

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
ХАРКІВСЬКИЙ НАЦІОНАЛЬНИЙ АВТОМОБІЛЬНО-ДОРОЖНИЙ
УНІВЕРСИТЕТ

С.В. Селезень, старший викладач

ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО

Конспект лекцій

Харків
ХНАДУ
2008

УДК 340(075)
ББК – 67я73

Селезень С.В Транспортне право: Конспект лекцій – Харків:
ХНАДУ, 2008. – 188 с.

Конспект лекцій «Транспортне право» підготовлений відповідно до навчальної програми курсу «Транспортне право». У конспекті висвітлено найбільш важливі аспекти правового регулювання транспортної діяльності взагалі та правовідносин в окремих галузях транспорту. До кожної теми додаються питання для самостійного вивчення, нормативно-правові акти та література, які слід опрацювати студентам. Усі матеріали відповідають чинному законодавству України.

Розраховано на студентів, магістрів вищих навчальних закладів та практичних працівників транспорту. Конспект лекцій буде корисним усім, хто цікавиться питаннями правового регулювання транспортної діяльності.

Рецензенти: Гаврилюк О.В., кандидат юридичних наук, доцент,
зав. кафедрою господарсько-правових дисциплін
Харківського національного педагогічного
університету ім. Г.С. Сковороди.

© ХНАДУ, 2008
© С.В. Селезень,

ВСТУП

Роль і значення транспорту закріплено статтею 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р., в якій визначається, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольнити потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Розвиток транспорту зумовив активізацію національної транспортної політики, чому сприяє унікальне географічне розташування України, що має забезпечити органічне приєднання її до світового співтовариства, передусім, завдяки просуванню на зовнішніх ринках послуг національного транспорту. Жодна країна не в змозі самостійно забезпечити умови найефективнішого виробництва товарів і послуг. Ці завдання можуть бути успішно вирішеними завдяки міжнародному співробітництву, за допомогою якого можна забезпечити потік необхідних товарів, одержати доступ до нових ринків збуту.

У цьому контексті вивчення студентами спеціального курсу „Транспортне право” надзвичайно актуальне.

Метою вивчення дисципліни є набуття студентами знань про будову, стан, функціонування транспортної системи України і суб'єктів транспортних правовідносин, правові засади діяльності окремих галузей транспорту (залізничного, автомобільного, повітряного, морського, річкового, трубопровідного) та особливості господарювання транспортних підприємств.

Коло відносин, що розглядаються у конспекті лекцій, досить різноманітне. Ці відносини, пов'язані з поняттям транспортного права, його місцем у системі права України, системою і структурою транспортного законодавства всіх видів транспорту, поняттям договорів перевезення, порядком їх укладання, відповідальністю транспортних організацій і споживачів транспортних послуг за неналежне виконання транспортних зобов'язань тощо.

Навчальний матеріал, який викладений у конспекті лекцій, міцно пов'язаний з чинним законодавством і правозастосовчою практикою. Тому він придатний до використання не тільки студентами і викладачами, а й працівниками транспорту.

Тема 1. ПОНЯТТЯ, ПРЕДМЕТ І СИСТЕМА ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА УКРАЇНИ

1. Поняття, предмет та структура транспортного права України
2. Поняття транспортної діяльності, її класифікація
3. Джерела транспортного права України

1. Поняття, предмет та структура транспортного права України

Транспортне право являє собою сукупність правових норм, які регулюють транспортні відносини, що виникають у зв'язку з організацією і діяльністю транспортних підприємств, відносини між транспортними підприємствами і їх споживачами, які користуються транспортними засобами, а також між самими транспортними підприємствами як одного, так і різних видів транспорту.

З точки зору принципів побудови української системи права транспортне право не є самостійною галуззю, як, наприклад, цивільне, господарське, кримінальне, адміністративне, трудове. Це комплексна галузь, оскільки в транспортному праві наявні норми, які за своєю природою є адміністративними, цивільними, господарськими тощо, що пояснюється специфікою суспільних відносин, які регулюються транспортним правом.

