відповідальності за прострочення доставки пасажира запроваджено особливий ліміт відповідальності перевізника – 62,5 тис. франків Пуанкаре на пасажира;

4) **Монреальським протоколом 1975 р.**, який дозволив при оформленні перевезень застосування електронно-обчислювальних приладів;
5) **Конвенцією для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень**, підписаною в Монреалі 28 травня 1999 р. Вона внесла зміни до назв і змісту перевізних документів, підстав і меж відповідальності повітряного перевізника, строків позовної давності. Для України ця Конвенція є чинною.

**2. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не є перевізниками за договором**, підписана у Гвадалахарі 18 вересня 1961 р.

Конвенція розмежовує поняття «фактичний перевізник» і «перевізник за договором», закріплює підстави їх відповідальності, встановлює правила підсудності та порядок пред'явлення позовів до них.

**3. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію**, підписана в Чикаго 7 грудня 1944 р.

Регламентації міжнародних пасажирських перевезень присвячений Додаток 9 до Чиказької конвенції – «Спрощення формальностей». Він націлений на спрощення процедур митного, імміграційного, санітарного та інших видів контролю в начальному та кінцевому пунктах польоту. В ньому розглядаються, зокрема, питання прискорення прибуття і вильоту пасажирів в міжнародних аеропортах, щоб повітряний транспорт зберігав свою перевагу у швидкості.

Країни-учасниці Чиказької конвенції домовилися не вимагати від осіб, які прибули на їх територію повітряним транспортом, ніяких інших посвідчень особи, крім чинного паспорту.

Додаток 9 розглядався на X Спеціалізовані наради ІСАО зі спрощення формальностей у вересні 1988 р. на цій нараді були розроблені рекомендації щодо внесення поправок, які мають за мету приведення вимог у галузі спрощення формальностей у відповідність до вимог безпеки і боротьби з незаконним обігом наркотичних речовин. В рекомендаціях також містилися заходи зі спрощення користування аеропортами особами похилого віку та інвалідами, нові правила обробки пасажирів, що не мають при собі необхідних документів тощо.

Рекомендації було затверджено Аеротранспортним комітетом для внесення змін у Додаток 9, нова редакція якого набрала чинності у липні 1990 р.

Для України Конвенція набрала чинності 9 вересня 1992 р.

Певною мірою міжнародні пасажирські повітряні перевезення регламентують:

1) Конвенція про правопорушення і деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна, підписана в Токіо 14 вересня 1963 р.;
2) Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден, прийнята в Гаазі 16 грудня 1970 р.;
3) Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, прийнята в Монреалі 23 вересня 1971 р., Протокол до неї від 24 лютого 1988 р.

Стосовно **двосторонніх угод** України про регулярне повітряне сполучення, положення яких регламентують і пасажирські перевезення, їх перелік наведений в листі Державіаслужби України від 25 вересня 2006 р. №1.21-612 «Про двосторонні угоди про повітряне сполучення».

**Національне законодавство** України також регулює міжнародні повітряні пасажирські перевезення. Повітряний кодекс України від 4 травня 1993 р. містить розділ X «Міжнародні польоти» та окремі норми стосовно діяльності іноземних повітряних перевізників на території України.

Наказом Державної митної служби України №137 від 18 лютого 2006 р. затверджені Правила застосування спрощеного

порядку здійснення митного контролю предметів, що переміщуються громадянами, які прямують авіаційним транспортом.

### 3.4 Правове регулювання міжнародних морських перевезень

Морські пасажирські перевезення регламентуються нормами **Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу**, прийнятої 13 грудня 1974 р.

Конвенція застосовується до будь-якого міжнародного перевезення, якщо:

- судно плаває під прапором країни-учасниці Афінської конвенції або зареєстровано в такій країні;
- договір перевезення укладено в країні-учасниці Конвенції;
- згідно з договором перевезення місце відправлення або місце призначення знаходяться в країні-учасниці Конвенції.

Норми Афінської конвенції встановлюють відповідальність морського перевізника за шкоду, завдану в результаті смерті пасажира або заподіяння йому тілесного ушкодження, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було завдано шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини чи недбалості перевізника.

Конвенція запровадила поняття замінюючого перевізника – під ним розуміється особа, інша ніж перевізник, яка, будучи власником, фрахтувальником чи оператором судна, фактично здійснює перевезення або його частину. Якщо перевезення (його частина) доручено такому перевізнику, перевізник залишається відповідальним за все перевезення і несе відповідальність за дії та упущення замінюючого перевізника.

Перевізник не відповідає за втрати і пошкодження грошей, цінних паперів, золота, виробів із срібла, коштовних речей, прикрас, творів мистецтва чи інших цінностей, за винятком випадку, коли такі цінності було здано на зберігання перевізникові, який погодився їх зберігати в безпеці.

Якщо перевізник доведе, що вина чи недбалість пасажира стали причиною або сприяли його смерті чи тілесному ушкодженню, втраті чи пошкодженню його багажу, суд, який розглядає справу, може згідно з положеннями законодавства країни суду звільнити перевізника від відповідальності повністю або частково.

Афінська конвенція встановлює межі відповідальності морського перевізника:

- в разі смерті пасажира або заподіяння йому тілесного ушкодження – 700 тис. франків Пуанкаре;
- за втрату або пошкодження каютного багажу – 12500 франків Пуанкаре на пасажира;
- за втрату чи пошкодження автомашини, включаючи весь багаж, що перевозиться в машині чи на ній, – 50 тис. франків Пуанкаре на машину;
- за втрату або пошкодження іншого багажу – 18 тис. франків Пуанкаре на пасажира.

Слід звернути увагу на різний зміст понять «багаж» і «каютний багаж». Багаж – це будь-який предмет чи автомашина, за винятком тих, що перевозяться за договором фрахтування, коносаментом чи іншим договором, який стосується перевезення вантажів, а також за винятком живих тварин. В той же час, каютним багажем є багаж, який знаходиться в каюті пасажира або іншим чином знаходиться в його володінні, під його охороною чи контролем.

Пасажир і перевізник мають право на встановлення більш високих меж відповідальності шляхом точно вираженої письмової угоди.

Конвенція також містить правила повідомлення про втрату чи пошкодження багажу, обчислення строків позовної давності, визначення підсудності тощо.

**Протоколом від 19 листопада 1976 р.**, підписаним у Лондоні, до Афінської конвенції було внесено зміни щодо меж відповідальності морського перевізника:

- в разі смерті пасажира або заподіяння йому тілесного ушкодження відповідальність перевізника не може перевищувати 46666 СПЗ;
- за втрату або пошкодження каютного багажу – 833 СПЗ на пасажира;
- за втрату чи пошкодження автомашини, включаючи весь багаж, що перевозиться в машині чи на ній, – 3333 СПЗ на машину;
- за втрату або пошкодження іншого багажу – 1200 СПЗ на пасажира.

Для країн, що не є членами Міжнародного валютного фонду і законодавство яких не дозволяє застосування СПЗ, обчислення меж відповідальності перевізника не змінилося.

До Афінської конвенції і Протоколу 1976 р. Україна приєдналася згідно із Законом №115/94-ВР від 15 липня 1994 р.

**Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства**, підписана 9 квітня 1965 р. в Лондоні (з поправками, внесеними Резолюцією FAL.2(19) від 3 травня 1990 р.), спрямована на спрощення і зведення до мінімуму формальностей та інших вимог стосовно документів і процедур при приході, стоянці, відході суден закордонного плавання.

Основні положення Конвенції містяться в її Додатку. В ньому закріплено, що основним документом, який містить необхідні державній владі відомості, є Список пасажирів. Державна влада не повинна вимагати видачі посадочно-висадочних карток тим пасажирам, що є у вищезгаданому Списку.

Державна влада також не має права вимагати включення до Списку пасажирів інших відомостей, ніж назву і належність судна, прізвище та ім'я пасажиру, його національність, дату і місце народження, порти посадки і висадки, порт і дату приходу судна.

Державна влада повинна стежити, щоб судновласники при приході судна доповідали про кожного виявленого на борті безбілетного пасажира.

Розділ III Додатку містить положення щодо формальностей, виконання яких пасажирами є обов'язковим при приході та відході судна. Встановлено стандарт, згідно з яким основним документом, що надає державній владі індивідуальні відомості про пасажира, є дійсний паспорт. Він підлягає перевірці імміграційною владою тільки один раз при приході та один раз при відході судна.

Розділ III містить заходи зі спрощення формальностей для суден, призначених для круїзів, їх пасажирів, а також спеціальні заходи щодо перевезення транзитних пасажирів.

**Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі**, підписана в Лондоні 1 листопада 1974 р. (із змінами, внесеними Протоколом від 11 листопада 1988 р.), стосується питань безпеки судноплавства.

Конвенцією запроваджено норми і принципи, спрямовані на посилення охорони людського життя на морі. Встановлено поря-

док проведення регулярних перевірок та оглядів пасажирських і вантажних суден, рятувальних засобів та іншого обладнання на відповідність вказаним нормам і принципам.

За результатами таких перевірок та оглядів повноважні органи видають свідоцтва встановленої форми, термін дії яких не повинен перевищувати 12 місяців:

1) Свідоцтво про безпеку пасажирського судна, яке повинно доповнюватися Переліком обладнання (Формою Р). У Формі Р вказуються кількість рятувальних шлюпок, плотів та іншого рятувального обладнання, кількість людей, на яку розраховане рятувальне обладнання, а також радіообладнання судна.
2) Свідоцтво про безпеку вантажного судна з конструкції.
3) Свідоцтво про безпеку вантажного судна з обладнання, яке доповнюється Переліком обладнання (Формою Е).
4) Свідоцтво про безпеку вантажного судна з радіообладнання, яке доповнюється Переліком радіообладнання (Формою R).
5) Свідоцтво про безпеку вантажного судна, що доповнюється Переліком обладнання (Формою С).

У виняткових випадках для забезпечення евакуації людей, з метою рятування від небезпеки, що загрожує їх життю, допускається перевезення суднами більшої кількості людей, ніж передбачено положеннями Конвенції.

Україна приєдналася до Конвенції та поправок до неї згідно з Постановою Кабінету Міністрів №350 від 26 червня 1992 р.

З деякими країнами Україна уклала **двосторонні угоди**, які регламентують окремі питання судноплавства, в тому числі морські пасажирські перевезення. Перелік таких угод наведено в пп. 2.4 теми.

### 3.5 Правове регулювання міжнародних річкових перевезень

Міжнародні річкові перевезення пасажирів регламентуються **Конвенцією про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами (КППВ)**, яку було підписано в Женеві 1 травня 1976 р.

КППВ застосовується до будь-якого перевезення пасажирів та їх багажу, якщо в договорі передбачено, що перевезення здійснюється водними шляхами щонайменше двох країн, а місця посадки і висадки (або одне з них) розташовані на території країн-

учасниць Конвенції. КППВ застосовується і в тому випадку, якщо судно не є судном внутрішнього плавання, незалежно від національного прапору судна і країни його реєстрації, місця проживання та громадянства осіб, що уклали договір перевезення.

Глава III Конвенції встановлює вимоги до транспортних документів. Так, при перевезенні пасажирів перевізник зобов'язаний видати індивідуальний або колективний квиток. В ньому повинен бути вказаний перевізник і міститися вказівка «застосовується КППВ». Якщо квиток не є іменним, до початку перевезення його можна передавати іншій особі.

Якщо пасажир бажає здати багаж, а перевізник цей багаж приймає, пасажирові видається багажна квитанція або інший аналогічний документ, в якому вказано кількість і характер багажу.

Багаж видається пред'явнику багажної квитанції. Не витребуваний з прибуттям судна багаж зберігається перевізником особисто або третьою особою, які перевізник доручив зберігання. При цьому, крім положень КППВ, застосовуються норми законодавства місця зберігання багажу.

Глава IV Конвенції регламентує відповідальність перевізника. Він несе відповідальність за шкоду, пов'язану зі смертю, тілесним ушкодженням або заподіянням будь-якої іншої шкоди фізичному чи психічному здоров'ю пасажира, якщо подія, внаслідок якої заподіяно шкоди, обумовлена виною перевізника та пов'язана:

1) з перевезенням і відбулася під час знаходження пасажира на судні, під час його посадки або висадки;
2) з вантаженням, вивантаженням або видачею багажу.

Вина перевізника є презумпцією, якщо шкоди пасажирові завдано внаслідок корабельної аварії, зіткнення, посадки на мілину, вибуху чи пожежі.

Розмір шкоди, пов'язаної зі смертю, тілесним ушкодженням або заподіянням будь-якої іншої шкоди фізичному чи психічному здоров'ю пасажира, визначається згідно з нормами національного законодавства, яке буде застосовуватися при розгляді справи судом. В будь-якому разі загальна сума відшкодування не може перевищувати 200 тис. франків[25] на одного потерпілого.

Перевізник також відповідає за шкоду, пов'язану з повною або частковою втратою багажу чи з його ушкодженням внаслідок

[25] Під франком у КППВ розуміється золотий франк вагою 10/31 грама проби 0,900

події, що мала місце під час перевезення та була обумовлена виною перевізника.

Багаж вважається доставленим повністю і належному стані, якщо пасажир при висадці не заявив претензій стосовно багажу. Претензія повинна заявлятися перевізнику в усній чи письмовій формі впродовж 7 днів з моменту висадки пасажира.

Якщо багаж зник, а пасажир вимагає від перевізника його видачі, цей багаж вважається втраченим, якщо його не доставлено впродовж 14 днів з дня пред'явлення вимоги щодо його видачі.

Розмір відшкодування за повну чи часткову втрату багажу, його ушкодження не може перевищувати 5000 франків на пасажира, а в разі втрати чи пошкодження транспортного засобу, що перевозився, – не більше 15000 франків на транспортний засіб.

Перевізник звільняється від відповідальності повністю або частково, якщо шкода виникла внаслідок вини пасажира чи його неправильної поведінки.

З усіма спорами, що виникають з приводу перевезень, які підпадають під дію КППВ, позивач може на свій вибір звернутися, крім компетентних судів країн-учасниць КППВ, до суду країни, на території якої знаходиться:

- головна контора відповідача, його звичайне місце проживання, або контора, за сприянням якої було укладено договір перевезення;
- місце, де було завдано шкоди;
- місце відправлення або призначення.

Конвенція встановлює строки позовної давності. Так, позови про відшкодування шкоди, що виникла у зв'язку зі смертю чи тілесними ушкодженнями пасажира, можуть пред'являтися впродовж трьох років, інші – впродовж одного року.

Однією з країн-учасниць КППВ був СРСР, тому для України ця Конвенція є чинною за правонаступництвом.

Певні питання, що стосуються міжнародних пасажирських річкових перевезень, регламентує **Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання (КОВВ)**, яку підписано в Женеві 1 березня 1973 р. і яка є чинною для України.

Перевезення пасажирів внутрішніми водними шляхами регулюють окремі положення **двосторонніх угод** України про вну-

трішнє водне судноплавство, зокрема з Німеччиною (1992 р.), Молдовою (2006 р.) і Хорватією (2004 р.).

## 4 Правове регулювання міжнародних поштових відправлень

Основним нормативно-правовим актом, який регламентує міжнародні поштові відправлення, є **Всесвітня поштова конвенція**, укладена в Бухаресті 5 жовтня 2004 р. повноважними представниками країн-членів Всесвітнього поштового союзу.

Конвенція визначає «поштове відправлення» як загальний термін, що стосується будь-якого предмета, який відправляється поштовими службами (поштовою службою доставки листів, службою поштових посилок, службою поштових переказів та ін.).

Ст. 4 Конвенції закріплює принцип свободи транзиту, викладений у ст. 1 **Статуту всесвітнього поштового союзу**, затвердженого у Відні 10 липня 1964 р. Цей принцип передбачає зобов'язання поштової адміністрації кожної країни-учасниці завжди надсилати кореспонденцію, яка надходить до неї від поштової адміністрації іншої країни-учасниці, найшвидшими шляхами та з використанням найнадійніших засобів, які вона використовує для своєї власної кореспонденції.

Водночас, країни-учасниці, що не беруть участі в обміні листами, які містять швидкопсувні біологічні чи радіоактивні речовини, мають право не допускати ці відправлення для відкритого транзиту своєю територією.

Якщо країна-учасниця не дотримується положень, що стосуються свободи транзиту, інші країни-учасниці мають право припинити поштовий зв'язок із цією країною.

Поштове відправлення належить відправнику доти, доки воно не видано законному адресату, якщо тільки воно не буде затримано відповідно до законодавства країни відправлення/призначення та у випадку, якщо воно містить заборонені речовини (наркотики, психотропні, вибухові, займисті чи інші небезпечні речовини, а також радіоактивні матеріали), внаслідок чого його затримано в країні транзиту.

Відправник кореспонденції може відкликати її з пошти, змінити чи виправити адресу. Країни-учасниці забезпечують переадресування поштових відправлень у випадку зміни адреси одер-

жувача, а також здійснюють повернення відправнику відправлень, які не піддаються доставці.

Збори за різноманітні міжнародні поштові й спеціальні послуги встановлюються поштовими адміністраціями країн-учасниць. Ст. 7 Конвенції визначає випадки звільнення від сплати поштових зборів.

Країни-учасниці погодилися затверджувати і реалізовувати стратегію дій у сфері безпеки на всіх рівнях поштової експлуатації. Така стратегія включає обмін інформацією стосовно збереження надійності й безпеки перевезення й транзиту поштових відправлень між країнами-учасницями.

Країни-учасниці забезпечують приймання, обробку, перевезення та доставку письмової кореспонденції, вимоги до якої встановлені ст. 12 Конвенції. Країни учасниці забезпечують додаткові обов'язкові служби щодо реєстрації кореспонденції, а також можуть надавати додаткові необов'язкові послуги, зокрема:

- страхування письмової кореспонденції та посилок;
- доставку письмової кореспонденції під розписку;
- термінову доставку письмової кореспонденції та посилок;
- доставку нецінних та громіздких посилок.

Не приймається кореспонденція, що не відповідає встановленим Конвенцією умовам, а також яка пересилається для сприяння акту шахрайства чи з наміром ухилитись від повної сплати належних сум.

Конвенція містить перелік предметів, пересилка яких забороняється в усіх категоріях відправлень (наркотики і психотропні речовини, предмети непристойного чи аморального характеру, предмети, ввезення та обіг яких заборонено в країні призначення, вибухові, займисті чи інші небезпечні речовини, живі тварини, та ін.). Проте ст. 16 містить перелік допустимих радіоактивних і біологічних речовин.

Кожна поштова адміністрація зобов'язана приймати рекламації стосовно будь-якого відправлення, яке було подано в її власній службі або в службі іншої поштової адміністрації за умови, що вони представлені протягом 6 місяців, починаючи з наступного дня після дня подачі відправлення. Оброблення рекламацій здійснюється безкоштовно.

Поштові адміністрації країн подання та призначення відповідно до свого національного законодавства мають право подава-

ти відправлення на митний огляд. За відправлення, що надані для митного контролю, може стягуватися тариф за надання до митниці. Поштові адміністрації, що мають дозвіл розмитнювати відправлення від імені клієнтів, можуть стягувати з клієнтів тариф, що ґрунтується на фактичних витратах.

Поштові адміністрації уповноважені стягувати з відправників та одержувачів відправлень мита й усі інші необхідні збори.

Поштові адміністрації відповідають за:

1) втрату, крадіжку чи ушкодження рекомендованих відправлень, простих посилок і відправлень з оголошеною цінністю;
2) втрату відправлень з контрольованою доставкою;
3) повернення посилки, про причину недоставляння якої не було повідомлено.

Конвенція встановлює порядок обчислення сум відшкодування, які повинні сплачуватися поштовими адміністраціями відправникам. Закріплене правило, що непрямі збитки та нереалізовані прибутки не враховуються у відшкодування.

Поштові адміністрації не несуть відповідальності:

1) у випадку дії форс-мажорних обставин;
2) якщо вони не можуть нести відповідальність за відправлення внаслідок знищення службових документів у результаті дії форс-мажорних обставин, якщо їхня відповідальність не доведена в інший спосіб;
3) якщо втрата, крадіжка чи пошкодження є виною або наслідком недбалості відправника чи викликаний властивостями вмісту відправлення;
4) якщо відправлення містять заборонені предмети і речовини;
5) у випадку конфіскації згідно із законодавством країни призначення відповідно до повідомлення адміністрації цієї країни;
6) у випадку рекомендованих відправлень, стосовно яких було заявлено неправдиву цінність, яка перевищує вартість вмісту;
7) якщо відправник не подав рекламації протягом 6 місяців з дня подання відправлення;
8) у випадку посилок військовополонених та інтернованих цивільних осіб;

9) якщо у діях відправника вбачаються елементи шахрайства з метою отримання компенсації.

Поштові адміністрації не несуть будь-якої відповідальності за митні декларації, незалежно від форми, у якій вони складені, або за рішення, прийняті митними службами стосовно перевірки відправлень, наданих для митного контролю.

Подавець відправлення несе відповідальність за тілесні ушкодження, нанесені поштовим службовцям, і за всі пошкодження, спричинені іншим поштовим відправленням, а також поштовому обладнанню в результаті відправлення їм предметів, які є неприйнятними для пересилання чи не відповідають умовам допуску.

У випадку пошкодження інших поштових відправлень, відправник несе відповідальність за кожне пошкоджене відправлення у тих самих межах, що й поштові адміністрації.

Відправник несе відповідальність навіть якщо установа подання прийняла таке відправлення. Однак, якщо відправник дотримувався умов приймання, він не несе відповідальності, якщо з боку поштових адміністрацій чи перевізників під час оброблення відправлення мали місце помилки або недбалість після його приймання.

Частина III Конвенції розглядає питання оплати міжнародних поштових відправлень. В ній наведений порядок розрахунку тарифів на 2006-2009 рр., основні тарифи і положення, що стосуються витрат на авіаперевезення, сухопутні й морські частки тарифу за поштові посилки.

Чинність Конвенції для України затверджено Указом Президента від 21 червня 2006 р. №564/2006.

Разом із Всесвітньою поштовою конвенцією 5 жовтня 2004 р. в Бухаресті були затверджені такі документи:

1) **Заключний протокол Всесвітньої поштової конвенції**, що встановлює певні особливості застосування окремих положень Конвенції в різних країнах-учасницях.
2) **Угода про служби поштових платежів**, яка регулює всі поштові служби з переказу грошових коштів.
3) **Загальний регламент Всесвітнього поштового союзу**, що регламентує діяльність його керівних органів, їхній склад і повноваження. Такими органами є Адміністративна рада,

Рада поштової експлуатації, Консультативний комітет, Конгреси та інші.

4) **Внутрішній регламент Конгресів**, що регулює порядок роботи, склад, повноваження і порядок прийняття рішень Конгресами.

Зазначені нормативні акти також є чинними для України на підставі Указу Президента №564/2006.

14 вересня 1994 р. в Сеулі була укладена **Угода про поштові посилки**, яка регулює обмін поштовими посилками між договірними країнами.

Угода надає право будь-якій країні, Поштова адміністрація якої не бере на себе перевезення посилок і яка приєдналася до Угоди, доручити виконання цієї Угоди транспортним підприємствам.

Поштові адміністрації країн-учасниць встановлюють основні тарифні платежі, що підлягають стягненню з відправників, а також додаткові авіатарифні платежі, що мають бути стягнені за авіапосилки.

Угода визначає випадки безкоштовної пересилки посилок і порядок надання спеціальних послуг Поштовими адміністраціями країн-учасниць.

Ст. 18 Угоди встановлює перелік предметів, які забороняється вкладати в усі категорії посилок (зокрема, предмети, що можуть становити небезпеку для поштових працівників, наркотики і психотропні речовини, живі тварини, вибухові, займисті, радіоактивні речовини, предмети непристойного та аморального характеру та ін.), а також предметів, які забороняється вкладати в посилки без оголошення цінності (монети, банківські білети, кредитні білети, цінні папери на пред’явника, платина, золото, срібло, дорогоцінні каміння, ювелірні вироби та цінні предмети).

Положення Угоди визначають порядок досилання, видачі та повернення посилок.

Рекламації клієнтів приймаються протягом 1 року, починаючи з наступного дня після подачі посилки. При цьому, на прості посилки та на посилки з оголошеною цінністю повинні складатися окремі рекламації. обробка рекламацій є безоплатною.

Поштові адміністрації відповідають за втрату, крадіжку або пошкодження посилок. Вони також можуть брати на себе відпо-

відальність за ризик у випадку настання форс-мажорних обставин.

Відправник має право на відшкодування, що відповідає дійсній вартості втрати, крадіжки або пошкодження. Непрямі збитки та неодержані прибутки до уваги не беруться. Проте таке відшкодування не може ні в якому разі перевищувати:

- за посилки з оголошеною цінністю – суму оголошеної цінності;
- за інші посилки – суми, яка розрахована шляхом комбінування тарифу 40 СПЗ за посилку і тарифу 4,50 СПЗ за кілограм.

Адміністрації можуть домовитися між собою про застосування у двосторонніх відносинах суми 130 СПЗ за посилку незалежно від її ваги.

Випадки звільнення Поштових адміністрацій від відповідальності, які передбачені в Угоді, є майже ідентичними тим, що передбачені Всесвітньою поштовою конвенцією.

Відправник посилки несе відповідальність за всі пошкодження, завдані іншим поштовим відправленням внаслідок пересилання предметів, перевезення яких не дозволяється, або недодержання умов приймання. Відправник несе відповідальність у тих же межах, що й Поштові адміністрації.

Угода встановлює порядок виплати відшкодування, а також надає можливість адміністраціям одержати назад відшкодування з відправника чи адресата.

Третя частина Угоди регламентує відносини між адміністраціями, зокрема, щодо розрахунку тарифів.

Чинність Угоди для України затверджено Указом Президента №110/99 від 1 лютого 1999 р.

В рамках СНД укладено низку нормативно-правових актів, що регламентують питання зв’язку між країнами Співдружності:

1) **Угода про створення Регіональної співдружності в галузі зв’язку (РСЗ)**, укладена в Москві 17 грудня 1991 р.;
2) **Статут Регіональної співдружності в галузі зв’язку**, затверджений Рішенням Ради керівників адміністрацій зв’язку РСЗ №2/1 від 23-24 січня 1992 р.;
3) **Положення про Комісію Регіональної співдружності в галузі зв’язку і поштового зв’язку**, затверджене Рішенням

№8/2 Ради керівників адміністрацій зв'язку РСЗ від 19 квітня 1993 р;

4) **Угода про координацію міждержавних відносин у галузі поштового та електричного зв'язку**, укладена в Бішкеку 9 жовтня 1992 р. Україна приєдналася до цієї Угоди згідно з Постановою Кабінету Міністрів №646/98-п від 7 травня 1998 р.

З метою розвитку і поглиблення взаємовигідного співробітництва у сфері поштового зв'язку Україна уклала з деякими країнами **двосторонні угоди**, зокрема:

- Угода між Урядом України і Урядом Соціалістичної Республіки В'єтнам про співробітництво у галузі поштового та електричного зв'язку, підписана у Києві 20 липня 1992 р.;
- Угода між Державним комітетом зв'язку та інформатизації України та Міністерством транспорту і зв'язку Королівства Норвегія про співробітництво у сфері поштового зв'язку і телекомунікацій, вчинена в Осло 2 червня 2004 р.;
- Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про співробітництво у сфері телекомунікацій і поштового зв'язку, укладена в Києві 4 березня 2005 р. (затверджена Постановою Кабінету Міністрів України №421/2007-п від 7 березня 2007 р.).

## 5 Правова регламентація перевезень у зарубіжних країнах

Основними нормативно-правовими актами, що регламентують перевезення в **Російській Федерації**, є:

1. Частина друга Цивільного кодексу РФ (далі – ЦК РФ), прийнята Державною Думою Федеральних Зборів РФ 22 грудня 1995 р. Набрала чинності з 1 березня 1996 р.
2. Повітряний Кодекс РФ (далі – ПК РФ), прийнятий Державною Думою РФ 19 лютого 1997 р. Набрав чинності з 1 квітня 1997 р.
3. Статут залізничного транспорту РФ (далі – СЗТ РФ), прийнятий Державною Думою РФ 24 грудня 2002 р. Набрав чинності через чотири місяці з дня офіційного опублікування.

4. Кодекс торговельного мореплавства РФ (далі – КТМ РФ), який був прийнятий Державною Думою РФ 31 березня 1999 р. та набрав чинності з 1 травня 1999 р.
5. Кодекс внутрішнього водного транспорту РФ (далі – КВВТ РФ), що був прийнятий Державною Думою РФ 7 лютого 2001 р. та набрав чинності з дня офіційного опублікування (12 березня 2001 р.).

Завершується робота над проектом нового статуту (федерального закону) автомобільного транспорту РФ.

Норми про договір перевезення містяться в Розділі IV ЦК РФ, в п. 1. ст. 785 якого дається визначення договору перевезення вантажів:

Договір перевезення вантажу – це договір, згідно з яким перевізник зобов'язується доставити ввірений йому відправником вантаж до пункту призначення та видати уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за це перевезення встановлену плату. Умови такого договору містяться у відповідному транспортному документі:

- на залізничному, річковому та повітряному транспорті – накладна;
- на морському транспорті – накладна або коносамент;
- на автомобільному транспорті – товарно-транспортна накладна або акт заміру (зважування).

Складення й видача відправникові таких перевізних документів є підтвердженням укладення договору перевезення вантажу.

В обов'язки перевізника за договором перевезення вантажу входить подача вантажовідправнику під вантаження у строк, встановлений прийнятим від нього замовленням або договором, справних транспортних засобів у стані, пригідному для перевезення відповідного вантажу. В іншому випадку вантажовідправник має право відмовитися від поданих транспортних засобів.

В обов'язки вантажовідправника (вантажоодержувача) входить дотримання строків вантаження (вивантаження) вантажів у подані транспортні засоби. Якщо такі строки не встановлені транспортними статутами, кодексами або відповідними правилами, вони повинні встановлюватися договором перевезення вантажу.

Обов'язок вантаження (вивантаження) вантажу може бути покладений як на вантажовідправника (вантажоодержувача), так і

транспортну організацію, що здійснює перевезення. Це питання повинно знаходити своє відображення в договорі з урахуванням положень транспортних кодексів, статутів і правил. Якщо вантаження (вивантаження) вантажу здійснюється за рахунок і засобами перевізника, то час, який витрачено на операції з вантажем, повинний входити до строків доставки вантажу.

Строки доставки визначаються в порядку, який передбачений транспортними статутами і кодексами. За відсутності таких строків вантаж (пасажир, багаж) повинні бути доставлені в пункт призначення в розумний строк (ст. 792 ЦК РФ).

Поряд з договором перевезення вантажу ЦК РФ регулює інші види транспортних договорів.

1. Договір перевезення транспортом загального користування, в якому перевізником є комерційна організація, яка в силу закону, інших правових актів та виданої цій організації ліцензії повинна здійснювати перевезення за зверненням будь-якої особи. Цей договір є публічним, тому до нього застосовуються положення ст. 426 ЦК РФ.
2. Договір про організацію перевезень вантажів, за яким перевізник бере на себе зобов'язання у встановлені строки приймати, а власник вантажу пред'являти до перевезення вантажі в обумовленому обсязі (ст. 798 ЦК РФ). Умовами такого договору є: обсяги, строки й порядок надання транспортних засобів, а також пред'явлення вантажів до перевезення; порядок розрахунків та інші умови організації перевезення.

   До договорів про організацію перевезення належать:
   - навігаційні договори – на морському та річковому транспорті;
   - спеціальні договори – на повітряному транспорті;
   - річні договори – на автомобільному транспорті.
3. Договори про організацію роботи із забезпечення перевезень вантажів, які укладаються між організаціями різних видів транспорту. До них належать вузлові угоди, договори на централізоване завезення (вивезення) вантажів та інші. Правове регулювання таких договорів здійснюється ст. 799 ЦК РФ, транспортними статутами й кодексами та іншими правовими актами.
4. Договір перевезення пасажиру, за яким перевізник зобов'язується перевезти пасажира до пункту призначення, а в

разі здачі пасажиром багажу – також доставити цей багаж у пункт призначення та видати його уповноваженій на одержання багажу особі; пасажир у свою чергу зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу – й за провіз багажу. Пасажир має додаткові права: перевозити із собою дітей безкоштовно або на пільгових умовах, перевозити безкоштовно ручну поклажу в межах встановлених норм, здавати до перевезення багаж за плату за тарифом. Цей вид договору регламентується ст. 786 ЦК РФ. Крім того, пасажир користується правами, що надаються йому Законом РФ «Про захист прав споживачів» та прийнятими відповідно до нього нормативно-правовими актами.

Основний обов'язок вантажовідправника у договорі перевезення вантажу та пасажира у договорі перевезення пасажиру і багажу є внесення провізної плати за перевезення, розмір якої встановлюється угодою сторін, якщо інше не передбачено законами та іншими нормативно-правовими актами (ст. 790 ЦК РФ). В разі перевезення вантажу, пасажирів і багажу транспортом загального користування плата за перевезення повинна визначатися відповідно до тарифів, які встановлюються транспортними статутами і кодексами. Але незалежно від того, відноситься перевізник до організацій транспорту загального користування чи ні, роботи та послуги, що виконуються ним за вимогою власника вантажу та не передбачені тарифами, підлягають оплаті в розмірі, який визначається виключно угодою сторін.

Способом забезпечення виконання вантажовідправником, вантажоодержувачем або власником вантажу обов'язку з внесення провізної плати та інших платежів, що належать перевізнику, є право перевізника утримувати вантажі та багаж до виконання вказаними особами своїх зобов'язань.

Ст. 793 ЦК РФ регламентує відповідальність за порушення зобов'язань з перевезення. Невиконання або неналежне виконання зобов'язань з перевезення для сторони, що припустила порушення, тягне застосування відповідальності, що передбачена ЦК РФ, транспортними статутами і кодексами, а також угодою сторін. Будь-які угоди транспортних організацій з пасажирами та власниками вантажів про усунення відповідальності, що встановлена законом, є недійсними (крім випадків, коли можливість таких угод передбачена транспортними статутами і кодексами).

Крім того, в ЦК РФ передбачена відповідальність за неподання транспортних засобів перевізником та невикористання поданих транспортних засобів вантажовідправником (ст. 794), за втрату, нестачу і пошкодження (псування) вантажу або багажу (ст. 796). Перевізник за неподання транспортних засобів у відповідності з прийнятою заявкою (замовленням) або іншим договором, відправник за непред'явлення вантажу або невикористання поданих транспортних засобів несуть відповідальність, яка встановлена транспортними статутами (кодексами) та угодами сторін.

Ч. 2 ст. 794 ЦК РФ містить перелік підстав, за якими перевізник та вантажовідправник звільняються від відповідальності відповідно за неподання транспортних засобів або невикористання поданих транспортних засобів:

- непереборна сила, явища стихійного характеру (пожежі, замети, повідні) та військові події;
- припинення або обмеження перевезень вантажів у певних напрямках, що здійснюються у відповідності з порядком, що встановлений транспортними статутами (кодексами);
- інші обставини, передбачені транспортними кодексами (статутами).

Стаття 796 ЦК РФ встановлює, що перевізник відповідає за несхоронність вантажу або багажу, що сталася після його прийняття до перевезення і до видачі вантажоодержувачу або уповноваженій ним особі, якщо не докаже, що втрата, нестача або пошкодження (псування) вантажу або багажу виникли внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти та усунення яких від нього не залежало. ЦК РФ не дозволяє транспортним статутам і кодексам встановлювати будь-які підстави звільнення перевізника від відповідальності за несхоронність вантажу.

Розмір відповідальності перевізника, який не забезпечив схоронність вантажу (багажу), визначається:

1) в разі втрати або нестачі вантажу (багажу) – вартістю вантажу (багажу), який є втраченим або якого не вистачає;
2) в разі пошкодження (псування) вантажу (багажу) – сумою, на яку знизилась його вартість, а за неможливості його відновлення – вартістю вантажу (багажу);
3) в разі втрати вантажу (багажу), який був зданий до перевезення з оголошенням його вартості, – оголошеною вартістю вантажу (багажу).

ЦК РФ містить правило, що дозволяє в усіх випадках визначати вартість зданого до перевезення вантажу (багажу), отже й розмір шкоди, що підлягає відшкодуванню перевізником при незабезпеченні його схоронності. Правило полягає в тому, що необхідно виходити з ціни, яка вказана у рахунку продавця (постачальника) або передбачена відповідним договором, а за відсутності такої ціни береться до уваги лише ціна, яка за схожими обставинами звичайно стягується за аналогічні товари.

До обов'язків перевізника, який не забезпечив схоронність вантажу (багажу), що перевозився, включається повернення вантажовідправнику (вантажоодержувачу) провізної плати.

П. 4 ст. 796 ЦК РФ містить норму, відповідно до якої комерційний акт та інші документи про причини несхоронності вантажу (багажу), що складені перевізником в односторонньому порядку, повинні оцінюватися судом поряд з іншими документами, що засвідчують обставини, які можуть служити підставами для відповідальності перевізника, відправника або одержувача вантажу (багажу).

Ст. 797 ЦК РФ регламентує претензійно-позовний порядок врегулювання спорів, що виникають з перевезень вантажів (багажу). Претензія повинна пред'являтися в порядку, що передбачений відповідним транспортним статутом (кодексом). Але в ЦК РФ не встановлено будь-яких строків пред'явлення претензій. Крім того, таку можливість не надано відповідним транспортним кодексам (статутам). Претензія повинна бути пред'явлена перевізнику в порядку, передбаченому відповідним транспортним статутом (кодексом), і в межах встановленого строку позовної давності (1 рік).

ЦК РФ передбачає відповідальність перевізника за заподіяння шкоди життю або здоров'ю пасажира. В цих випадках відповідальність перевізника визначається за правилами, що передбачені главою 59 ЦК РФ («Зобов'язання внаслідок заподіяння шкоди»). Але існує можливість встановлення в окремому законі або договорі перевезення підвищеної відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну життю або здоров'ю пасажира (ст. 800 ЦК РФ).

Транспортна система **республіки Білорусь** включає в себе залізничний, автомобільний, повітряний, морський, річковий транспорт, а також трубопровідний транспорт як особливий вид.

Правове регулювання діяльності в галузі перевезень в республіці Білорусь здійснюється як загальним цивільним законодавством, так і спеціальними нормативними актами. Загальні правила перевезення вантажів, пасажирів і багажу сформульовані в Цивільному кодексі Республіки Білорусь. Відповідно до Цивільного кодексу прийняті закони:

1) «Про засади транспортної діяльності» від 5 травня 1998 р.;
2) «Про залізничний транспорт» від 6 січня 1999 р.;
3) «Про автомобільний транспорт і автомобільні перевезення» від 21 липня 2001 р. із змінами і доповненнями.

Загальні умови перевезення визначаються також транспортними статутами і кодексами, іншими актами законодавства, актами республіканських органів управління, що видаються відповідно до статутів і кодексів (ст. 738 Цивільного кодексу). В цих нормативних актах більш детально регламентовані відносини з перевезень окремими видами транспорту.

До числа спеціальних нормативних актів, що регулюють транспортну діяльність в Білорусі, належать:

1) Статут залізничного транспорту загального користування (затверджений постановою Ради Міністрів Республіки Білорусь від 2 серпня 1999 р.);
2) Правила автомобільних перевезень вантажів (затверджені постановою Міністерства транспорту і комунікацій Республіки Білорусь від 1 липня 2002 р.);
3) Повітряний кодекс Республіки Білорусь від 11 січня 1999 р.;
4) Водний кодекс Республіки Білорусь від 15 липня 1998 р.;
5) Кодекс торговельного мореплавства Республіки Білорусь від 15 листопада 1999 р.

До того ж, найважливіші поточні питання транспортних зобов'язань вирішуються в актах Президента та Уряду Республіки Білорусь.

Крім названих статутів і кодексів, відносини з перевезень регулюються відомчими нормативними актами, які застосовуються на окремих видах транспорту. Наприклад, на всіх видах транспорту діють Правила перевезення вантажів, Правила перевезення пасажирів і багажу, а також інструкції, накази, та інші акти, що доповнюють і конкретизують вказані Правила. Вказані акти містять не тільки правові норми, але й технічні нормативи діяльності транспорту.