Предметом транспортного права є майнові та управлінські відносини.

Майнові відносини – це суспільні відносини, що виникають між транспортними підприємствами і споживачами у зв'язку із наданням послуг з використання транспортних засобів для здійснення процесу перевезення (наприклад: договір перевезення вантажів; договір перевезення пасажирів тощо)

При регулюванні майнових відносин переважно застосовується метод приватного права (*цивільно-правовий*) – метод автономних рішень, який ґрунтується на рівності сторін.

Управлінські відносини визначають організацію транспорту як єдиної системи, яка охоплює всі види транспорту – державного, колективного й приватного. Ці відносини виникають між транспортними організаціями та органами державної влади.

При регулюванні управлінських відносин застосовується метод публічного права (*метод владних приписів*), який ґрунтується на принципі нерівності сторін.

Таким чином **предметом правового регулювання транспортного права** України виступають суспільні відносини, що виникають між транспортними підприємствами і клієнтами у зв'язку з користуванням шляхами сполучення і транспортними засобами, а також відносини між транспортними підприємствами при здійсненні процесу перевезень.

Під **системою транспортного права** розуміють певну структуру, елементами якої є транспортні правові норми та інститути, розташовані і згруповані у відповідній послідовності.

У цьому зв'язку норми та інститути транспортного права поділяють на **загальні й особливі**.

У **загальній частині** розглядаються теоретичні основи транспортного права, поняття та структура транспортної системи, організаційно-правові засади управління транспортом, правові засади господарської діяльності підприємств транспорту, юридична відповідальність за правопорушення на транспорті, порядок укладання та виконання транспортних договорів.

Особлива частина транспортного права містить норми, що регулюють діяльність:

- автомобільного транспорту;
- залізничного транспорту;
- морського транспорту;
- повітряного транспорту;
- річкового транспорту;
- трубопровідного транспорту.

Зміст загальної і особливої частин транспортного права є взаємозалежним і складається не тільки з окремих норм, а й, як зазначено вище, з транспортно-правових інститутів і груп норм (наприклад, планування та організація перевезення вантажів), що регулюють тісно пов'язані, однорідні суспільні відносини.

Методом правового регулювання у транспортному праві України виступає поєднання (сукупність) прийомів, способів і операцій юридичного впливу на суспільні відносини. У загальній теорії права всі галузі права в регулятивних цілях використовують такі єдині засоби, як приписи, заборони, дозволи. Проте кожна галузь

права використовує все ж таки сукупність засобів правового впливу, притаманних тільки для цієї галузі

2. Поняття транспортної діяльності, її класифікація

Роль і значення транспорту закріплено статтею 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р., в якій визначається, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольнити потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Термін «транспорт» багатозначний. Він використовується для позначення декількох понять, які не збігаються, проте належать до однієї сфери діяльності. Так, терміном «транспорт» позначається той чи інший вид засобів перевезення, а також галузь народного господарства, яка призначена для перевезення пасажирів і вантажів.

З визначенням місця та ролі транспорту у сфері суспільного виробництва пов'язується поняття «транспортна діяльність», яке вживається майже в усіх нормативно-правових актах транспортного законодавства. Незважаючи на те, що в Законі України «Про транспорт» не наводиться визначення транспортної діяльності, спробуємо сформулювати його та виявити основні ознаки.

Транспортна діяльність здійснюється у сфері суспільного виробництва і спрямована на надання транспортних послуг. Правова сутність транспортної діяльності виявляється через сукупність притаманних їй **ознак**, зокрема:

– вона покликана задовольняти потреби населення та суспільного виробництва;

– спрямована на надання транспортних послуг, тобто послуг, які надаються у зв'язку з використанням транспортних засобів;

– виконується на професійних засадах учасниками транспортних відносин;

– є оплатною, оскільки її результати реалізуються за плату;

– для цього виду діяльності характерним є поєднання приватних інтересів власника або законного володільця транспортного засобу і публічних інтересів – інтересів держави, суспільства тощо.