Перевезення вантажів між Республікою Білорусь, Росією та Україною регулюється двосторонніми угодами з цими країнами про міжнародне залізничне вантажне і пасажирське сполучення. Міжнародні перевезення з іншими країнами регулюються міжнародними угодами, конвенціями і звичаями.

В транспортному законодавстві Республіки Білорусь переважну більшість займають імперативні норми. Згідно зі ст. 738 Цивільного кодексу умови перевезення вантажів, пасажирів і багажу, відповідальність сторін можуть визначатися угодами сторін, але тільки якщо інше не передбачено Цивільним кодексом, транспортними статутами і кодексами, іншими актами законодавства й актами республіканських органів державного управління, що видаються відповідно до них.

## 6 Відповідальність у міжнародних транспортних зобов'язаннях

### 6.1 Загальні положення

У міжнародних транспортних зобов'язаннях з доставки вантажів і перевезення пасажирів та їхнього багажу беруть участь, як правило, перевізник з одного боку та користувачі транспортних послуг (вантажовідправник, вантажоодержувач, пасажир) з іншого.

Всі сторони договору міжнародного перевезення повинні суворо дотримуватися положень цього договору, належним чином і в обумовлені строки виконувати свої обов'язки. На жаль, на практиці так буває не завжди, тому важливу роль для посилення договірної дисципліни мають відігравати заходи майнової відповідальності винних осіб.

Для покладання майнової відповідальності за невиконання або неналежне виконання сторонами зобов'язань щодо транспортних перевезень необхідна сукупність певних умов, зокрема:

1) протиправної поведінки;
2) наявності збитків як результату такої поведінки;
3) наявність причинного зв'язку між протиправною поведінкою та збитками;
4) вина боржника.

Відповідальність у міжнародних транспортних зобов'язаннях можна класифікувати за суб'єктним складом:

**1. Відповідальність перевізника:**

1.1 При вантажних перевезеннях:

- за неподачу транспортних засобів;
- за незбереження вантажу (псування, пошкодження, втрату і нестачу);
- за прострочення в доставці.

1.2 При пасажирських перевезеннях:

- за смерть, тілесне ушкодження чи нанесення будь-якої іншої шкоди фізичному або психічному здоров'ю пасажира;
- за повну або часткову втрату, пошкодження багажу;
- за порушення строків перевезення.

**2. Відповідальність вантажовідправників і вантажоодержувачів:**

- за невикористання поданих транспортних засобів;
- за неправильність відомостей, зазначених у перевізному документі;
- за несвоєчасне пред'явлення, недостовірність і неповноту пред'явлених документів, необхідних для здійснення перевезення;
- за неправильне завантаження, відсутність або неналежний стан упаковки вантажу;
- за несвоєчасну сплату перевезення;
- за позанормативний простій транспортних засобів і затримку контейнерів;
- за неочищення транспортних засобів після вивантаження.

**3. Відповідальність пасажирів:**

- за порушення встановлених правил перевезення;
- за шкоду, заподіяну перевізнику, його службовцям, іншим пасажирам та їхньому багажу внаслідок перевезення речовин, що за своїми властивостями можуть завдати такої шкоди;
- за перевезення в багажу заборонених речовин.

Розглянемо особливості відповідальності вказаних осіб.

## 6.2 Відповідальність перевізника

**Відповідальність перевізника у міжнародних вантажних перевезеннях.** Основними обов'язками перевізника за договором

міжнародного перевезення вантажу є забезпечення вчасної доставки вантажу в незмінному стані у місце призначення. Цим обов'язкам перевізника кореспондує відповідальність за втрату, нестачу, пошкодження, псування і прострочення в доставці вантажу.

Втрата вантажу – це його фізична загибель, крадіжка або знищення. Втраченим також вважається вантаж, не виданий одержувачу впродовж визначеного терміну. На різних видах транспорту ці терміни відрізняються. Наприклад, на автомобільному транспорті втраченим вважається вантаж, який не був доставлений протягом 30 днів після закінчення узгодженого терміну, а за відсутності такого терміну – протягом 60 днів з дати прийняття вантажу перевізником (згідно з нормами КДПВ). На залізничному транспорті втраченим вважається вантаж, не виданий одержувачу впродовж 30 днів після закінчення строку доставки (згідно з нормами КОТІФ), а на морському – впродовж 60 днів після закінчення строку доставки (згідно з положеннями Гамбурзьких правил).

Нестача вантажу – видача перевізником одержувачу вантажу в меншій кількості, ніж його було прийнято від відправника за одним транспортним документом. Основною причиною нестачі вантажів є крадіжки під час перевезення або під час вантажно-розвантажувальних робіт.

Псування вантажу – це зміна хімічних або біологічних властивостей вантажу, а пошкодження – це поломка чи руйнування вантажу. Псування і пошкодження знижують цінність вантажу та ускладнюють чи роблять неможливим його використання за призначенням. Причиною псування вантажу може бути, наприклад, порушення температурного режиму під час перевезення швидкопсувних вантажів, а причиною пошкодження – неправильне закріплення або розташування вантажу під час перевезення, недбалість під час проведення вантажно-розвантажувальних робіт.

Транспортні конвенції встановлюють презумпцію вини перевізника – принцип, згідно з яким не вантажовідправник повинен доводити вину перевізника, а перевізник повинен доводити існування обставин, що звільняють його від відповідальності.

Перевізник звичайно відповідає за схоронність вантажу з моменту його прийняття для перевезення до моменту видачі одержувачу (такі норми містять КДПВ, КОТІФ, Варшавська конвен-

ція 1929 р.). Положення Гамбурзьких правил встановлюють, що відповідальність перевізника за вантаж охоплює період, впродовж якого вантаж перебуває у віданні перевізника в порту вантаження, під час перевезення і в порту розвантаження. Будапештська конвенція (КПВВ) додає, що відповідальність перевізника за шкоду, заподіяну внаслідок втрати і пошкодження вантажу впродовж часу до навантаження на судно і після того, як вантаж було вивантажено з судна, визначається згідно із законодавством держави, що застосовується до договору перевезення.

Якщо перевізник доручив перевезення вантажу або його частину фактичному перевізнику, він все одно несе відповідальність за все перевезення вантажу (згідно з положеннями КОТІФ, Гвадалахарської конвенції 1961 р., Гамбурзьких правил, Будапештської конвенції КПВВ).

Зазвичай перевізник відповідає за несхоронність вантажу у розмірі фактично заподіяних збитків. До уваги не беруться упущена вигода та аналогічні збитки. Однак у транспортних правовідносинах щодо застосування відповідальності є певна особливість – принцип обмеження відповідальності перевізника, тобто розмір відшкодування не повинен перевищувати встановлених конвенціями меж.

Раніше існувало три способи обмеження відповідальності перевізника за несхоронність вантажу – французький, німецький та англійський.

Французький передбачав, що розмір відповідальності обмежується вартістю транспортного засобу, німецький – вартістю транспортного засобу і вартістю фрахту, англійський – визначеними грошовими сумами. Сьогодні в практиці міжнародних вантажних перевезень застосовується лише англійський спосіб.

Відповідальність перевізника може обмежуватися двома способами – за оголошеною вартістю вантажу та без її оголошення. При перевезенні вантажу з оголошено вартістю відповідальність перевізника обмежується цією оголошеною вартістю вантажу. Однак, якщо перевізник доведе, що дійсна вартість вантажу нижче за оголошену, тоді його відповідальність буде обмежуватися дійсною вартістю вантажу.

При перевезенні без оголошення вартості вантажу застосовуються межі відповідальності, встановлені міжнародними транспортними конвенціями та угодами. Причому майже в усіх кон-

венціях оговорено, що за згодою перевізника та вантажовідправника можуть бути встановлені більш високі межі відповідальності, ніж зазначені в конвенціях.

Межі відповідальності за втрату чи ушкодження вантажу в конвенціях встановлюються за одиницю вантажу чи вантажне місце або за кілограм ваги брутто вантажу. На різних видах транспорту встановлено такі межі відповідальності:

1) Автомобільний транспорт: 8,33 СПЗ за кожен відсутній кілограм ваги брутто вантажу (Протокол 1978 р., що містить поправки до КДПВ);
2) Залізничний транспорт: 17 СПЗ за кожен відсутній кілограм ваги брутто (КОТІФ) або 6 швейцарських франків за кілограм маси втраченого вантажу (УМВС);
3) Авіаційний транспорт: 17 СПЗ за один кілограм вантажу (Монреальський протокол 1975 р., що доповнює Варшавську конвенцію);
4) Морський транспорт: 666,67 СПЗ за місце/одиницю вантажу або 2 СПЗ за 1 кг ваги брутто втраченого/пошкодженого вантажу (Гаазькі правила); 825 СПЗ за місце/одиницю вантажу або 2,5 СПЗ за 1 кг ваги брутто втраченого/пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище (Гамбурзькі правила);
5) Річковий транспорт: 666,67 СПЗ за місце/одиницю вантажу або 2 СПЗ за 1 кг ваги брутто втраченого/пошкодженого вантажу. Якщо вантажним місцем є контейнер, межі відповідальності становлять 1500 СПЗ за порожній контейнер і, додатково, 25000 СПЗ за вантаж, що знаходився у контейнері (Будапештська конвенція – КПВВ);
6) Змішані перевезення: якщо транспортування включає перевезення морськими або внутрішніми водними шляхами – 920 СПЗ за місце/одиницю вантажу або 2,75 СПЗ за 1 кг ваги брутто втраченого/пошкодженого вантажу, залежно від того, яка сума вище; якщо транспортування не включає перевезення морськими або внутрішніми водними шляхами – 8,33 СПЗ за 1 кг ваги брутто втраченого/пошкодженого вантажу (Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р.).

За порушення строків доставки вантажу транспортні конвенції встановлюють різні види, розміри і межі відповідальності перевізника.

На автомобільному транспорті встановлено правило: якщо позивач доведе, що прострочення завдало збитків, перевізник компенсує такі збитки у розмірі, що не перевищує розміру плати за перевезення (ст. 23 КДПВ).

На залізничному транспорті сума відшкодування за прострочення не може перевищувати 4-кратного розміру вартості перевезення (КОТІФ). В той же час, норми УМВС встановлюють, що за прострочення доставки вантажу залізниця сплачує одержувачу штраф, розмір якого визначається виходячи з розміру провізної плати і тривалості прострочення:

- 6% провізної плати при простроченні не більше 1/10 загального строку доставки;
- 12% провізної плати при простроченні більше 1/10, але не більше 2/10 загального строку доставки;
- 18% провізної плати при простроченні більше 2/10, але не більше 3/10 загального строку доставки;
- 24% провізної плати при простроченні більше 3/10, але не більше 4/10 загального строку доставки;
- 30% провізної плати при простроченні більше 4/10 загального строку доставки.

Оговорено, що сума цих штрафів не може бути більшою за суму відшкодування, яка підлягала б сплаті за повну втрату вантажу. В разі відшкодування за повну втрату вантажу вказані штрафи не сплачуються. Одержувач, у свою чергу, позбавляється права на одержання штрафу за прострочення, якщо він не одержав вантаж впродовж однієї доби після повідомлення залізниці про прибуття вантажу і можливість його видачі.

На морському транспорті відповідальність перевізника за затримку в здачі вантажу обмежується сумою, у 2,5 рази кратній фрахту, який підлягає сплаті за затриманий вантаж., але не вищою за розміри фрахту, що підлягає сплаті на підставі договору морського перевезення (ст. 6 Гамбурзьких правил).

На річковому транспорті КПВВ встановлює, що у випадку шкоди, яка виникла внаслідок затримки вантажу, перевізник несе відповідальність лише у розмірі, який не перевищує розміру фрахту.

Крім відповідальності за втрату, ушкодження, псування чи затримку вантажу, на залізничному транспорті передбачається відповідальність перевізника за втрату або невірне використання документів, зазначених у накладній і прикладених до неї, або переданих йому на зберігання (ст. 15 ЦІМ – Додатку В до КОТІФ), а також за наслідки, що виникають через невиконання або незадовільне виконання розпоряджень відправника щодо розпорядження вантажем (ст. 19 ЦІМ). Відшкодування у таких випадках не повинно перевищувати суми, передбаченої у випадку повної втрати вантажу.

Щодо відповідальності перевізника за неподачу транспортних засобів під завантаження, вона міжнародними транспортними конвенціями не регламентується. Тому сторони за погодженням можуть встановити таку відповідальність перевізника в договорі на підставі норм законодавства країни, що застосовується до договору перевезення вантажу.

Транспортні конвенції встановлюють правило, згідно з яким перевізник втрачає право на обмеження відповідальності, якщо доведено, що втрата, ушкодження чи затримка є результатом дій чи упущень перевізника, вчинених з наміром спричинити таку втрату, ушкодження чи затримку, або внаслідок безвідповідальності і з розумінням вірогідності виникнення такої втрати, ушкодження чи затримки.

Міжнародні транспортні конвенції встановлюють випадки, за яких перевізник звільняється від відповідальності. Переліки таких випадків різняться між собою:

На автомобільному та залізничному транспорті (положення КДПВ і КОТІФ) перевізник звільняється від відповідальності:

1) якщо втрата вантажу, його ушкодження чи затримка сталися:
   - внаслідок дій або недогляду вантажовідправника, його інструкцій щодо розпорядження вантажем;
   - внаслідок дефекту вантажу;
   - внаслідок обставин, уникнути яких перевізник не міг і наслідки яких він не міг передбачити;
2) якщо втрата чи ушкодження вантажу є наслідком особливого ризику, нерозривно пов’язаного з наступними обставинами:

- з використанням відкритих безтентових транспортних засобів (відкритих вагонів), якщо це було погоджено і чітко зазначено у вантажній накладній;
- з відсутністю чи дефектами упаковки, якщо вантажі, що перевозяться без упаковки чи без належної упаковки, за своє природою піддаються псуванню чи пошкодженню;
- з обробкою, завантаженням, складуванням чи вивантаженням вантажу відправником або одержувачем (особами, що діють від їхнього імені);
- з природними властивостями деяких вантажів, внаслідок яких вони піддаються повній або частковій втраті чи пошкодженню;
- з неправильністю, неточністю чи неповнотою маркування і нумерації вантажних місць;
- з перевезенням живих тварин;
- перевезення, за домовленістю між перевізником та вантажовідправником, повинне здійснюватися в супроводі провідника, якщо втрата або пошкодження вантажу виникли внаслідок небезпеки, якій повинен бути запобігти провідник (стосується тільки залізничного транспорту).

На повітряному транспорті перевізник не несе відповідальності, якщо доведе, що ним було вжито всіх можливих заходів для того, щоб уникнути шкоди, або неможливість вжиття таких заходів, або доведе, що вина особи, яка зазнала шкоди, була причиною цієї шкоди або сприяла її настанню (ст.ст. 20, 21 Варшавської конвенції 1929 р.).

На морському транспорті Гаазькі правила встановлюють, що ані перевізник, ані судно не відповідають за втрати чи збитки, що виникли внаслідок і є результатом:

- неморехідності судна (якщо така неморехідність не є наслідком упущень перевізника);
- дій, недбалості чи упущень капітана, члена екіпажу, лоцмана або службовців перевізника у судноводінні або керуванні судном;
- пожежі, якщо тільки вона не виникла внаслідок дій чи вини перевізника;
- ризиків, небезпеки чи випадковості на морі або в інших судноплавних водах;
- непереборної сили;

- військових дій;
- дій антигромадських елементів;
- арешту чи затримки владою, судового арешту;
- карантинних обмежень;
- дій чи упущень відправника або власника вантажу, його агента, представника;
- страйків чи локаутів, припинення або обмеження роботи з будь-яких причин;
- повстань або громадських хвилювань;
- рятування або спроби рятування життя чи майна на морі;
- будь-якої втрати чи ушкодження вантажу, що сталися внаслідок прихованих дефектів, особливої природи вантажу чи його властивостей;
- недоліків упаковки, неповноти і недоліків маркірування;
- прихованих недоліків, які неможливо виявити;
- будь-яких інших причин, що виникли не внаслідок дій і вини перевізника (його службовців чи агентів).

На внутрішньому водному транспорті Будапештська конвенція (КПВВ) закріплює, що перевізник звільняється від відповідальності, якщо втрата, ушкодження або затримка є результатом перерахованих обставин:

- дій або бездіяльності відправника, одержувача чи особи, уповноваженої розпоряджатися вантажем;
- переміщення, завантаження, укладення або вивантаження вантажу відправником чи одержувачем (третіми особами, що діють від їхнього імені);
- перевезення вантажу на палубі або у відкритих трюмах, якщо це було оговорено з відправником;
- характеру вантажу, з яким пов’язана його втрата чи ушкодження;
- відсутності або дефектів упаковки, якщо вантаж внаслідок свого характеру піддається втраті чи псуванню за відсутності належної упаковки чи наявності в ній дефектів;
- недостатнього або неточного ідентифікаційного маркірування вантажу;
- здійснення операцій або спроби проведення операцій з рятування життя чи майна на внутрішніх водних шляхах;
- перевезення живих тварин.

**Відповідальність перевізника при міжнародних перевезеннях пасажирів і багажу.** Основними обов'язками перевізника за договором міжнародного перевезення пасажира є вчасна доставки пасажира у пункт призначення, а в разі перевезення багажу – вчасна доставка багажу із забезпеченням його схоронності у пункт призначення.

Основним об'єктом, за який відповідає перевізник при пасажирському перевезенні, є життя і здоров'я пасажиру. Тому транспортні конвенції завжди встановлюють, що перевізник відповідає за збитки, пов'язані зі смертю, тілесним ушкодженням чи заподіянням будь-якої іншої шкоди фізичному чи психічному здоров'ю пасажира в результаті події, яка мала місце або під час перебування пасажира в транспортному засобі, або під час його посадки чи висадки, а в деяких випадках – у зв'язку з завантаженням або розвантаженням багажу.

Конвенції встановлюють межі відповідальності перевізника за смерть або тілесні ушкодження пасажира:

1) на автомобільному транспорті – 83333 СПЗ на одного потерпілого (згідно з положеннями КАПП);
2) на залізничному транспорті – 175000 СПЗ на одного пасажира (ЦІВ – Додаток А до КОТІФ);
3) на повітряному транспорті – 250000 франків Пуанкаре на одного пасажира (згідно з нормами Варшавської конвенції). Гватемальським протоколом 1971 р. ці межі було підвищено до 1,5 млн. франків Пуанкаре;
4) на морському транспорті – 46666 СПЗ на одного постраждалого (згідно з Афінською конвенцією);
5) на річковому транспорті – 200000 франків[26] на одного потерпілого (згідно з нормами КППВ).

Перевізник втрачає право на обмеження відповідальності за смерть чи поранення пасажира, якщо шкоду заподіяно внаслідок наміру або грубої необережності, самовпевненості перевізника, який усвідомлював заподіяння такої шкоди.

Транспортні конвенції встановлюють випадки звільнення перевізника від відповідальності за смерть чи поранення пасажира. Так, на автомобільному транспорті перевізник звільняється від такої відповідальності, якщо причиною події стали обставини, яких перевізник, незважаючи на вжиття відповідних заходів, не

[26] Під франком у КППВ розуміється золотий франк вагою 10/31 грама проби 0,900

міг уникнути і наслідкам яких він не міг запобігти. Перевізник звільняється від відповідальності у тій мірі, в якій збиток виник з вини пасажира чи в результаті такої його поведінки, яка не відповідає нормальній поведінці пасажира (КАПП).

Залізниці звільняються від відповідальності за смерть і поранення пасажира, якщо:

- нещасний випадок зумовлений причинами, що виходять за рамки залізничної експлуатації, і перевізник, незважаючи на вжиття всіх заходів застереження, не зміг уникнути його або відвернути його наслідки;
- нещасний випадок трапився з вини пасажира;
- причиною нещасного випадку є поведінка третьої особи, і перевізник, незважаючи на вжиття всіх заходів застереження, не зміг уникнути його або відвернути його наслідки (згідно з положеннями ЦІВ).

Повітряний перевізник у будь-якому випадку позбавляється відповідальності, якщо доведе, що ним було вжито всіх можливих заходів для того, щоб уникнути шкоди, або неможливість вжиття таких заходів, або доведе, що вина особи, яка зазнала шкоди, була причиною цієї шкоди або сприяла її настанню (ст.ст. 20, 21 Варшавської конвенції).