Отже, **транспортна діяльність** – це суспільно корисна діяльність транспортних організацій щодо надання транспортних послуг з метою реалізації їх за плату, яка здійснюється на

професійних засадах та ґрунтується на поєднанні приватних і публічних інтересів.

Класифікація транспортної діяльності:

1. Враховуючи те, що Єдина транспортна система України налічує п'ять структурних ланок, транспортну діяльність можна визначити як сукупність діяльності **промислового залізничного транспорту, відомчого транспорту, трубопровідного транспорту, транспорту загального користування та використання шляхів сполучення загального користування.**

2. Залежно від виду транспорту загального користування, який використовується для надання транспортних послуг, можна визначити діяльність **залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту.**

3. За критерієм строковості транспортна діяльність може бути визначена як **строкова** (наприклад: договір перевезення, фрахтування) і **безстрокова** (наприклад: рятування, лоцманське проведення суден) .

4. Із запровадженням в Україні ліцензування певних видів господарської діяльності перевезення може здійснюватися лише за умови одержання ліцензії. Щодо деяких видів транспортної діяльності, зокрема фрахтування морських суден, транспортної експедиції, отримання ліцензії законодавством не передбачено. Отже, транспортна діяльність може бути **ліцензованою і не ліцензованою.**

5. За критерієм суб'єкта здійснення транспортна діяльність може бути класифікована як така, що здійснюється суб'єктами державної і недержавної форм власності

6. Залежно від мети одержання прибутку: **комерційна (підприємництво) і некомерційна** (наприклад: морське судно охороняє державний кордон тощо).

7. Залежно від ринку, в межах якого здійснюється надання транспортних послуг, транспортна діяльність може виступати **як внутрішня або зовнішня.** На відміну від внутрішньої транспортної діяльності, яка здійснюється на території України, зовнішня – пов'язується з перетинанням транспортним засобом митного кордону України. За цим критерієм перевезення отримали назву **внутрішніх і міжнародних.**

8. Залежно від того, в якому режимі працює транспорт, можна визначити транспортну діяльність, яка здійснюється у **звичайному режимі**, і транспортну діяльність, яка здійснюється у **спеціальному**

режимі. Якщо транспортна діяльність здійснюється у спеціальному режимі, то вона спрямована на виконання спеціальних завдань, зокрема це стосується виконання військових перевезень, перевезень у зв'язку з евакуацією населення внаслідок епідемій, стихійного лиха тощо.

3. Джерела транспортного права України

Під джерелом транспортного права розуміють юридичну форму, в якій виявляється правотворча діяльність держави, тобто джерелом транспортного права є транспортне законодавство, що містить як нові нормативно-правові акти, прийняті за часи незалежності України, так і прийняті за часів існування СРСР.

Конституція України як Основний Закон держави є джерелом транспортного права, тобто юридичною основою його розвитку.

Безперечно важливими джерелами транспортного права є **Цивільний та Господарський кодекси України**. Норми Цивільного кодексу (далі – ЦК) України регулюють основні положення щодо перевезень: про договір перевезення пасажирів і вантажів, перевезення транспортом загального користування, з навантаження і вивантаження вантажів, відповідальність перевізників, правила пред'явлення претензій і позовів тощо. ГК України містить норми, які регулюють організацію і здійснення перевезень вантажів.

Базовим нормативно-правовим актом транспортного законодавства є **Закон України «Про транспорт»**, який визначає правові, економічні і соціальні основи діяльності транспорту. Крім того, діяльність транспорту регулюють: **Закон України «Про дорожній рух»**, **Закон України «Про залізничний транспорт»**, **Закон України «Про автомобільний транспорт»**, **Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період»** тощо.