Морський перевізник повністю або частково уникає відповідальності за смерть чи поранення пасажира, якщо доведе, що саме вина чи недбалість пасажира стали причиною або сприяли його смерті чи тілесному ушкодженню (ст. 6 Афінської конвенції).

На внутрішньому водному транспорті перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності в той мірі, в якій шкода виникла з вини пасажира чи в результаті такої його поведінки, яка не відповідає нормальній поведінці пасажира. Перевізник також звільняється від відповідальності, якщо шкоду заподіяно ядерним інцидентом, відповідальність за який покладається на оператора ядерної установки (ст. 12 КППВ).

Перевізник також несе відповідальність за схоронність багажу, ручної поклажі, товаробагажу та інших предметів, які перевозить пасажир. У конвенціях встановлено, що перевізник відповідає за збитки, пов’язані з повною або частковою втратою багажу, а також з його пошкодженням з моменту прийняття багажу

до перевезення і до моменту його доставки або здачі на зберігання.

Міжнародні транспортні конвенції закріплюють межі відповідальності перевізника. Так, на автомобільному транспорті відповідальність перевізника за втрату чи ушкодження багажу не може перевищувати 166,67 СПЗ на одиницю багажу і 666,67 СПЗ на пасажира, а стосовно речей, які пасажир мав при собі – 333,33 СПЗ на пасажира (згідно з нормами КАПП).

Для залізниць положення ЦІВ встановили наступні межі відповідальності перевізника за багаж:

1) за шкоду, заподіяну у зв'язку з повною або частковою втратою чи пошкодженням речей, ручної поклажі, тварин, яких пасажир мав при собі, – до 1400 СПЗ на одного пасажира;
2) у випадку повної або часткової втрати багажу:
   - якщо розмір збитків доведено – не більше 80 СПЗ за кожний відсутній кілограм ваги брутто або 1200 СПЗ за кожне багажне місце;
   - якщо розмір збитків не доведено – наперед визначене відшкодування в розмірі 20 СПЗ за кожний відсутній кілограм ваги брутто або 300 СПЗ за кожне багажне місце;
3) в разі прострочення доставки багажу залізниця за кожну завершену добу після вимоги видачі, але максимально за 14 днів повинна виплатити:
   - якщо буде доведено, що через прострочення доставки були заподіяні збитки або шкода, зокрема пошкодження – не більше 0,80 СПЗ за кілограм ваги брутто або 14 СПЗ за кожне місце виданого з простроченням багажу;
   - якщо не буде доведено, що через прострочення доставки були заподіяні збитки або шкода – наперед визначене відшкодування в розмірі 0,14 СПЗ за кілограм ваги брутто або 2,80 СПЗ за кожне місце виданого з простроченням багажу;
4) при повній або частковій втраті транспортного засобу, що перевозився залізницею, – не більше 8000 СПЗ (транспортними засобами також вважаються причепи з вантажем і без вантажу);
5) стосовно інших предметів, залишених в транспортному засобі або таких, що знаходяться в багажниках, міцно прикрі-

плені до транспортного засобу – загальна сума компенсації не може перевищувати 1400 СПЗ.

Згідно з положеннями УМПС, залізниці відповідають за прострочення в доставці багажу (товаробагажу) і за шкоду, що виникла внаслідок повної або часткової втрати чи пошкодження багажу (товаробагажу). Залізниці також відповідають за всі збитки, що можуть виникнути внаслідок втрати або несвоєчасного пред'явлення за призначенням супровідних документів на товаробагаж. В будь-якому разі, залізниця не повинна відшкодовувати збитки в більшій сумі, ніж при повній втраті багажу (товаробагажу). Сума відшкодування при повній або частковій втраті багажу не може перевищувати:

- в разі перевезення багажу з оголошеною цінністю – суми оголошеної цінності;
- якщо багаж здається без оголошення цінності – не більше 2 швейцарських франків за кожен відсутній кілограм маси брутто.

За кожну добу прострочення понад термін доставки залізниця зобов'язана сплатити штраф:

1) при перевезенні багажу – в розмірі 5% провізної плати, але сума штрафу не повинна перевищувати 50% провізної плати;
2) при перевезенні товаробагажу – в розмірі 1,5% провізної плати, але сума штрафу не повинна перевищувати 30% провізної плати.

На повітряному транспорті відповідальність перевізника за схоронність багажу обмежується сумами, встановленими Варшавською конвенцією :

- при перевезенні зареєстрованого багажу – 250 франків Пуанкаре за кожен кілограм багажу;
- стосовно предметів, які пасажир залишив при собі – 5 тис. франків Пуанкаре на пасажира.

Відповідальність морського перевізника, згідно з положеннями Афінської конвенції, обмежується наступними сумами:

- за втрату або пошкодження каютного багажу – 8333 СПЗ на пасажира;
- за втрату чи пошкодження автомашини, включаючи весь багаж, що перевозиться в машині чи на ній, – 3333 СПЗ на машину;

- за втрату або пошкодження іншого багажу – 1200 СПЗ на пасажира.

На внутрішньому водному транспорті розмір відшкодування за повну чи часткову втрату перевізником багажу або його ушкодження не може перевищувати 5000 франків на пасажира, а в разі втрати чи пошкодження транспортного засобу, що перевозився, – не більше 15000 франків на транспортний засіб.

Перевізник втрачає право на обмеження відповідальності за втрату, ушкодження чи затримку багажу, якщо шкоду заподіяно внаслідок наміру або грубої необережності, самовпевненості перевізника, який усвідомлював заподіяння такої шкоди.

У міжнародних транспортних конвенціях встановлюються випадки звільнення перевізника від відповідальності за втрату, ушкодження чи затримку у видачі багажу.

Автомобільний транспорт. КАПП встановлює, що перевізник звільняється від відповідальності, якщо втрата чи пошкодження багажу:

- пов’язані з дефектом самого багажу;
- пов’язані з особливим ризиком, викликаним тим, що багаж містить швидкопсувні або небезпечні для перевезення речовини чи предмети;
- відбулися в результаті обставин, яких перевізник, незважаючи на вживання необхідних заходів, не міг уникнути і наслідкам яких він не міг запобігти.

Згідно з нормами ЦІВ, залізниця звільняється від відповідальності за втрату, пошкодження і затримку багажу:

1) якщо втрата, пошкодження чи затримка відбулися з вини пасажира, у зв’язку з його розпорядженнями, у зв’язку з проблемами, пов’язаними з багажем або певними обставинами, яких залізниця не могла уникнути і наслідкам яких не могла запобігти;
2) якщо втрата або пошкодження виникають з особливого ризику, пов’язаного з однією або кількома з таких обставин:
   - відсутність або недостатність упаковки;
   - особливий характер багажу;
   - перевезення в якості багажу предметів, що не допускаються до перевезення.

У свою чергу, УМПС звільняє залізниці від відповідальності за повну або часткову втрату чи пошкодження бага-

жу/товаробагажу, якщо вони виникли внаслідок однієї з наступних причин:

1) внаслідок обставин, яким залізниця не могла запобігти та усунення яких від неї не залежало;
2) внаслідок особливих природних властивостей багажу/товаробагажу, що викликали його псування чи пошкодження;
3) з вини пасажира, відправника чи одержувача товаробагажу, а також особи, що супроводжує товаробагаж;
4) внаслідок таких недоліків тари та упаковки, які не могли бути виявлені при зовнішньому огляді при прийомці багажу/товаробагажу до перевезення;
5) внаслідок того, що пасажир чи відправник товаробагажу здав до перевезення заборонені предмети під неправильним, неточним або неповним найменуванням;
6) внаслідок того, що багаж/товаробагаж, який було допущено до перевезення на особливих умовах, було здано до відправлення під неправильним, неточним або неповним найменуванням.

Залізниця звільняється від відповідальності за нестачу маси при повній кількості місць і справній тарі.

За невиконання строку доставки багажу/товаробагажу залізниця звільняється від відповідальності в наступних випадках:

- при заметах, повенях, обвалах та інших стихійних явищах – на строк до 15 днів за розпорядженням центральних органів залізниць відповідної країни;
- за наявності інших обставин, що викликали припинення руху, – за розпорядженням уряду відповідної країни.

Повітряний перевізник у будь-якому випадку позбавляється відповідальності, якщо доведе, що ним було вжито всіх можливих заходів для того, щоб уникнути шкоди, або неможливість вжиття таких заходів, або доведе, що вина особи, яка зазнала шкоди, була причиною цієї шкоди або сприяла її настанню (ст.ст. 20, 21 Варшавської конвенції).

Морський перевізник повністю або частково уникає відповідальності за втрату і пошкодження багажу, якщо доведе, що саме вина чи недбалість пасажира стали причиною або сприяли втраті чи пошкодженню багажу. Морський перевізник також не відповідає за втрати і пошкодження грошей, цінних паперів, зо-

лота, виробів із срібла, коштовних речей, прикрас, творів мистецтва чи інших цінностей, за винятком випадків, коли такі цінності були здані на зберігання перевізникові, який погодився зберігати їх в безпеці (ст.ст. 5, 6 Афінської конвенції).

На внутрішньому водному транспорті перевізник повністю або частково звільняється від відповідальності, якщо шкода виникла з вини пасажира чи в результаті такої його поведінки, яка не відповідає нормальній поведінці пасажира. Перевізник також звільняється від відповідальності, якщо шкоду заподіяно ядерним інцидентом (ст. 12 КППВ).

### 6.3 Відповідальність користувачів транспортних послуг

Користувачами транспортних послуг є особи, які вступають з перевізниками у договірні правовідносини з приводу здійснення вантажних і пасажирських перевезень. В першому випадку користувачами транспортних послуг виступають вантажовідправник і вантажоодержувач, в другому – пасажир, власник багажу чи особа, уповноважена розпоряджатися багажем (на залізничному транспорті – й товаробагажем).

**Відповідальність вантажовідправника і вантажоодержувача.** За договором вантажного перевезення вказані особи несуть певні обов'язки, зокрема, щодо повної та своєчасної оплати транспортних послуг, дотримання встановлених правил перевезення, а також відшкодування збитків, завданих перевізнику.

Як правило, транспортні конвенції встановлюють лише підстави відповідальності вантажовідправника (рідше – вантажоодержувача) без встановлення конкретних розмірів і меж такої відповідальності. Тобто передбачається відповідальність вантажовідправника у розмірі фактично заподіяної шкоди, рідше – сплата ним штрафів.

При перевезеннях вантажу автомобільним і повітряним транспортом відправник несе відповідальність за всі витрати, шкоду і збитки, заподіяні перевізнику внаслідок неточності або недостатності даних, зазначених в накладній та інших перевізних документах, в тому числі необхідних для виконання митних та інших формальностей (ст. 7 КДПВ, ст.ст. 10, 16 Варшавської конвенції).

На автомобільному транспорті відправник також відповідає перед перевізником за збиток, заподіяний особам, устаткуванню або іншим вантажам, а також за будь-які витрати, викликані не-

справною упаковкою вантажу, за винятком випадків, коли дефект був очевидним або відомим перевізнику в момент прийняття вантажу (ст. 10 КДПВ).

Згідно зі ст. 8 ЦІМ (Додатку В до КОТІФ) відправник відповідає перед залізницею за всі витрати і збитки, заподіяні через:

- його невірні, неточні, неповні або зазначені в непризначеному для них місці дані в накладній (ст. 12 УМВС також передбачає, що відправник несе відповідальність за правильність відомостей, вказаних у накладній, і сплачує штраф за всі наслідки від неправильного, неточного чи неправильного зазначення цих даних, а також від того, що вони внесені у невідповідну графу накладної);
- невнесення ним відомостей, що вимагаються Регламентом РІД (Додаток С до КОТІФ, що стосується міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів).

Ст. 13 ЦІМ встановлює, що відправник несе відповідальність за всі наслідки неправильного завантаження, виконаного ним, і повинен відшкодувати перевізнику пов’язані з цим збитки. Відправник також відповідає перед залізницею за всі види збитків і витрат, пов’язаних з відсутністю або незадовільним станом упаковки (за винятком випадків, коли дефект був очевидним або відомим перевізнику в момент прийняття вантажу).

При здійсненні міжнародних морських вантажних перевезень відправник зобов’язаний відшкодувати перевізнику всі втрати, збитки і витрати, що виникли внаслідок неточності даних у коносаменті (ст. 3 Гаазьких правил). У свою чергу, Гамбурзькі правила покладають на вантажовідправника обов’язок належним чином маркірувати та позначати небезпечний вантаж, проінформувати перевізника про небезпечний характер вантажу і, за необхідності, про запобіжні заходи, яких необхідно вжити. Якщо вантажовідправник цього не зробить, а перевізника іншим чином не буде проінформовано про небезпечний характер вантажу:

- відправник несе відповідальність перед перевізником за шкоду, яка виникла внаслідок відвантажування такого вантажу;
- вантаж може бути в будь-який час вивантажений, знищений чи знешкоджений без сплати компенсації.

На річковому транспорті, згідно з КПВВ, вантажовідправник несе відповідальність за збитки та витрати, заподіяні перевізнику внаслідок того, що:

- інформація або відомості стосовно вантажу (небезпечного чи забруднюючого вантажу), зазначені в перевізних документах, відсутні, є неточними або неповними;
- небезпечний вантаж не був належним чином маркірований або позначений;
- необхідні супровідні документи відсутні, є неточними або неповними.

КПВВ також встановлює, що вантажоодержувач, який після прибуття вантажу вимагає його видачі, несе відповідальність за сплату фрахту та інших зборів, пов'язаних з вантажем, а також за участь у відшкодуванні збитків за загальною аварією.

Такі підстави відповідальності вантажовідправника та вантажоодержувача, як невикористання відправником поданих транспортних засобів, несвоєчасна або неповна сплата перевезення, позанормативний простій транспортних засобів, затримка контейнерів, неочищення транспортних засобів одержувачем після вивантаження та інші можуть встановлюватися в договорі перевезення за згодою сторін згідно із внутрішнім законодавством країни, яке застосовується до договору перевезення.

**Відповідальність пасажирів, відправників та одержувачів товаробагажу, власників багажу.** Основними обов'язками цієї категорії користувачів транспортних послуг є придбання перевізних документів (квитку, багажної/товаробагажної квитанції), зберігання їх впродовж всього перевезення, суворе дотримання правил перевезення на певному виді транспорту, виконання адміністративних, митних та інших формальностей.

Найбільш ретельно регламентується відповідальність пасажирів, відправників та одержувачів товаробагажу та осіб, що діють від їхнього імені, нормами міжнародного залізничного законодавства. Так, ЦІВ закріплює правило, згідно з яким пасажир, котрий не може пред'явити дійсного проїзного документу, повинен сплатити, крім вартості проїзду, доплату (штраф). Пасажиру, який відмовляється від негайної сплати вартості проїзду та доплати, може бути відмовлено у продовженні поїздки. В перевезенні також відмовляється пасажирам, які:

- становлять небезпеку для порядку і нормального функціонування або для безпеки пасажирів (УМПС конкретизує, що такими пасажирами можуть бути особи у хворому стані, що загрожують здоров'ю інших пасажирів);
- неприпустимо турбують інших пасажирів;
- не виконують норм перевезення ручної поклажі (ст. 12 УМПС).

ЦІВ встановлює, що пасажир несе відповідальність стосовно перевізника за будь-які збитки:

1) спричинені недотриманням своїх обов'язків щодо:
   - виконання адміністративних і митних формальностей;
   - належного маркування багажу;
   - особливих положень з перевезення транспортних засобів;
   - Регламенту РІД (перевезення небезпечних вантажів);
2) спричинені через предмети або тварин, яких він перевозить з собою, якщо він не доведе, що збитки були заподіяні через певні обставини, яких він не міг уникнути і наслідків яких він не міг відвернути, незважаючи на всі вжиті ним застережні заходи, що вимагаються від пасажира, який усвідомлює свою відповідальність.

УМПС встановлює відповідальність пасажира за перевезення заборонених предметів у ручній поклажі або багажу. В цьому випадку пасажир повинен сплатити усі витрати з перевірки багажу, відшкодувати збитки, якщо вони мали місце, і сплатити штраф у 5-кратному розмірі плати за перевезення багажу.

Відправник та одержувач товаробагажу також несуть відповідальність за перевезення в ньому заборонених предметів, а відправник – ще й відповідальність за всі збитки, що можуть виникнути внаслідок відсутності, недостатності або неправильності супровідних документів.

Пасажир, який завдав при проїзді в міжнародному залізничному сполученні шкоди, що підлягає майновій оцінці, залізниці та/або третім особам внаслідок порушення правил перевезення пасажирів і багажу, зобов'язаний відшкодувати таку шкоду в прямому розмірі.

Якщо пасажир перевозить при собі живих тварин або птахів, він несе повну відповідальність за порушення ними санітарно-гігієнічних вимог та зобов'язаний забезпечити відповідне прибирання вагону.

## Контрольні питання

1. Назвіть ознаки міжнародних транспортних перевезень.
2. Як визначають міжнародне перевезення міжнародні транспортні конвенції?
3. За якими критеріями класифікуються міжнародні перевезення?
4. Назвіть джерела правового регулювання відносин, що виникають при здійсненні міжнародних перевезень.
5. Охарактеризуйте колізійні принципи правового регулювання міжнародних транспортних перевезень.
6. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні автомобільні вантажні перевезення?
7. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні залізничні вантажні перевезення?
8. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні морські вантажні перевезення?
9. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні річкові вантажні перевезення?
10. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні авіаційні вантажні перевезення?
11. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні змішані перевезення вантажів?
12. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу?
13. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні залізничні перевезення пасажирів і багажу?
14. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні авіаційні перевезення пасажирів і багажу?
15. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні морські перевезення пасажирів і багажу?
16. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні річкові перевезення пасажирів і багажу?
17. Якими нормативно-правовими актами регламентуються міжнародні поштові відправлення?
18. Назвіть підстави і межі відповідальності перевізника при порушенні умов договору міжнародного вантажного перевезення.

19. Назвіть підстави і межі відповідальності перевізника при порушенні умов договору міжнародного перевезення пасажиру і багажу.
20. Назвіть особливості відповідальності користувачів транспортних послуг при міжнародних перевезеннях.

## Перелік рекомендованої літератури до вивчення курсу «Транспортне право»

## НАВЧАЛЬНА ЛІТЕРАТУРА І МОНОГРАФІЇ

1. Автомобільний транспорт в Україні. Нормативна база. – К.: КНТ, АТІКА, 2004. – 504 с.
2. Александров-Дольник М.К. Договоры советского транспортного права: Автореферат дис. д-ра юрид. наук / Институт государства и права Академии Наук СССР. – М., 1963. – 21 с.
3. Алексеев А.А., Астапович Г.П., Ожегов К.С., Омельянюк Г.Г. Назначение почвоведческой экспертизы по делам о кражах грузов на железнодорожном транспорте: Метод. рекомендации. – М.: ЭКЦ МВД РФ, 1996. – 7 с.
4. Аликперов Х.Д. Уголовно-правовая борьба с кражами грузов на железнодорожном транспорте / Под ред. Г.М. Миньковского. – Баку: Азернешр, 1988. – 129 с.
5. Андреев В.К. Транспортно-экспедиционное обслуживание. Правовые вопросы. – М.: Юрид. лит., 1977. – 71 с.
6. Анцелевич Г.А. Международное транспортное право: Учеб. пособие. – К., 1999. – 306 с.
7. Анцелевич Г.О., Покрещук О.О., Ковалевська Л.І. Міжнародно-правова регламентація транспортних перевезень: Підручник. – К.: Зовнішня торгівля, 2004. – 288 с.
8. Белоусова И.А., Чумаченко Н.Г. Управление себестоимостью продукции в промышленности (управленческий учет). – Донецк: ИЭП НАН Украины, 2000. – 71 с.
9. Богоненко В.А. Правовое регулирование доставки газа магистральными трубопроводами: Монография / В.А. Богоненко. – Мн.: УП «Технопринт», 2004. – 216 с.
10. Богоненко В.А. Правовое регулирование доставки нефти и нефтепродуктов трубопроводным транспортом. – Новополоцк: ПГУ, 2002. – 112 с.
11. Брагинский М.И., Витрянский В.В. Договорное прав. – М.: Статут, 2004. – Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – 910 с.
12. Брильов О.А. Арешт суден для забезпечення морських вимог за законодавством України. – Миколаїв: АТОЛ, 2002. – 242 с.