Спеціальне правове регулювання транспортної діяльності більш детально визначається в транспортних кодексах і статутах. Нового законодавчого забезпечення набули сьогодні повітряний, морський та залізничний транспорт – їх діяльність регулюють **Повітряний кодекс України**, **Кодекс торговельного мореплавства України**, **«Статут залізниць України»**. Продовжують діяти **«Статут внутрішнього**

водного транспорту СРСР», «Статут автомобільного транспорту УРСР».

До джерел транспортного права належать **укази Президента України**, які регулюють найбільш важливі і конкретні сфери транспортних відносин, наприклад: «Про Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України», «Про зміни у структурі центральних органів виконавчої влади» тощо.

Джерелами транспортного права є також підзаконні нормативно-правові акти, які можна поділити на дві групи:

1) **постанови Кабінету Міністрів України**, наприклад: «Про Правила дорожнього руху», «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» тощо;

2) **постанови, укази і правила**, які приймаються міністерствами. Міністерству транспорту та зв'язку України відповідно до чинного законодавства надано право видавати обов'язкові для виконання накази, правила, положення, інструкції з питань, що віднесені до їх компетенції. Наприклад : «**Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні**», «**Правила перевезення вантажів залізничним транспортом України**», « **Правила перевезення пошти автомобільним транспортом**», «**Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України**» тощо.

Постанови Президії та Пленуму Вищого господарського суду України та Верховного Суду України забезпечують єдність судової практики, вони мають право давати керівні роз'яснення судовим органам з питань застосування чинного транспортного законодавства при вирішенні судових спорів.

До джерел транспортного права належать **міжнародні договори**, які укладаються між Україною й іншими країнами з приводу забезпечення міждержавної транспортної діяльності.

Запитання для самоконтролю

1. Визначте поняття транспортної діяльності, назвіть її ознаки та види.
2. Визначте поняття предмета та методу транспортного права.

3. Що таке майнові відносини на транспорті?
4. Що таке управлінські відносини на транспорті?
5. Визначте систему транспортного права, охарактеризуйте її.
6. Що таке джерела транспортного права? Назвіть їх.

Рекомендована література

1. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. – Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р.
2. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р.
3. Господарський процесуальний кодекс України від 6 листопада 1991 року, (із змінами і доповненнями).
4. Цивільний кодекс України: Коментар. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2003. – С. 624–629, 631–632.
5. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004–2006 роки» від 26.12.2003 р. № 2029.
6. Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е. Ф., Гіжевський В. К., Демський С. Е., Мілошевич А. В.; За заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 99–153.
7. Хозяйственное право / В. К. Макутов, Г. Л. Знаменский, К. С. Хахулин и др.; Под ред. Макутова В. К. – К.: Юринком Интер, 2002. – С. 737–746.
8. Шульженко Ф. П., Кундрик Р. С. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. – К.: КНЕУ, 2004. – С. 57–70.
9. Селезень С.В., Єрофеєнко Л.В., Нещеретний Ю.М.. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. – Харків.: ХНАДУ, 2007. – С. 4-10.

Тема 2. ДЕРЖАВНЕ УПРАВЛІННЯ НА ТРАНСПОРТІ

- 1. Поняття та структура транспортної системи України**
- 2. Державне управління в галузі транспорту: поняття, його цілі й завдання**
- 3. Суб'єкти управління транспортом, їхня структура й повноваження**
- 4. Міністерство транспорту та зв'язку України: компетенція і структура**
- 5. Методи управління транспортом**

1. Поняття та структура транспортної системи України

Основним нормативно-правовим актом транспортного законодавства є **Закон України «Про транспорт»**. Згідно зі **ст. 1** **зазначеного Закону транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Реалізація покладених на транспорт завдань відбувається шляхом становлення в Україні *Єдиної транспортної системи, до складу якої входять:***