13. Булгакова І.В., Клепікова О.В. Транспортне право України: Академічний курс: Підруч. для студ. юр. спец. вищ. навч. закл. – К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре», 2005. – 536 с.
14. Варыгин А.Н. Кражи грузов, совершаемые на железнодорожном транспорте и их предупреждение: Учеб. пособие. – Саратов: СЮИ, 1998. – 106 с.
15. Горшенева Н.А., Палеев М.С. Прокурорский надзор за исполнением законодательства, направленного на борьбу с разъединением грузов от документов на железнодорожном транспорте: Метод. пособие. – М.: ВНИИ пробл. укрепления законности и правопорядка, 1989. – 22 с.
16. Гречуха В.Н. Транспортное право: В 2 ч. – М.: Издательство МГИУ, 2002. – 179 с.
17. Гуцуляк В.Н. Морское право: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000. – 368 с.
18. Демиденко В.В., Шемякин А.Н., Балабанов А.О. Морське право України: Навч. посібник. – Одеса: АО БАХВА, 1996. – 140 с.
19. Егиазаров В.А. Транспортное право. – М.: Юридический Дом “Юстицинформ”, 2004. – 543 с.
20. Ерухимович И.Л. Ценообразование. – К.: МАУП, 1999. – 156 с.
21. Законодавство України про залізничний транспорт: Бюлетень законодавства і юридичної практики України / Упоряд. Е.Ф. Демський. – К., 1998. – №12. – 320 с.
22. Замойский И.Е. Эффективность хозяйственно-правовой работы. – К.: Наукова думка, 1982. – 170 с.
23. Зеркалов Д.В. Международные автомобильные перевозки. В четырех книгах. Справочник. – К.: Основа, 2005. – Кн. 1. Правовая основа. – 396 с.
24. Зова В.А. Організація транспортного обслуговування регіону (на прикладі залізничих пасажирських перевезень): Автореф.дис….канд. екон. наук: 08.10.01. / НАН України. Ін-т екон.-правових дослід. – Донецк, 2002. – 21 с.
25. Канашевский В.А. Внешнеэкономические сделки. Правовое регулирование. – М.: Междунар. отношения, 2005. – 304 с.
26. Левковець П.Р., Марунич В.С. Міжнародні перевезення і транспортне право : Навч. посібник для студ. вузів. – 3-є видання, виправлене та доповнене. – К.: Арістей, 2006. – 416с.

27. Международное коммерческое право: Учебное пособие / С.-Петерб. фил. Ин-та государства и права РАН; [А.Ю. Бушуев и др.]; Под общ. ред. В.Ф. Попондопуло. – М.: Омега-Л, 2006. – 472 с.
28. Международное право: Учебник. Отв. ред. Ю.М. Колосов, В.И. Кузнецов. – М.: Международные отношения, 1999. – 624 с.
29. Міжнародне приватне право: Навчальний посібник / За ред. В.М. Гайворонського, В.П. Жушмана. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 368 с.
30. Новиков В.М., Иваницкий Н.М. Основы транспортного права (ж. д. транспорт): Учебник для студентов вузов для специальностей ж. д. транспорта. – М.: Транспорт, 1995. – 192 с.
31. Паппас С. Транспортна політика ЄС. – Українською мовою / Навчальний посібник. – К.: ІМВ КНУ імені Тараса Шевченко, 2004. – 80с.
32. Перчик А.И. Трубопроводное право. – М.: Нефть и газ, 2002. – 368 с.
33. Полянский Ю.Е. Прокурорский надзор за исполнением законов на железнодорожном транспорте: Учеб. пособие для спец. “Правоведение”. – К.: УМКВО, 1988. – 68 с.
34. Садиков О.Н. Правовое регулирование международных перевозок. – М.: Юрид. лит-ра, 1981. – 288 с.
35. Садиков О.Н. Правовые вопросы газоснабжения. – М.: Всесоюзный институт юридических наук, Государственное издательство юридичечской литературы, 1961. – 187 с.
36. Сиваков О.В., Новосельцев А.Б., Ермолаев В.Г., Маковский Ю.Б. Транспортное право: Учебное пособие. – М.: Былина, 2000. – 416 с.
37. Смирнов А.М., Клещенков О.В. Транспортне право: Курс лекцій. - Донецьк: Дюі, 2006. – 300 с.
38. СНГ. Торгово-промышленное законодательство / Сост. О.А. Кубицкая. – М.: Международный центр финансово-экономического развития, 1997. – 567 с.
39. Спирин И.В. Транспортное право: Учебное пособие. – М.: Транспорт, 2001. – 303 с.
40. Тарасов М.А. Транспортное право. – Изд-во Ростовского ун-та, 1968. – 315 с.

41. Транспортне право України: Навч. Посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; За заг. Ред. В.К.Гіжевського, Е.Ф.Демського – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.
42. Транспортное право: Морское право. Внутреннее водное (речное) право. Железнодорожное право: Учебное пособие / В.Г. Ермолаев и др. – М.: Былина, 2002. – 400 с.
43. Фединяк Г.С., Фединяк Л.С. Міжнародне приватне право: Підручник. – 3-тє вид., (доп. і перероб.). – К.: Атіка, 2005. – 544 с.
44. Федосеева Г.Ю. Международное частное право: Учебник. – М.: ООО «Профобразование», 2002. – 320 с.
45. Харитонов Є.О., Харитонова О.І., Сафончик О.І. та ін. Правове регулювання перевезень в Україні: Навчальний посібник / За ред. Є.О. Харитонова. – Харків: Одіссей, 2006. – 560 с.
46. Хаскельберг Б.Л. Ответственность железных дорог за несохранность груза. – М.: Юрид. лит., 1966. – 141 с.
47. Чувпило О.О. Технічне регулювання в Україні: Навчальний посібник. – К.: ІМВ КНУ імені Тараса Шевченко, 2004. – 135 с.
48. Шелухин Н.Л. Экономико-правовые аспекты управления качеством железнодорожных перевозок: Монография. – Донецк: ДЮИ; ООО «Агентство Мультипресс», 2004. – 167 с.
49. Шемякин А.Н. Морское право. – 2-е изд., перераб. и доп. – Одесса: ВМВ, 2006. – 448 с.
50. Щукин В.И. Расследование незаконной перевозки запрещённых веществ и предметов на железнодорожном транспорте: Учебное пособие. – Белгород, 1993. – 74 с.
51. Юхновський І.Р. Транспортний комплекс України. Залізничний транспорт: Проблеми та перспективи / І.Р.Юхновський, Г.Б.Лебеда, Т.І. Попова; За ред. І.Р.Юхновського. – К.: ФАДА, ЛТД, 2066. – 288 с.

## СТАТТІ У НАУКОВО-ПРАКТИЧНИХ ВИДАННЯХ

1. Беседин И. О структурной перестройке железнодорожного транспорта в Российской Федерации // Вопросы экономики. – 1998. – № 4. – С. 83 – 98.

2. Богоненко В.А. Проблемы отграничения отношений по доставке нефти трубопроводным транспортом от отношений энергоснабжения // Транспортное право. – 2000. – № 1. – С. 18-19.
3. Бродский Е. Не предоставил – плати штраф // Юридическая практика, 2007. – №16 (486), 17 апреля.
4. Булгакова І.В. Особливості відповідальності сторін за договором залізничного перевезення вантажів // Вісник господарського судочинства. – 2002. – №4. – С.207-212.
5. Голикова С. Арешт торговельного судна як захід забезпечення морських вимог // Збірник рішень та арбітражної практики Вищого арбітражного суду України. – 1996. – №2. – С.153.
6. Деркач Э.М. Правовые основы регулирования перевозки грузов в международном железнодорожном сообщении // Гармонизация законодательства Украины и международная интеграция: внешнеэкономический аспект: Сб. науч. тр. / Ин-т экономико-правовых исследований НАН Украины; Редкол.: Мамутов В.К. (отв. ред.) и др.. – Донецк: ООО «Юго-Восток, Лтд», 2006. – 234 с.
7. Джумагельдієва Г. Щодо окремих питань правового регулювання вартості залізничних перевезень вантажів // Підприємництво, господарство і право. – 2003. - №5. – С.14-15.
8. Діковська І.А. Відповідальність за шкоду, заподіяну життю та здоров'ю пасажира при виконанні міжнародних повітряних перевезень // Підприємництво, господарство і право. – 2002. – №2. – С.46-49.
9. Довгополов А.А. Ответственность железнодорожного перевозчика за ненадлежащее исполнение обязательства грузовой перевозки // Транспортное право. – 2004. – №3. – С.31-34.
10. Енергетична безпека держави: найближчі кроки // Голос України. – 2005. - № 57. – С. 5.
11. Ильин И. Проблемы реформирования железнодорожного транспорта // Вопросы экономики. – 1998. – № 4. – С. 99 – 114.
12. Кокорев В. Институциональная реформа в сфере инфраструктуры в условиях естественной монополии // Вопросы экономики. – 1998. – № 4. – С. 115 – 133.
13. Красько И. О договоре экспедиции // Предпринимательство, хозяйство и право. – 2000. - №6. – С.24.
14. Никифоров А. Ценовое регулирование естественных монополий // Вопросы экономики. – 1998. – № 4. – С. 134 – 143.

15. Овечкін В. Конституція України та розвиток транспортного законодавства. Деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезень вантажів залізницею // Вісник Вищого арбітражного суду України. – 2000. – №2. – С.35.
16. Пероганич Ю.Й. Компетенція міжнародних організацій щодо конвенції КОТІФ // Залізничний транспорт України. – 1998. – №2-3. – С. 48-50.
17. Пероганич Ю.Й. Міжурядова організація міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) // Залізничний транспорт України. – 1999. – №5. – С. 31-32.
18. Перчик А.И. Правовые проблемы развития трубопроводного транспорта // Нефть, газ и право. – 2005. - № 5. – С. 9-16.
19. Пустовой М. АМКУ: «Укрзализныця» не права // Юридическая практика, 2007. – №11 (481), 13 марта.
20. Размер возмещения морального ущерба зависит от ряда факторов // Юридическая практика, 2004. – №24 (338), 15 июня.
21. Садиков О.Н. Правовое регулирование трубопроводного транспорта в СССР // Известия высших учебных заведений. Правоведение: Изд-во Ленинградского ун-та. – 1962. - № 2. – С.128-141.
22. Самойленко Г.В. Деякі питання відповідальності сторін за договором перевезення вантажів у внутрішньому водному сполученні // Четверта Міжрегіональна науково-практична конференція “Концепція формування законодавства України” (листопад 1999 р.): Наукові статті. – Запоріжжя, 2000. – С.34-39.
23. Собкова В. Місце судового прецеденту серед інших джерел права у англо-саксонській правовій системі // Право України. – 2007. – № 5. – С. 155-159.
24. Фроня Н. Перевозка железнодорожным транспортом // http://www.yurpractika.com.
25. Холопов К. Основной закон железных дорог России // Закон. – 2000. – №9. – С. 53 – 55.
26. Шюттерле Петер. Энергетика и геостратегия в Каспийском регионе – участники, интересы, возможности конфликтов // Международная жизнь. – 1999. - № 4. – С. 65-66.
27. Щупаківський Р. Визначення об’єкта і предмета незаконного заволодіння чужим транспортним засобом // Право України. – 2003. – №4. – С.101.

## ЗАКОНИ УКРАЇНИ

1. Водний кодекс України від 6 червня 1995 року № 213/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 24. – Ст. 189.
2. Господарський кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. №436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №№18-22. – Ст. 144.
3. Земельний кодекс України: Закон України від 25 жовтня 2001 року № 2768-Ш // Відомості Верховної Ради України. – 2002. - № 2-4. – Ст. 17.
4. Кодекс торговельного мореплавства України: Закон України від 23 травня 1995 р. №176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – №№47-52. – Ст. 349.
5. Кодекс України про адміністративні правопорушення: Закон Української РСР від 7 грудня 1984 р. №8073-Х // Право и практика. – 2001. – №11-12.
6. Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 року № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. - № 30. – Ст. 141.
7. Кримінальний кодекс України: Закон України від 5 квітня 2001 р. № 2341-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №25. – Ст. 131.
8. Митний кодекс України: Закон України від 11 липня 2002 р. № 92-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 38-39. – Ст. 288.
9. Повітряний кодекс України: Закон України від 4 травня 1993 р. №3167-XII // // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – №25. – Ст. 274.
10. Про автомобільний транспорт: Закон України від 5 квітня 2001 р. №2344-III в редакції Закону України від 23 лютого 2006 р. №3492-IV // Відомості Верховної Ради України. –2006. – №32. – Ст. 273.
11. Про відповідальність за перевезення пасажирів через державний кордон України без належних документів для в'їзду в Україну: Закон України від 10 січня 2002 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – №16. – Ст. 113.
12. Про державне замовлення для задоволення пріоритетних державних потреб: Закон України від 22 груд. 1995 р. № 493/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 3. – Ст. 9.
13. Про державні цільові програми: Закон України від 18 березня 2004 р. № 1621-IV // http://www.rada.gov.ua

14. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: Закон України від 20 лютого 2003 року № 545-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.
15. Про Державну спеціальну службу транспорту: Закон України від 5 лютого 2004 р. № 1449-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 19. – Ст. 269.
16. Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів: Закон України від 6 липня 2005 р. № 2739-IV // Відомості Верховної Ради. – 2005. – № 34. – Ст. 435.
17. Про дорожній рух: Закон України від 30 червня 1993 р. №3353-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – №31. – Ст. 338.
18. Про закупівлю товарів, робіт і послуг за державні кошти: Закон України від 22 лютого 2000 р. № 1490-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 20. – Ст. 148.
19. Про залізничний транспорт: Закон України від 4 липня 1996 р. №273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №40. – Ст. 183.
20. Про захист прав споживачів: Закон України від 1 грудня 2005 р. №3161-IV// Голос України. – 2006. – №6 (13 січня).
21. Про заходи, спрямовані на забезпечення сталого функціонування підприємств паливно-енергетичного комплексу: Закон України від 23 червня 2005 року № 2711-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. - № 33. – Ст. 430.
22. Про зв'язок: Закон України № 160/05-ВР від 16 травня 1995 р. // Збірник законодавчих та нормативних документів сфери надання послуг поштового зв'язку/ За заг. ред. В.Г. Мухіна. – У 7 т. – К.: Укрпошта, 2002. – Т. 1. – 455 с.
23. Про інформацію: Закон України № 2657-XII від 2 жовтня 1992 р. // Збірник законодавчих та нормативних документів сфери надання послуг поштового зв'язку/ За заг. ред. В.Г. Мухіна. – У 7 т. – К.: Укрпошта, 2002. – Т. 1. – 455 с.
24. Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 рр.: Закон України від 7 лютого 2002 р. №3022-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – №24. – Ст. 166.
25. Про ліцензування певних видів господарської діяльності: Закон України від 1 червня 2000 року № 1775-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 36. – Ст. 299.

26. Про міжнародні договори України: Закон України від 29 червня 2004 р. №1906-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – №50. – Ст. 540.
27. Про місцеві державні адміністрації: Закон України від 9 квітня 1999 р. № 586-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – №20. – Ст. 190.
28. Про міський електричний транспорт: Закон України від 29 червня 2004 р. № 1914-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 51. – Ст.548.
29. Про нафту і газ: Закон України від 12 липня 2001 року № 2665-П // Відомості Верховної Ради України. – 2001. - № 50. – Ст. 262.
30. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів: Закон України від 1 липня 2004 р. № 1961-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – №1. – Ст.1.
31. Про перевезення небезпечних вантажів: Закон України від 6 квітня 2000 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – №28. – Ст. 222.
32. Про підтвердження відповідності: Закон України від 17 травня 2001 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – №32. – Ст.169.
33. Про податок з власників транспортних засобів та інших самохідних машин і механізмів: Закон України від 11 грудня 1991 р. № 1963-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 11. – Ст. 150.
34. Про порядок ввезення (пересилання) в Україну, митного оформлення й оподаткування особистих речей, товарів і транспортних засобів, що ввозяться (пересилаються) громадянами на митну територію України: Закон України від 13 вересня 2001 р. № 2681-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 1. – Ст. 2.
35. Про порядок вилучення та реалізації вантажів, що знаходяться у морських торговельних портах і на припортових залізничних станціях понад установлені терміни: Декрет Кабінету Міністрів України від 8 квітня 1993 р. №33-93 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – №23. – Ст. 250.
36. Про поштовий зв'язок: Закон України № 2759-III від 4 жовтня 2001 р. // Збірник законодавчих та нормативних документів сфери надання послуг поштового зв'язку / За заг. ред. В.Г. Мухіна. – У 7 т. – К.: Укрпошта, 2002. – Т. 1. – 455 с.

37. Про природні монополії: Закон України від 20 квітня 2000 року № 1682-Ш // Відомості Верховної Ради України. – 2000. - № 30. – Ст. 238.
38. Про ставки акцизного збору і ввізного мита на деякі транспортні засоби: Закон України від 24 трав. 1996 р. № 216/96-ВР // Відомості Верховної Ради. – 1996. – № 32. – Ст. 151.
39. Про стандартизацію і сертифікацію: Декрет Кабінету Міністрів України від 10 травня 1993 року № 46-93 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 27. – Ст. 289.
40. Про стандартизацію: Закон України від 17 травня 2001 року № 2408-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 31. – Ст. 145.
41. Про страхування: Закон України від 4 жовтня 2001 р. № 2745-III // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 7. – Ст.50.
42. Про транзит вантажів: Закон України від 20 жовтня 1999 р. №1172-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – №51. – Ст. 446.
43. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. №232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – №51. – Ст. 446.
44. Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України від 1 липня 2004 р. № 1955-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – №52. – Ст. 562.
45. Про трубопровідний транспорт: Закон України від 15 травня 1996 р. № 192/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. - № 29. – Ст. 139.
46. Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період: Закон України від 20 жовтня 1998 року № 194-XIV // Відомості Верховної Ради України. – 1998. - № 52. – Ст. 318.
47. Цивільний кодекс України: Закон України від 16 січня 2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – №40. – Ст. 356.

## УКАЗИ ПРЕЗИДЕНТА УКРАЇНИ І ПОСТАНОВИ ВРУ

1. Положення про Міністерство транспорту і зв'язку України: Указ Президента України від 27 серпня 2004 р. № 1009/2004 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 35. – Ст. 2333.
2. Про державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації: Указ Президента України від 15 липня 2004

р. №912/2004 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 28. – Т. 1. – Ст. 1869.
3. Про затвердження Всесвітньої поштової конвенції, Заключного протоколу Всесвітньої поштової конвенції, Угоди про служби поштових платежів, Загального регламенту Всесвітнього поштового союзу та Внутрішнього регламенту Конгресів: Указ Президента України від 21 червня 2006 р. №564/2006.
4. Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України: Указ Президента України від 8 листопада 2001 р. № 1056/2001 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 45. – Ст. 2013.
5. Про зміну у структурі центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України від 15 грудня 1999 р. № 1573 // Урядовий кур'єр. – 1999. – 17 грудня.
6. Про порядок тимчасової дії на території України окремих актів законодавства Союзу РСР: Постанова Верховної Ради України від 12 верес. 1991 р. № 1545-XII // Відомості Верховної Ради. – 1991. – № 46. – Ст. 621.
7. Про Програму інтеграції України до Європейського Союзу: Указ Президента України від 14 вересня 2000 р. № 1072/2000 // www.rada.gov.ua
8. Про систему центральних органів виконавчої влади: Указ Президента України від 15 грудня 1999 р. № 1572 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 50. – Стор. 8.

## ПОСТАНОВИ І РОЗПОРЯДЖЕННЯ КМУ

1. Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними та охорони: Затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 р. №198 // http://zakon1.rada.gov.ua.
2. Положення про Регістр судноплавства України: затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. №814 // Офіційний вісник України. – 1998. - № 23. - Ст. 14.
3. Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом: Затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997р. № 252 // Урядовий кур'єр. – 1997. – 3 квітня.
4. Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування: Затверджений

Постановою Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 р. № 139 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 6. – Ст. 235.
5. Правила дорожнього руху: Затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. №1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.
6. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту: Затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 8. – Т. 2. – Ст. 142.
7. Правила поведінки громадян на залізничному транспорті: Затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 1995р. № 903 // http://zakon1.rada.gov.ua.
8. Про вдосконалення державного нагляду за станом підготовки та дипломуванням моряків: Постанова Кабінету Міністрів України від 31 січня 2001 р. № 83 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 5. – Ст. 186.
9. Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів): Постанова Кабінету Міністрів України від 25 грудня 1996 р. № 1548 // http://www.rada.gov.ua
10. Про державну підтримку розвитку транспорту та шляхів сполучення загального користування: Постанова Кабінету Міністрів України від 22 лютого 1994 р. № 109 // http://www.rada.gov.ua
11. Про затвердження Концепції реформування транспортного сектору економіки: Постанова Кабінету Міністрів України від 9 листопада 2000 р. № 1684 // http://www.rada.gov.ua
12. Про затвердження Меморандуму про взаєморозуміння щодо спрощення автомобільних перевезень вантажів в Регіоні Чорноморського Економічного Співробітництва: Постанова Кабінету Міністрів України від 24 липня 2003 р. №1158.
13. Про затвердження переліку документів, які додаються до заяви про видачу ліцензії для окремого виду господарської діяльності: Постанова Кабінету Міністрів України від 4 липня 2001 р. №756 // Офіційний вісник України. – 2001. – №27. – Ст. 1212.
14. Про затвердження переліку небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 12.05.2007 р. № 723 // Офіційний вісник України. – 2007. – № 37. – Ст.1477.

15. Про затвердження переліку органів ліцензування: Постанова Кабінету Міністрів України від 14 листопада 2000 року № 1698.
16. Про затвердження Положення про Головну державну інспекцію на автомобільному транспорті: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 8 вересня 2004 р. №1190 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 36. – Ст. 2411.
17. Про затвердження Положення про Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 1998 р. №2098 // Офіційний вісник України. – 1998. – №52. – С. 51.
18. Про затвердження Положення про Головну державну технічну інспекцію міського електротранспорту: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 6 лютого 1997 р. №149 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 7. – С. 30.
19. Про затвердження Положення про Державний департамент авіаційного транспорту: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2000 р. № 573 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 13. – С. 76.
20. Про затвердження Положення про Державний департамент автомобільного транспорту: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 586 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 14. – С. 19.
21. Про затвердження Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 584 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 13. – С. 88.
22. Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого1996 р. №262 // ЗП України. – 1996. – №8. – С. 237.
23. Про затвердження Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 6 червня 2006 р. №789 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 23. – Ст. 1716.
24. Про затвердження Положення про національного повітряного перевізника: Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 15 листопада 1996 р. N8 1397 // Урядовий кур'єр. – 1997. – 11 січня.

25. Про затвердження Положення про порядок здійснення перевезення радіоактивних матеріалів територією України: Постанова Кабінету Міністрів України від 15 жовтня 2004 року № 1373.
26. Про затвердження Положення про порядок надання морським і річковим судноплавним компаніям статусу національного перевізника: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 червня 2001 року № 668.
27. Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 2002 р. №1535 // Офіційний вісник України. – 2002. - №42. – Ст.1943.
28. Про затвердження Порядку митного контролю та митного оформлення природного газу, нафти, нафтопродуктів, етилену і аміаку, що переміщуються через митний кордон України трубопровідним транспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2003 р. №1958 // www.rada.gov.ua.
29. Про затвердження Правил надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом: Постанова Кабінету Міністрів України від 23 грудня 2004 р. №1735.
30. Про затвердження Правил охорони магістральних трубопроводів: постанова Кабінету Міністрів України від 16 листопада 2002 року №1747 // www.rada.gov.ua.
31. Про затвердження Програми реформування системи бухгалтерського обліку із застосування міжнародних стандартів: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 жовтня 1998 р. №1706 // Урядовий кур'єр. – 1998. – 5 листопада (№213 – 214).
32. Про затвердження Програми розвитку національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2006 р. №496 // http://www.rada.gov.ua
33. Про затвердження Програми формування та розвитку Державної спеціальної служби транспорту на 2005-2015 роки: Постанова Кабінету Міністрів України від 21 вересня 2005 р. №939 // http://www.rada.gov.ua
34. Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квіт. 1998 р. № 457 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14. – Ст. 150.

35. Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Латвійської Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 31 січня 2000 р. №165.
36. Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Вірменія про співробітництво в галузі залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 серпня 2000 р. №1223.
37. Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Румунії про співробітництво в галузі залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 12 травня 2004 р. №629.
38. Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Македонія про співробітництво в галузі залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 7 березня 2007 р. №422.
39. Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Турецької Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 7 березня 2007 р. №420.
40. Про затвердження Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про співробітництво у сфері телекомунікацій і поштового зв'язку: Постанова Кабінету Міністрів України від 7 березня 2007 р. №421.
41. Про заходи державної підтримки залізничного транспорту: Постанова Кабінету Міністрів України від 23 квітня 1999 р. №661 // http://www.rada.gov.ua
42. Про заходи щодо забезпечення безпечної експлуатації транспортних засобів: Постанова Кабінету Міністрів України від 9 липня 1999 р. №1214 // http://www.rada.gov.ua
43. Про обчислення і внесення до державного бюджету рентної плати за транспортування нафти і нафтопродуктів магістральними нафтопроводами та продуктопроводами, транзитне транспортування трубопроводами природного газу та аміаку територією України: Постанова Кабінету Міністрів України від 8 червня 2005 року № 424.
44. Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України і Урядом Словацької Республіки про міжнародні комбіновані

перевезення: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 1 березня 2007 р. №75-р.

45. Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Азербайджанської Республіки про міжнародні комбіновані вантажні перевезення: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 7 вересня 2006 р. №481-р.
46. Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Кіпр про міжнародні автомобільні перевезення: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 5 липня 2004 р. №444-р.
47. Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Молдова про судноплавство на внутрішніх водних шляхах: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 22 лютого 2006 р. №105-р.
48. Про підписання Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 березня 2003 р. №400.
49. Про подання на ратифікацію Верховною Радою України Угоди між Кабінетом Міністрів України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про перевезення військових вантажів та персоналу через територію України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 березня 2007 р. №380.
50. Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. №252 // Офіційний вісник України. – 1997. – № 12. – Т.1. – Ст.167.
51. Про приєднання до Угоди про спільне фінансування Постійного секретаріату Міжурядової комісії ТРАСЕКА (ПС МУК ТРАСЕКА) між урядами Сторін Основної багатосторонньої угоди про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія: Постанова Кабінету Міністрів України від 16 січня 2007 р. №22.
52. Про прийняття Україною поправок 1981, 1989 та 1990 років і Протоколу 1988 року до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року: Постанова Кабінету Міністрів України від 26 червня 1992 р. №350.

53. Про прикордонний режим: Постанова Кабінету Міністрів України від 27.07.1998 р. N 1147 // Офіційний вісник України. – 1998. - № 30. - Стор. 33.
54. Про Програму заходів щодо забезпечення збереження вантажів, захисту їх від розкрадань і безпеки пасажирів на транспорті: Постанова Кабінету Міністрів України від 5 січня 1995 р. №7 // http://www.rada.gov.ua
55. Про проїзд великогабаритних та великовагових транспортних засобів автомобільними дорогами, вулицями та залізничними переїздами: Постанова Кабінету Міністрів України від 18 січня 2001 р. №30 // http://www.rada.gov.ua
56. Про розмежування функцій з видобування, транспортування, зберігання і реалізації природного газу: Постанова Кабінету Міністрів України від 24 липня 1998 року № 1173 // www.rada.gov.ua.
57. Про Статут автомобільного транспорту УРСР: Постанова Ради Міністрів УРСР від 27 черв. 1969 р. №401 // ЗП УРСР. – 1969. - №7. – Ст.88.
58. Про схвалення Концепції Державної програми розвитку міського електротранспорту на 2006-2015 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 15 червня 2006 р. №330-р // http://www.rada.gov.ua
59. Про схвалення Концепції Державної цільової програми впровадження на залізницях швидкісного руху пасажирських поїздів на 2005-2015 роки: Розпорядження Кабінету Міністрів України від 31 грудня 2004 р. № 979-р // http://www.rada.gov.ua
60. Про термін дії ліцензії на провадження певних видів господарської діяльності, розміри і порядок зарахування плати за її видачу: Постанова Кабінету Міністрів України від 29 листопада 2000 р. №1755 // Офіційний вісник України. – 2000. - №48. – Ст.2093.
61. Про Українську авіаційну транспортну компанію: Постанова Кабінету Міністрів України від 3 листопада 1997 р. №1197 // http://www.rada.gov.ua
62. Про утворення відкритого акціонерного товариства «Державна акціонерна компанія «Автомобільні дороги України»: Постанова Кабінету Міністрів України від 28 лютого 2002 р. №221 // Офіційний вісник України. - 2002 - № 9. – Ст. 407.

63. Про утворення Державної авіаційної адміністрації: Постанова Кабінету Міністрів України від 2 листопада 2006р. №1526 // Офіційний вісник України. – 2006. - № 44. – Ст. 2951.
64. Про утворення Національної координаційної ради з питань транспорту, здоров'я та довкілля: Постанова Кабінету Міністрів України від 11 листопада 1999 р. № 2071 // http://www.rada.gov.ua
65. Про ціноутворення в умовах реформування економіки: постанова Кабінету Міністрів України від 21 жовтня 1994 р. №733 // Голос України. – 1994. – №204 (26 жовтня).
66. Програма розвитку національної мережі транспортних коридорів в Україні на 2006-2010 рр.: Затверджена Постановою Кабінету Міністрів України від 12 квітня 2006 р. №496.
67. Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР: Затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. №1801.
68. Тимчасові правила контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації: Затверджені постановою Кабінету Міністрів от 2 серпня 1995 р. №592 // http://zakon1.rada.gov.ua.

## НАКАЗИ МІНІСТЕРСТВА ТРАНСПОРТУ ТА ЗВ'ЯЗКУ УКРАЇНИ

1. Зміни і доповнення до Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України: Наказ Міністерства транспорту України від 5 лютого 2001 р. № 68 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 6. – Ст. 254.
2. Положення про капітана морського торговельного порту України: Затверджено Наказом Міністерства транспорту України від 18 жовтня 2000 р. № 573 // Офіційний вісник України. — 2000. — №45. — Ст. 1968.
3. Положення про проведення конкурсу на право отримання статусу національного повітряного перевізника: Затверджено Наказом Мінтрансу України від 20 березня 1997 р. // Офіційний вісник України – 1997. - № 22. - Ст. 140.
4. Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України: Затверджено Наказом Мінтрансу України від 1 червня 1998 № 207 // Офіційний вісник України. – 1998. - № 34. - Ст. 204.
5. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті: Затверджено наказом Міністер-

ства транспорту України від 20 листопада 2003 р. №904 // Офіційний вісник України. – 2003. - № 52. – Ст. 2844.
6. Положення про утворення Інспекції Головного державного реєстратора флоту: Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 жовтня 1997 р. №369 // Офіційний вісник України - 1997 р. - № 46. – Ст. 247.
7. Порядок проведення конкурсу щодо надання судноплавним компаніям статусу національного перевізника: Затверджено Наказом Мінтрансу України від 4 вересня 2001р. №584 // Офіційний вісник України. – 2001. - № 38. – Ст. 1742.
8. Правила виконання чартерних рейсів: Затверджені наказом Мінтрансу України від 18 травня 2001 р. №297 // Офіційний вісник України. – 2001. - № 22. – Ст. 1024.
9. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом: Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. №363 // Офіційний вісник України. – 1998. - № 8. - Ст. 283.
10. Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України: Затверджені Наказом Мінтрансу України від 28 липня 1998 р. №297 // Офіційний вісник України. – 1998. - №40. – Ст. 157.
11. Правила планування перевезення вантажів: Наказ Міністерства транспорту України від 9 грудня 2002 р №873 // www.rada.gov.ua
12. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу: Затверджені Наказом Мінтрансу України від 25 липня 2003 р. №568 // Офіційний вісник України. – 2003. - № 36. – Ст. 1958.
13. Правила сертифікації експлуатантів: Затверджені Наказом Мінтрансу України від 29 травня 1998 р. №204 // Офіційний вісник України. – 1998. - № 37. – Ст. 143.
14. Про внесення змін до Порядку оформлення і видачі дозволів на поїздку територіями іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обміну та обліку та Порядку оформлення, видачі, використання, обліку та звітності щодо дозволів Європейської Конференції Міністрів Транспорту (ЄКМТ) на перевезення вантажів автомобільним транспортом між країнами-членами ЄКМТ: Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 12 грудня 2005 р. №867.
15. Про внесення змін до Тарифів на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні: Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 26 квітня 2006 р. №394.

16. Про затвердження базових Тарифів на перевезення пасажирів і багажу залізничним транспортом в міждержавному сполученні: Наказ Міністерства транспорту України від 17 лютого 1995 р. №74.
17. Про затвердження Експлуатаційних норм середнього ресурсу акумуляторних свинцевих стартерних батарей колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі: Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 20 травня 2006 р. №489 // Офіційний вісник України. – 2006. - №25. – Ст. 1838.
18. Про затвердження Експлуатаційних норм середнього ресурсу пневматичних шин колісних транспортних засобів і спеціальних машин, виконаних на колісних шасі: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 20.05.2006 р. №488 // Офіційний вісник України. – 2006. - №25. – Ст.1837.
19. Про затвердження Інструкції про порядок дій митниць та залізниць України при переміщенні через митний кордон України багажу та вантажобагажу в багажних вагонах пасажирських та поштово-багажних поїздів: Наказ Міністерства транспорту України і Державної митної служби України від 10 листопада 1998 р. № 442/696.
20. Про затвердження Інструкції про розслідування порушень порядку використання повітряного простору України: Наказ Міністерства транспорту України від 27 січня 2003 р. №50/18 // Офіційний вісник України. – 2003. – №8. – Ст. 327.
21. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом: наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерства транспорту України від 8 червня 2001 р №85/363 // Офіційний вісник України. – 2001. - №26. – Ст. 56.
22. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом: Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерства транспорту України від 26 листопада 2001 р №139/821 // Офіційний вісник України. – 2001. - №49. – Ст.2214.
23. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом: наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерства транспорту України від 30 січня 2002 р. №11/50 // Офіційний вісник України. – 2002. - №8. – Ст.381.

24. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг перевезення пасажирів та їх багажу на таксі: наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерства транспорту України від 18 груд. 2003 р. №136/985 // Офіційний вісник України. – 2004. - №1. – Ст.26.
25. Про затвердження Методичних рекомендацій з формування собівартості перевезень (робіт, послуг) на транспорті: Наказ Міністерства транспорту України від 5 лютого 2001 р. №65 // http://www.rada.gov.ua
26. Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів: Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2001 р. №644 // www.rada.gov.ua
27. Про затвердження Положення про здійснення контролю за дотриманням вимог законодавства в галузі страхування при перевезенні небезпечних вантажів залізничним транспортом: Наказ Міністерства транспорту України від 19 листопада 2003 р. №898 // Офіційний вісник України. – 2003. - №50. – Ст. 2634.
28. Про затвердження Положення про Інспекцію державного портового нагляду морського торговельного порту України: Наказ Міністерства транспорту України від 18 жовтня 2000 р. №574 // Офіційний вісник України. — 2000. — № 45. — Ст. 1969.
29. Про затвердження Положення про лоцмана-оператора служби регулювання руху суден: Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. № 341 // Офіційний вісник України. — 2001. — № 26. — Ст. 1196.
30. Про затвердження Положення про постійно діючий Тендерний комітет Міністерства транспорту України: Наказ Міністерства транспорту України від 5 березня 2001 р. № 128 // http://www.rada.gov.ua
31. Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України: Наказ Міністерства транспорту України від 1 черв. 1998 р. №207 // http://www.rada.gov.ua
32. Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з виконання авіаційно-хімічних робіт: Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерства

транспорту України від 1 липня 2002 р. №70/434 // Офіційний вісник України. – 2002. - №26. – Ст. 56.

33. Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським повітряним транспортом: Наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерства транспорту України від 15 грудня 2003 р. №131/975 // Офіційний вісник України. – 2003. - №52. – Ст. 2896.
34. Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі) та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг перевезення пасажирів та їх багажу на таксі: наказ Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерства транспорту України від 2 березня 2004 р. №26/153 // Офіційний вісник України. – 2004. - №11. – Ст.684.
35. Про затвердження Порядку організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні: Наказ Міністерства транспорту України від 9 лютого 2004 р. №75.
36. Про затвердження Правил користування вагонами і контейнерами: Наказ Міністерства транспорту України від 25 лютого 1999 р. № 113 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 11. – Ст. 457.
37. Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України від 13 грудня 2004 р. №1098 // www.rada.gov.ua
38. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: наказ Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. №363 // Офіційний вісник України. – 1998. - №8. – Ст.283.
39. Про затвердження Правил пожежної безпеки для підприємств і організацій автомобільного транспорту України: Наказ Міністерства транспорту України від 21 грудня 1998 р. №527 // http://www.rada.gov.ua
40. Про затвердження Програми виставкової діяльності в галузі транспортно-дорожнього комплексу України: Наказ Міністерства транспорту України від 31 січня 2004 р. №50 // http://www.rada.gov.ua

41. Про затвердження ставок плати за користування вагонами та контейнерами залізниць: Наказ Міністерства транспорту України від 2 лютня 1999 р. №53 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 8. – Ст. 311.
42. Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів та багажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні Схід – Захід: Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 20 грудня 2005 р. №919.
43. Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні: Наказ Міністерства транспорту і зв'язку України від 16 вересня 2005 р. №559.
44. Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів, багажу та товаробагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні «МПТ»: Наказ Міністерства транспорту України від 4 серпня 2004 р. №695.
45. Про затвердження Типового положення про службу регулювання руху суден: Наказ Міністерства транспорту України від 28 травня 2001 р. №340 // Офіційний вісник України. — 2001. — №26. — Ст. 1195.
46. Про створення Українського державного підприємства по обслуговуванню іноземних та вітчизняних автотранспортних засобів «Укрінтеравтосервіс»: Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України от 20 жовтня 1993р. №376.// www.uaservice.com.ua.

## НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ ІНШИХ МІНІСТЕРСТВ ТА ВІДОМСТВ

1. Перелік об'єктів авіаційного транспорту України, що підлягають обладнанню автоматичними установками пожежегасіння та пожежної сигналізації: Наказ Державіаслужби від 18 травня 2006 р. № 348 // http://www.rada.gov.ua
2. Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 16 "Витрати": Наказ Міністерства фінансів України від 31 груд. 1999 р. // Бухгалтерия. – 2001. – №5.
3. Положення про Державну інспекцію з безпеки мореплавства флоту рибного господарства: Затверджено наказом Міністерства аграрної політики України від 8 січня 2002 р. № 2 // Офіційний вісник України. — 2002. —№ 5. - С. 116.
4. Положення про порядок видачі дозволів, що регулюють доступ експлуатантів на ринок авіаційних перевезень та робіт: Затверджено наказом Державного департаменту авіаційного транс-

порту України від 24.04.1996 р. N 118 // http://zakon1.rada.gov.ua.
5. Положення про синопсис судна: Затверджено Наказом Державного департаменту морського та річкового транспорту України від 18 травня 2004 №129 // http://www.nau.kiev.ua.
6. Правила застосування спрощеного порядку здійснення митного контролю предметів, що переміщуються громадянами, які прямують авіаційним транспортом: Затверджені наказом Державної митної служби України від 18 лютого 2006 р. №137.
7. Правила користування трамваєм і тролейбусом у містах України: Затверджені наказом Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 9 жовтня 2006 р. №329 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 50. – Ст.3366.
8. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу: затв. Наказом Державіаслужби від 14 березня 2006 р. №187 // Офіційний вісник України. – 2006. – № 25. – Ст. 1841.
9. Про виконання Закону України від 23 грудня 1993 р. "Про внесення змін і доповнень у деякі законодавчі акти України про відповідальність за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху": Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 25 лютого 1994 р. №91 // http://www.rada.gov.ua.
10. Про двосторонні угоди про повітряне сполучення: Лист Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації від 25 вересня 2006 р. №1.21-612.
11. Про затвердження Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом: Наказ Державіаслужби від 2 листопада 2005 р. № 822 // www.rada.gov.ua
12. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з транспортування природного і нафтового газу магістральними трубопроводами: постанова Національної комісії регулювання електроенергетики від 30 травня 2005 року № 856 // www.rada.gov.ua.
13. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з транспортування нафтопродуктів магістральними трубопроводами: постанова Національної комісії регулювання електроенергетики від 30 вересня 2005 року № 858 // www.rada.gov.ua.

14. Про затвердження Норм природних втрат спирту етилового при зберіганні, переміщенні, транспортуванні залізничним, водним, автомобільним транспортом та Інструкції про порядок їх застосування: Наказ Комітету України з монополії на виробництво та обіг спирту, алкогольних напоїв і тютюнових виробів від 10 лютого 2000 р. №14 // http://www.rada.gov.ua
15. Про затвердження переліку продукції, що підлягає обов'язковій сертифікації в Україні: наказ Державного комітету України з питань технічного регулювання та споживчої політики від 1 лютого 2005 р. №28 // Офіційний вісник України. – 2005. - №19. – Ст.1006.
16. Про затвердження Положення про порядок обчислення і сплати до Державного бюджету України відрахувань від плати за транзит газу трубопровідним транспортом через територію України: наказ Міністерства фінансів України від 29 травня 1996 року № 110/65 // www.rada.gov.ua.
17. Про затвердження Порядку доступу до газотранспортної системи: Наказ НАК «Нафтогаз України» від 26 березня 2001 року №79 // www.rada.gov.ua.
18. Про затвердження Порядку митного контролю та митного оформлення консолідованих вантажів, що переміщуються автотранспортом через митні ліцензійні склади транспортними й транспортно-експедиційними організаціями: Наказ Державної митної служби України від 20 трав. 2002 р. № 260 // http://www.rada.gov.ua
19. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів: Наказ Державіаслужби від 14 березня 2006 р. №186 // www.rada.gov.ua
20. Про затвердження Правил сертифікації експлуатантів: Наказ Державної служби України з нагляду за забезпечення безпеки авіації від 20 верес. 2005 р. №684 // http://www.rada.gov.ua
21. Про затвердження типових форм документів для регулярних пасажирських перевезень у міжнародному сполученні та Інструкції про порядок їх використання: Наказ Державної митної служби України від 1 грудня 2006 р. №1133.
22. Про затвердження форм розрахунків рентної плати за транспортування нафти магістральними нафтопроводами та транзитне транспортування трубопроводами аміаку, природного газу територією України: наказ Державної податкової адмініс-

трації України від 25 червня 2003 року № 311 // www.rada.gov.ua.
23. Про Інструкцію по актово-претензійній роботі на залізницях держав-учасниць Співдружності, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки: Лист Вищого арбітражного суду України від 8 грудня 1994 р. №01-8/891.
24. Про тариф за транзит аміаку через територію України трубопровідним транспортом: наказ Міністерства промислової політики України від 3 січня 2003 року № 2 // www.rada.gov.ua.
25. Про утворення Державної інспекції суднохідного нагляду: Наказ Держфлотінспеції 10 червня 1999р. № 16 // http://zakon1.rada.gov.ua.
26. У справі за конституційним зверненням Київської міської ради професійних спілок щодо офіційного тлумачення частини третьої ст. 21 Кодексу законів про працю України (справа про тлумачення терміну «законодавство»): Рішення Конституційного Суду України від 9 лип. 1998 р. № 12-рп/98 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 32. – Ст. 1209.
27. Щодо поправок до Конвенції МДП: Лист Державної митної служби України від 21 лютого 2006 р. №19/110-ЕП.
28. Щодо укладення Україною двосторонніх угод про повітряне сполучення: Лист Державної митної служби України від 28 вересня 2006 р. №15/1573-ЕП.

## ДІЮЧІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ СОЮЗУ РСР

1. Договор между Правительством СССР и Правительством Итальянской Республики о морском торговом судоходстве: Подписан в Москве 26 октября 1972 г. // Сборник договоров и соглашений СССР с иностранными государствами о морском торговом судоходстве. – М.: В/О «Мортехинформреклама», 1982 г.
2. Договор о торговом судоходстве между СССР и Соединённым Королевством Великобритании и Северной Ирландии №2047: Подписан в Лондоне 3 апреля 1968 г. // Ведомости Верховного Совета СССР. – 1972. – №20.
3. Додатковий протокол до Договору про торговельне судноплавство між СРСР і Сполученим Королівством Великобританії і Північної Ірландії: Підписаний у Москві 30 грудня 1986 р.
4. Единые нормы времени на перевозку грузов автомобильным транспортом и сдельные расценки для оплаты труда водителей: Постановление Госкомтруда СССР и Секретариата ВЦСПС от 13 марта

1987 г. № 153/6-142 // Бюллетень Государственного комитета СССР по труду и социальным вопросам. – 1987. – № 8.

5. Нормы потерь (боя) стекла оконного, витринного, полированного, технического и стеклянных изделий при их перевозке по железной дороге и водным транспортом или в смешанных перевозках, в пределах которых грузоотправитель (поставщик) не несет ответственности: Утверждены Министерством промышленности строительных материалов СССР от 21 окт. 1982 г. // http://www.rada.gov.ua
6. Про ратификацию Протокола о поправках к Конвенции для унификации некоторых правил, касающихся международных воздушных перевозок, подписанной в Варшаве 12 октября 1929 г.: Указ Президиума ВС СССР от 9 февраля 1957 г. // Действующее международное право. – М.: Московский независимый институт международного права, 1997. – Т. 3. – С. 608-615.
7. Протокол между Министерством морского флота СССР и Министерством гражданской авиации СССР и Национальной морской администрацией и Администрацией шведской гражданской авиации Королевства Швеции о сотрудничестве в спасании человеческих жизней на Балтийском море: Подписан в Ленинграде 22 мая 1989 г. // Сборник международных договоров СССР. – Вып. XLV. – М.: «Международные отношения», 1991 г.
8. Соглашение между Правительством Союза ССР и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о сотрудничестве при спасании человеческих жизней и оказании помощи судам и самолетам, терпящим бедствие на море: Подписано в Москве 23 октября 1967 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. XXV. – М., 1972. – С. 393-395.
9. Соглашение между Правительством Союза ССР, Правительством Китайской Народной Республики и Правительством Корейской Народно-Демократической Республики о сотрудничестве при спасании человеческих жизней и оказании помощи судам и самолётам, терпящим бедствие на море: Подписано в Москве 3 июля 1956 г. // Сборник действующих договоров, соглашений и конвенций, заключенных СССР с иностранными государствами. – Вып. XIX. – М., 1960. – С. 377-381.
10. Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Испании о международном автомобильном сообщении: Подписано в Москве 20 мая 1986 г. // Сборник международных договоров СССР. – Выпуск XLV. – М.: «Международные отношения», 1991 г.

11. Соглашение между Правительством СССР и Правительством Королевства Швеции о сотрудничестве в морском и авиационном поиске и спасании на Балтийском море: Подписано в Москве 24 мая 1989 г. // Сборник международных договоров СССР. – Вып. XLV. – М.: «Международные отношения», 1991 г.
12. Соглашение между Правительством СССР и Правительством США по поиску и спасанию на море: Подписано в Москве 31 мая 1988 г. // Сборник международных договоров СССР. – Вып. XLV. – М.: «Международные отношения», 1991 г.
13. Угода між Урядом СРСР і Урядом Демократичної Соціалістичної Республіки Шрі-Ланка про судноплавство: Підписана у м. Коломбо 19 лютого 1982 р.
14. Угода між Урядом СРСР і Урядом Королівства Данії про морське судноплавство: Укладена у Москві 17 жовтня 1973 р.
15. Угода між Урядом СРСР і Урядом Королівства Марокко про морське судноплавство: Підписана у м. Рабат 10 жовтня 1971 р.
16. Угода між Урядом СРСР і Урядом Португальської Республіки про морське судноплавство: Підписана у Москві 20 грудня 1974 р.
17. Угода між Урядом СРСР і Урядом Фінляндської Республіки про морське судноплавство: Укладена у Москві 3 квітня 1974 р.
18. Угода між Урядом СРСР та Виконавчим Комітетом Республіки Заїр про морське судноплавство: Підписана у Москві 10 грудня 1976 р.
19. Угода між Урядом СРСР та Урядом Великого Герцогства Люксембург про міжнародне автомобільне сполучення: Укладена в Москві 22 жовтня 1990 р.
20. Угода між Урядом СРСР та Урядом Демократичної Республіки Афганістан про пряме залізничне вантажне сполучення: Підписана в Кабулі 1 листопада 1982 р.
21. Угода між Урядом СРСР та Урядом Іспанії про морське судноплавство: Підписана у Москві 30 травня 1983 р.
22. Угода між Урядом СРСР та Урядом Королівства Нідерландів про запобігання інцидентів на морі за межами територіальних вод: Підписана у Москві 19 червня 1990 р.
23. Угода між Урядом СРСР та Урядом Королівства Нідерландів про торговельне судноплавство: Підписана у Москві 28 травня 1969 р.
24. Угода між Урядом СРСР та Урядом Малайзії про морський транспорт: Підписана в Москві 31 липня 1987 р.
25. Угода між Урядом СРСР та Урядом Республіки Кіпр про міжнародне автомобільне сполучення: Укладена в Москві 30 січня 1990 р.

26. Угода між Урядом СРСР та Урядом Республіки Кіпр про торговельне судноплавство: Підписана в Москві 12 червня 1985 р.
27. Угода між Урядом СРСР та Урядом Сполученого Королівства Великобританії і Північної Ірландії про міжнародне автомобільне сполучення: Укладена в Лондоні 22 січня 1988 р.
28. Угода між Урядом СРСР та Урядом Туніської Республіки про морське судноплавство: Підписана в Тунісі 10 грудня 1983 р.
29. Угода між Урядом СРСР та Урядом Турецької Республіки про міжнародне автомобільне сполучення: Укладена в Анкарі 20 червня 1988 р.
30. Угода між Урядом СРСР та Урядом Угорської Народної Республіки про прикордонне залізничне сполучення: Підписана в Будапешті 15 січня 1986 р.
31. Угода між Урядом СРСР та Урядом Федеративної Республіки Німеччини про морське судноплавство: Підписана у м. Бонн 7 січня 1991 р.
32. Угода між Урядом СРСР та Урядом Швеції про міжнародне автомобільне сполучення: Укладена у Стокгольмі 25 листопада 1970 р.
33. Угода між Урядом СРСР, Урядом Народної Республіки Болгарії та Урядом Румунської Народної Республіки про співробітництво при рятуванні людського життя і надання допомоги суднам і літакам, що зазнали лиха на Чорному морі: Підписана у Москві 11 вересня 1956 р.
34. Угода про морське судноплавство між Урядом СРСР і Урядом Аргентинської Республіки: Підписана у м. Буенос-Айрес 24 серпня 1974 р.

## МІЖНАРОДНІ КОНВЕНЦІЇ

1. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент: Підписана в Брюсселі 25 серпня 1924 р.
2. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил відносно обмеження відповідальності власників морських суден: Підписана в Брюсселі 25 серпня 1924 р.
3. Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень: Підписана у Варшаві 12 жовтня 1929 р.
4. Конвенція про міжнародну цивільну авіацію: Підписана в Чикаго 7 грудня 1944 р.
5. Конвенція про міжнародне визнання прав на повітряні судна: Підписана в Женеві 19 червня 1948 р.

6. Конвенція про режим судноплавства на Дунаї: Прийнята в Белграді 18 серпня 1948 р.
7. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) від 1 листопада 1951 р.
8. Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС): Укладена 1 листопада 1951 р.
9. Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил щодо кримінальної юрисдикції зі справ зіткнення суден та інших подій, зв'язаних з судноплавством: Підписана в Брюсселі 10 травня 1952 р.
10. Міжнародна конвенція про деякі правила, що стосуються цивільної юрисдикції з питань про зіткнення суден: Підписана в Брюсселі 10 травня 1952 р.
11. Конвенція про збитки, завдані іноземними повітряними суднами третім особам на поверхні: Підписана в Римі 7 жовтня 1952 р.
12. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ): Вчинена у Женеві 19 травня 1956 р.
13. Конвенція про податкове обкладення дорожніх перевізних засобів, що використовуються для міжнародного дорожнього перевезення вантажів: Вчинена у Женеві 14 грудня 1956 р.
14. Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден: Підписана в Брюсселі 10 жовтня 1957 р.
15. Конвенція про уніфікацію деяких правил щодо відповідальності за зіткнення суден внутрішнього плавання: Підписана в Женеві 15 березня 1960 р.
16. Конвенція, додаткова до Варшавської конвенції, для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, здійснюваних особами, які не є перевізниками за договором: Підписана у Гвадалахарі 18 вересня 1961 р.
17. Міжнародна конвенція про відповідальність операторів ядерних суден: Підписана в Брюсселі 25 травня 1962 р.
18. Конвенція про правопорушення та деякі інші дії, вчинені на борту повітряного судна: Підписана у Токіо 14 вересня 1963 р.
19. Конвенція про реєстрацію суден внутрішнього плавання: Підписана в Женеві 25 січня 1965 р.
20. Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства: Підписана в Лондоні 9 квітня 1965 р.

21. Конвенція про обмір суден внутрішнього плавання: Прийнята в Женеві 15 лютого 1966 р.
22. Міжнародна конвенція про вантажну марку 1966 року: Вчинена у Лондоні 5 квітня 1966 р.
23. Міжнародна конвенція стосовно реєстрації прав на судна, що будуються: Прийнята в Брюсселі 27 травня 1967 р.
24. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент, підписаної в Брюсселі 25 серпня 1924 року (Правила Вісбі): Підписаний в Брюсселі 23 лютого 1968 р.
25. Конвенція про дорожній рух: Вчинена у Відні 8 листопада 1968 р., з поправками від 3 березня 1993 р.
26. Конвенція про дорожні знаки і сигнали: Вчинена у Відні 8 листопада 1968 р.
27. Конвенція про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден: Підписана у Гаазі 16 грудня 1970 р. // www.zakon1.rada.gov.ua.
28. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації: Підписана в Монреалі 23 вересня 1971 р. // www.zakon1.rada.gov.ua.
29. Конвенція про цивільну відповідальність в галузі морських перевезень ядерних матеріалів: Прийнята в Брюсселі 17 грудня 1971 р.
30. Конвенція про Міжнародні правила запобігання зіткненню суден на морі: Підписана в Лондоні 20 жовтня 1972 р.
31. Митна конвенція, що стосується контейнерів: Прийнята в Женеві 2 грудня 1972 р.
32. Міжнародна конвенція щодо безпечних контейнерів: Прийнята в Женеві 2 грудня 1972 р.
33. Конвенція про обмеження відповідальності власників суден внутрішнього плавання (КОВВ): Прийнята в Женеві 1 березня 1973 р.
34. Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу (КАПП): Підписана в Женеві 1 березня 1973 р.
35. Конвенція про Кодекс поведінки лінійних конференцій: Прийнята 1 липня 1974 р.
36. Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі: Підписана в Лондоні 1 листопада 1974 р.

37. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу: Прийнята 13 грудня 1974 р. в Афінах.
38. Митна конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП: Вчинена у Женеві 14 листопада 1975 р.
39. Конвенція про договір міжнародного перевезення пасажирів та багажу внутрішніми водними шляхами (КППВ): Підписана в Женеві 1 травня 1976 р.
40. Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами: Підписана в Лондоні 19 листопада 1976 р.
41. Протокол до Афінської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року: Підписаний в Лондоні 19 листопада 1976 р.
42. Конвенція Організації Об'єднаних Націй щодо морського перевезення вантажів: Прийнята в Гамбурзі у 1978р.
43. Протокол до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу (КАПП): Підписаний в Женеві 5 липня 1978 р.
44. Міжнародна конвенція про пошук і рятування на морі: Підписана в Гамбурзі 27 квітня 1979 р.
45. Протокол про зміну Міжнародної конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 року, зміненої Протоколом від 23 лютого 1968 року: Підписаний в Брюсселі 21 грудня 1979 р.
46. Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів: Прийнята в Женеві 24 травня 1980 р.
47. Конвенція ООН з морського права: Підписана 10 грудня 1982 р. у Монтего-Бей.
48. Конвенція про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки морського судноплавства: Підписана в Римі 10 березня 1988 р. // Сборник важнейших документов по международному праву. – Ч. II. Особенная. – М., 1996 г.
49. Базельська конвенція про контроль за транскордонним перевезенням небезпечних відходів та їх видаленням: Прийнята в Базелі 22 березня 1989 р.
50. Конвенция о гражданской ответственности за вред, причиненный при перевозке опасных грузов автомобильным, железнодорожным и внутренним водным транспортом (КГПОГ):

Принята в Женеве 10 октября 1989 г. // Международное частное право: Сборник документов. – М.: БЕК, 1997. – С. 387-400.
51. Конвенція ООН про відповідальність операторів транспортних терміналів у міжнародній торгівлі: Прийнята у Відні 19 квітня 1991 р.
52. Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки 1993 року: Прийнята 6 травня 1993 р. в Женеві // www.zakon1.rada.gov.ua.
53. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу: Підписана в Бішкеку 9 жовтня 1997 р.
54. Міжнародна конвенція про арешт суден: Підписана в Женеві 12 березня 1999 р.
55. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін від 3 червня 1999 р.
56. Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами: Прийнята у Будапешті 22 червня 2001 р. // www.zakon1.rada.gov.ua.
57. Всесвітня поштова конвенція: Укладена в Бухаресті 5 жовтня 2004 р.

## ДВОСТОРОННІ І БАГАТОСТОРОННІ УГОДИ УКРАЇНИ

1. Програма співробітництва між Міністерством транспорту України та Міністерством транспорту і комунікацій Литовської Республіки на 2004-2010 рр.: Підписана в м. Паланга 20 травня 2004 р.
2. Протокол між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки про внесення змін та доповнень до Угоди між Урядом України і Урядом Турецької Республіки про морське торговельне судноплавство: Підписаний у Києві 19 червня 2003 р.
3. Угода між Державним комітетом зв'язку та інформатизації України та Міністерством транспорту і зв'язку Королівства Норвегія про співробітництво у сфері поштового зв'язку і телекомунікацій: Вчинена в Осло 2 червня 2004 р.
4. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Латвійської Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту: Підписана 26 лютого 1998 р. // Правовая библиотека «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2006. – №9.

5. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Вірменія про співробітництво в галузі залізничного транспорту: Підписана 24 грудня 1999 р. // Правовая библиотека «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2006. – №9.
6. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Македонія про співробітництво в галузі залізничного транспорту: Вчинена в Києві 27 червня 2005 р.
7. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Словенія про морське торговельне судноплавство: Укладена в м. Любляна 10 листопада 2003 р.
8. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Республіки Хорватія про судноплавство на внутрішніх водних шляхах: Підписана в м. Загреб 16 квітня 2004 р.
9. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Румунії про співробітництво в галузі залізничного транспорту: Вчинена в Києві 21 жовтня 2003 р.
10. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Сирійської Арабської Республіки про торговельне судноплавство: Підписана в Києві 5 червня 2003 р.
11. Угода між Кабінетом Міністрів України і Урядом Турецької Республіки про співробітництво в галузі залізничного транспорту: Вчинена в Анкарі 7 червня 2005 р.
12. Угода між Кабінетом Міністрів України та Радою Міністрів Боснії і Герцеговини про міжнародні автомобільні перевезення: Здійснена в м. Сараєво 7 лютого 2006 р.
13. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Йорданського Хашимітського Королівства про морське торговельне судноплавство: Підписана в Києві 30 листопада 2005 р.
14. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Королівства Норвегія про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів: Вчинена в м. Осло 15 червня 2004 р.
15. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Панама про морське торговельне судноплавство: Укладена в м. Панама 4 листопада 2003 р.
16. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Республіки Польща про співробітництво у сфері телекомунікацій і поштового зв’язку: Укладена в Києві 4 березня 2005 р.
17. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Сирійської Арабської Республіки про міжнародні автомобільні переве-

зення пасажирів і вантажів: Здійснена в м. Дамаск 8 червня 2004 р.

18. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Спеціального Адміністративного Району Гонконг Китайської Народної Республіки про морський транспорт: Укладена у Гонконгу 2 квітня 2003 р.
19. Угода між Кабінетом Міністрів України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про перевезення військових вантажів та персоналу через територію України: Укладена в Берліні 12 липня 2006 р.
20. Угода між Україною та Європейським Співтовариством про певні аспекти повітряного сполучення: Підписана у Києві 1 грудня 2005 р.
21. Угода між Україною та Португальською Республікою про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і вантажів: Підписана в м. Київ 7 жовтня 2004 р.
22. Угода між Урядом Республіки Болгарія, Урядом Російської Федерації та Кабінетом Міністрів України про перевезення ядерних матеріалів між Російською Федерацією і Республікою Болгарія через територію України: Укладена в Києві 27 квітня 2006 р.
23. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь про діяльність залізничного транспорту: Вчинена в Києві 17 грудня 1992 р.
24. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Білорусь про міжнародне автомобільне сполучення: Здійснена в Києві 17 грудня 1992 р.
25. Угода між Урядом України і Урядом Республіки Польщі про міжнародні автомобільні перевезення: Здійснена у Варшаві 18 травня 1992 р.
26. Угода між Урядом України і Урядом Соціалістичної Республіки В’єтнам про торгове судноплавство: Підписана в Києві 20 липня 1992 р.
27. Угода між Урядом України і Урядом Соціалістичної Республіки В’єтнам про співробітництво у галузі поштового та електричного зв’язку: Підписана в Києві 20 липня 1992 р.
28. Угода між Урядом України і Урядом Французької Республіки про міжнародні автомобільні перевезення вантажів: Укладена в Києві 11 листопада 1992 р.

29. Угода між Урядом України та Урядом Федеративної Республіки Німеччина про судноплавство на внутрішніх водних шляхах: Підписана у м. Бонн 14 липня 1992 р.
30. Угода про морське торгове судноплавство між Урядом України і Урядом Ісламської Республіки Іран: Підписана в Тегерані 9 липня 1993 р.
31. Угода про морське торговельне судноплавство між Кабінетом Міністрів України і Головним Народним Комітетом Великої Соціалістичної Народної Лівійської Арабської Джамагирії: Укладена в Тріполі 30 червня 2003 р.
32. Угода стосовно деяких питань судноплавства між Урядом України і Урядом США: Підписана у Вашингтоні 3 грудня 1992 р.

## ІНШІ МІЖНАРОДНІ НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ АКТИ

1. Декларація глобальних принципів лібералізації міжнародного повітряного простору: Підписана в Монреалі 24 березня 2003 р.
2. Договір з відкритого неба: Підписаний в Хельсінкі 24 березня 1992 р.
3. Європейська угода про важливі лінії міжнародних комбінованих перевезень та відповідні об’єкти: Укладена в Женеві 1 лютого 1991 р.
4. Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ): Вчинена в Женеві 30 вересня 1957 р.
5. Європейська угода про міжнародне перевезення небезпечних вантажів внутрішніми водними шляхами: Підписана в Женеві 26 травня 2000 р. // www.zakon1.rada.gov.ua.
6. Європейська угода про міжнародні автомагістралі: Вчинена в Женеві 15 листопада 1975 р.
7. Європейська угода про міжнародні магістральні залізничні лінії: Вчинена у Женеві 31 травня 1985 р.
8. Європейська угода про найважливіші внутрішні водні шляхи міжнародного значення: Укладена в Женеві 19 січня 1996 р. // www.zakon1.rada.gov.ua.
9. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР): Вчинена в Женеві 1 липня 1970 р.

10. Європейська угода, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки та сигнали, відкриту для підписання у Відні 8 листопада 1968 р.: Вчинена у Женеві 1 травня 1971 р.
11. Єдині правила обліку та передачі відомостей про вільні місця і місця, що звільняються, в пасажирських потягах на залізницях держав-учасниць СНД, Республіки Грузія, Латвійської Республіки, Литовської Республіки та Естонської Республіки: Затверджені на IX засіданні Ради залізничного транспорту 15 жовтня 1993 р.
12. Загальний регламент Всесвітнього поштового союзу: Здійснений у Бухаресті 5 жовтня 2004 р.
13. Заключний протокол Всесвітньої поштової конвенції: Укладений в Бухаресті 5 жовтня 2004 р.
14. Зміни і доповнення до Угоди між залізничними адміністраціями держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування окремих норм Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення: Затверджені на сорок першому засіданні Ради залізничного транспорту 16 червня 2005 р.
15. Зміни та доповнення до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) і Службової інструкції до УМВС (СІ до УМВС) від 1 липня 2005 р.
16. Інструкція з актово-претензійної роботи на залізницях держав-учасниць Співдружності, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки: Затверджена Радою залізничного транспорту країн-учасниць Співдружності 26-27 травня 1994 р.
17. Інструкція про порядок розшуку багажу та вантажобагажу на залізницях держав-учасниць Співдружності, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки: Затверджений на XVI засіданні Ради залізничного транспорту 13 вересня 1996 р.
18. Інструкція щодо забезпечення пожежної безпеки у вагонах пасажирських потягів міжнародного сполучення між державами-учасницями СНД, Латвійською Республікою, Литовською Республікою, Естонською Республікою: Затверджена на XXV засіданні Ради залізничного транспорту 29 листопада 1999 р.

19. Йорк-Антверпенські правила 1974 року, змінені в 1990 році: Прийняті в Парижі 30 червня 1990 р.
20. Комплексна програма запровадження системи автоматичної ідентифікації рухомого складу на залізницях держав-учасниць СНД, Латвії, Литви та Естонії: Затверджена на тридцятому засіданні Ради залізничного транспорту 19 жовтня 2001 р.
21. Концепція узгодженої транспортної політики країн-учасниць СНД на період до 2010 р.: Затверджена Рішенням Ради керівників урядів СНД 15 вересня 2004 р. в м. Астана.
22. Меморандум про співробітництво держав-учасниць СНД в галузі міжнародних транспортних коридорів: Вчинений у м. Ялта 18 вересня 2003 р.
23. Міжнародні правила, що відносяться до документа на змішане перевезення: Підготовлені Міжнародною торговельною палатою у 1973 році.
24. Основна багатостороння угода про міжнародний транспорт щодо розвитку коридору Європа-Кавказ-Азія: Укладена в м. Баку 8 вересня 1998 р.
25. Положення про Дирекцію щодо залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності: Затверджено Протоколом засідання Ради Глав Урядів держав-учасниць Співдружності від 20 березня 1992 р.
26. Положення про Комісію Регіональної співдружності в галузі зв'язку і поштового зв'язку: Затверджено Рішенням Ради керівників адміністрацій зв'язку РСЗ від 19 квітня 1993 р. №8/2.
27. Положення про Комісію РСЗ з координації підготовки і підвищення кваліфікації кадрів: Затверджено Головою Ради керівників адміністрацій зв'язку РСЗ 12 квітня 1997 р.
28. Положення про Комісію РСЗ з метрології та стандартизації засобів і послуг зв'язку: Затверджено Головою Ради керівників адміністрацій зв'язку РСЗ 12 квітня 1997 р.
29. Положення про Раду операторів електрозв'язку Регіональної Співдружності в галузі зв'язку (РО РСЗ): Затверджено Головою Ради керівників адміністрацій зв'язку РСЗ 27 червня 1997 р.
30. Положення про ревізійну комісію Регіональної співдружності в галузі зв'язку (РСЗ): Затверджено Рішенням Ради керівників адміністрацій зв'язку РСЗ №6/13 від 16 листопада 1992 р.

31. Порядок експлуатації вагонів, переобладнаних із рефрижераторних вагонів, та умови перевезення в них продовольчих, окремих видів швидкопсувних та інших вантажів у міжнародному сполученні між країнами-учасницями Співдружності, Латвійською Республікою, Литовською Республікою, Естонською Республікою: Затверджений на тридцять восьмому засіданні Ради залізничного транспорту 11 червня 2004 р.
32. Правила експлуатації та пономерного обліку власних вантажних вагонів: Затверджені на двадцять дев'ятому засіданні Ради залізничного транспорту держав-учасниць Співдружності 20 червня 2001 р.
33. Правила експлуатації, пономерного обліку та розрахунків за використання вантажних вагонів і контейнерів в прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні через порти Кавказ (Росія) і Поті (Грузія): Затверджені на сорок першому засіданні Ради залізничного транспорту 16 червня 2005 р.
34. Правила експлуатації, пономерного обліку та розрахунків за користування універсальними контейнерами, що належать залізничним адміністраціям: Затверджені на дев'ятнадцятому засіданні Ради залізничного транспорту 1 жовтня 1997 р.
35. Правила комплексних розрахунків між залізничними адміністраціями держав-учасниць Співдружності, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки: Затверджені на XII засіданні Ради залізничного транспорту 10 грудня 1994 р.
36. Правила контролю міжнародних пасажирських потягів та причіпних вагонів у сполученні між державами-учасницями СНД, Латвійською Республікою, Литовською Республікою, Естонською Республікою: Затверджені на XXIV засіданні Ради залізничного транспорту 28 травня 1999 р. // Правовая библиотека «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2006. – №9.
37. Правила користування пасажирськими вагонами в міждержавному сполученні (ПКПВ): Затверджені 14 листопада 1996 р. із змінами, внесеними на XVII засіданні Ради залізничного транспорту 25 січня 1997 р.
38. Правила перевозок грузов в универсальных контейнерах по железным дорогам государств-участников СНГ, Латвийской Республики, Литовской Республики, Эстонской Республики: Утваерждены на 29 заседании Совета по железнодорожному

транспорту государств-участников Содружества 20 июня 2001 г. // Экономика железных дорог. – 2001. – №11. – С. 163-165.
39. Протокол 1988 року до Міжнародної конвенції з охорони людського життя на морі 1974 року: Підписаний в Лондоні 11 листопада 1988 р.
40. Протокол про боротьбу з незаконними актами насильства в аеропортах, що обслуговують міжнародну цивільну авіацію, який доповнює Конвенцію про боротьбу з незаконними актами, спрямованими проти безпеки цивільної авіації, прийняту в Монреалі 23 вересня 1971 р.: Підписаний у Монреалі 24 лютого 1988 р.
41. Рейнські правила 1979 року.
42. Рішення про розподіл інвентарних парків і вантажних вагонів і контейнерів колишнього МШС СРСР, та їх подальше спільне використання: Вчинено у Москві 13 листопада 1992 р.
43. Службова інструкція до Угоди між залізничними адміністраціями країн-учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки про особливості застосування УМПС: Прийнята 28 травня 1997 р. із змінами від 16 червня 2005 р.
44. Службова інструкція до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СІ до УМВС) від 1 липня 1990 р.
45. Статут всесвітнього поштового союзу: Затверджений у Відні 10 липня 1964 р.
46. Статут залізниць: Модельний законодавчий акт: Прийнятий на тринадцятому пленарному засіданні Міжпарламентської Асамблеї держав-учасниць СНД: Постанова №13-5 від 3 квітня 1999 р. // Правовая библиотека «Инфодиск: Законодательство Украины». – 2006. – №9.
47. Статут Регіональної співдружності в галузі зв'язку: Затверджений Рішенням Ради керівників адміністрацій зв'язку РСЗ №2/1 від 23-24 січня 1992 р.
48. Стратегія відновлення життєздатності залізниць у країнах Європейського Співтовариства («Біла книга»): Підписана в Брюсселі 30 липня 1996 р. // www.rada.gov.ua.
49. Схвалення поправок до Конвенції з полегшення міжнародного морського судноплавства 1965 р. з поправками: Резолюція FAL.2(19) від 3 травня 1990 р.

50. Тарифна політика залізниць держав-учасниць СНД на перевезення вантажів в міжнародному сполученні на 2007 фрахтовий рік: Узгоджена 26 жовтня 2006 р. в Мінську XV Тарифною Конференцією залізничних адміністрацій країн СНД – учасниць Тарифної Угоди від 17 лютого 1993 р.
51. Угода про загальні умови виконання міжнародних пасажирських перевезень автобусами: Укладена в Берліні 5 грудня 1970 р.
52. Угода про координацію міждержавних відносин у галузі поштового та електричного зв'язку: Укладена в Бішкеку 9 жовтня 1992 р. // Вестник связи. – 1993. – №3.
53. Угода про міжнародне пряме змішане залізнично-водне вантажне сполучення (МЗВС): Укладена в Софії 14 грудня 1959 р.
54. Угода про міжнародний повітряний транспорт: Укладена в Чикаго 7 грудня 1944 р.
55. Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (УПШ): Укладена в Женеві 1 вересня 1970 р.
56. Угода про порядок транзиту через території держав-учасниць СНД: Укладена в Мінську 4 червня 1999 р.
57. Угода про поштові посилки: Укладена в Сеулі 14 вересня 1994 р.
58. Угода про принципи формування спільного транспортного простору і взаємодії країн-учасниць СНД в галузі транспортної політики: Укладена в Бішкеку 9 жовтня 1997 р.
59. Угода про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів: Укладена в Москві 17 січня 1997 р.
60. Угода про служби поштових платежів: Учинена в Бухаресті 5 жовтня 2004 р.
61. Угода про створення Регіональної співдружності в галузі зв'язку: Укладена в Москві 17 грудня 1991 р.
62. Угода про транзит міжнародними повітряними лініями: Укладена в Чикаго 7 грудня 1944 р.
63. Угода щодо застосування митних документів в прямому автомобільному сполученні у разі перевезення вантажів: Вчинена у Варшаві 17 листопада 1983 р.

# ЗМІСТ

Вступ

**ГЛАВА 1.**
**ОСНОВНІ ЗАСАДИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА**
1. Поняття, предмет, цілі і методи транспортного права
2. Місце транспортного права у системі наук, його зв'язок з юридичними та іншими науками. Джерела транспортного права
3. Історико-правові передумови становлення і розвитку транспортного права:
   3.1. Історія розвитку транспорту
   3.2. Правове регулювання транспортних відносин в дореволюційній Росії 31
   3.3. Правове регулювання діяльності транспорту в Союзі РСР
4. Розвиток та сучасний стан правового забезпечення транспортної діяльності
Контрольні питання до глави 1

**ГЛАВА 2.**
**НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**
1. Загальні засади правового регулювання діяльності транспортного комплексу України
2. Особливості правового регулювання діяльності окремих видів транспорту: 43
   2.1. Особливості правового регулювання діяльності автомобільного транспорту
   2.2. Особливості правового регулювання діяльності залізничного транспорту
   2.3. Особливості правового регулювання діяльності водного транспорту
   2.4. Особливості правового регулювання діяльності авіаційного транспорту
   2.5. Особливості правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту
Контрольні питання до глави 2

**ГЛАВА 3.**
**ДЕРЖАВНЕ РЕГУЛЮВАННЯ ГОСПОДАРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ У СФЕРІ НАДАННЯ ТРАНСПОРТНИХ ПОСЛУГ**
1. Основні напрямки та форми участі держави у транспортних правовідносинах
2. Прогнозування та планування економічного і соціального розвитку транспортної системи
3. Засоби державного регулювання господарської діяльності у сфері надання транспортних послуг
3.1. Ліцензування транспортної діяльності
3.2. Технічне регулювання транспортної діяльності
3.3. Регулювання цін і тарифів в галузі транспортної діяльності
3.4. Інші засоби державного регулювання транспортної діяльності
Контрольні питання до глави 3

**ГЛАВА 4.**
**СУБ'ЄКТИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА**
1. Поняття, правовий статус та види суб'єктів транспортного права
2. Господарсько-правова компетенція суб'єктів транспортного права:
2.1. Центральні органи законодавчої та виконавчої влади як суб'єкти управління транспортом
2.2. Спеціальні органи державного управління окремими видами транспорту
2.3. Органи управління трубопровідним транспортом
3. Правове становище транспортних організацій та їх об'єднань як суб'єктів транспортного права особливого виду
4. Міжнародні транспортні організації як специфічний вид суб'єктів транспортного права
5. Правовий статус споживачів транспортних послуг
Контрольні питання до глави 4

**ГЛАВА 5.**
**ДОГОВОРИ В ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**
1. Договір перевезення вантажу
1.1. Договір перевезення вантажу в прямому сполученні
1.2. Договір перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні
2. Договір перевезення пасажирів та багажу
3. Правове регулювання перевезення пошти:
3.1 Загальні положення перевезення пошти
3.2 Особливості правового регулювання перевезення пошти автомобільним транспортом
3.3 Особливості правового регулювання перевезення пошти повітряним транспортом
3.4 Особливості правового регулювання перевезення пошти залізничним транспортом

3.5 Особливості правового регулювання перевезення пошти у міжнародному сполученні
4. Договір транспортного експедирування
Контрольні питання до глави 5

**ГЛАВА 6.**
**ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДОСТАВКИ ВАНТАЖІВ ОКРЕМИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ**
1. Особливості правового регулювання доставки вантажів автомобільним транспортом
2. Особливості правового регулювання доставки вантажів залізничним транспортом
3. Особливості правового регулювання доставки вантажів авіаційним транспортом
4. Особливості правового регулювання доставки вантажів водним транспортом
5. Особливості правового регулювання доставки вантажів трубопровідним транспортом
Контрольні питання до глави 6

**ГЛАВА 7.**
**ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У ТРАНСПОРТНОМУ ПРАВІ**
1. Поняття та види правопорушень на транспорті
2. Кримінально-правова відповідальність за транспортні злочини
3. Адміністративно-правова відповідальність за проступки на транспорті

4. Господарсько-правова відповідальність за порушення транспортних зобов'язань:
   4.1 Відповідальність перевізника
   4.2 Відповідальність вантажовідправника та вантажоодержувача
   4.3 Відповідальність сторін в договорі транспортного експедирування

5. Цивільно-правова відповідальність за порушення транспортних зобов'язань
Контрольні питання до глави 7

**ГЛАВА 8.**
**ПРАВОВА РЕГЛАМЕНТАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ТРАНСПОРТНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**
1. Поняття та загально-правова регламентація міжнародних перевезень вантажів, пасажирів і багажу:
   1.1 Поняття міжнародних транспортних перевезень
   1.2 Види міжнародних перевезень
   1.3 Загально-правова регламентація міжнародних перевезень

2. Правове регулювання міжнародних перевезень вантажів окремими видами транспорту:
   2.1 Правове регулювання міжнародних автомобільних перевезень
   2.2 Правове регулювання міжнародних залізничних перевезень
   2.3 Правове регулювання міжнародних авіаційних перевезень
   2.4 Правове регулювання міжнародних морських перевезень
   2.5 Правове регулювання міжнародних річкових перевезень
   2.6 Правове регулювання міжнародних змішаних перевезень
   2.7 Правове регулювання окремих питань міжнародних вантажних перевезень
3. Правове регулювання міжнародних перевезень пасажирів і багажу окремими видами транспорту:
   3.1 Правове регулювання міжнародних автомобільних перевезень
   3.2 Правове регулювання міжнародних залізничних перевезень
   3.3 Правове регулювання міжнародних авіаційних перевезень
   3.4 Правове регулювання міжнародних морських перевезень
   3.5 Правове регулювання міжнародних річкових перевезень
4. Правове регулювання міжнародних поштових відправлень
5. Правова регламентація перевезень у зарубіжних країнах
6. Відповідальність у міжнародних транспортних зобов'язаннях
   6.1 Загальні положення
   6.2 Відповідальність перевізника
   6.3 Відповідальність користувачів транспортних послуг

Контрольні питання до глави 8

**Перелік рекомендованої літератури до вивчення курсу «Транспортне право»**

Навчальна література і монографії
Статті у науково-практичних виданнях
Закони України
Укази Президента України і Постанови Верховної Ради України
Постанови і розпорядження Кабінету Міністрів України
Накази Міністерства транспорту та зв'язку України
Нормативно-правові акти інших міністерств та відомств
Діючі нормативно-правові акти Союзу РСР
Міжнародні конвенції
Двосторонні та багатосторонні угоди України
Інші міжнародні нормативно-правові акти