- 1) транспорт загального користування у складі залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту;**
- 2) промисловий залізничний транспорт;**
- 3) відомчий транспорт;**
- 4) трубопровідний транспорт;**
- 5) шляхи сполучення загального користування.**

Кожний із зазначених видів транспорту, своєю чергою, має свою структуру, свою внутрішню побудову, яка складається з цілого ряду матеріальних елементів, серед яких:

- 1) підприємства залізничного, морського, річкового, автомобільного, авіаційного та міського електротранспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів; підприємства трубопровідного транспорту; підприємства промислового залізничного та відомчого транспорту;**

2) залізничні, морські, річкові, повітряні, автомобільні шляхи сполучення, трамвайні та тролейбусні лінії, канатні дороги;

3) засоби перевезення (рухомий склад залізничного, автомобільного та міського електротранспорту, судна, літаки, транспортні засоби підприємств, установ і організацій);

4) пасажирські вокзали, залізничні станції, автовокзали, автостанції, порти, пристані, аеропорти, аеродроми;

5) землі транспорту, захисні та укріплюючі насадження, берегоукріплюючі споруди, снігозахисні споруди, придорожні лісосмуги тощо;

6) промислові, будівельні підприємства; підприємства промислового залізничного транспорту; судноремонтні, суднобудівні-судноремонтні заводи; ремонтні заводи цивільної авіації; ремонтно-будівельні організації; ремонтно-експлуатаційні депо; заводи по ремонту рухомого складу і виготовленню запасних частин; підприємства зв'язку, споруди локомотивного, вагонного, колійного, вантажного, пасажирського енергетичного господарства і сигналізації; системи управління повітряним рухом, навігаційного господарства; водопостачання, каналізації; гідротехнічні споруди тощо;

7) науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, навчальні заклади, технічні школи; заклади підготовки та перепідготовки кадрів, підвищення їх кваліфікації; кваліфікаційно-експертні заклади;

8) підприємства, установи та заклади соціально-культурної сфери (зклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, дитячі дошкільні заклади); постачальницькі й торговельні підприємства; інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують діяльність і розвиток транспорту.

Отже, сукупність внутрішньо узгоджених взаємопов'язаних соціально однорідних транспортних засобів, з допомогою яких забезпечується організуючий і стабілізуючий вплив на виконання основних завдань в перевезеннях, відображає структуру і складає єдину цілісну транспортну систему. Важливе значення законодавець приділяє функціонуванню єдиної транспортної системи в особливий період. Закон України "Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період" від 20 жовтня

1998 р. встановлює правові та організаційні основи її функціонування виходячи з положень законів України “Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», “Про транспорт», “Про оборону України» та інших нормативно-правових актів з питань мобілізаційної підготовки та мобілізації.

Єдину транспортну систему України в особливий період складають транспорт і транспортна інфраструктура незалежно від форм власності, крім тих, що належать або передані Збройним Силам України та іншим військовим формуванням відповідно до мобілізаційних завдань. Управління єдиною транспортною системою в особливий період здійснюється Міністерством транспорту України.

Таким чином, єдина транспортна система України сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному і економічному розвитку та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

2. Державне управління в галузі транспорту, його цілі й завдання

Під державним управлінням розуміється організаційно-владна виконавчо-розпорядча діяльність органів державного управління, яка функціонує на основі і для виконання законів та перебуває у повсякденному практичному здійсненні функцій держави.

Державне управління транспортом – це врегульована нормами права юридично владна діяльність органів виконавчої влади і місцевого самоврядування в межах своєї компетенції, і яка спрямована на задоволення в повному обсязі матеріальних і культурних потреб суспільства в перевезеннях та зміцнення обороноздатності країни.

Управління в галузі транспорту має 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 і споживачів транспортних послуг; створення однакових умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту; обмеження монополізму та розвиток конкуренції; координацію роботи різних видів транспорту;
- ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту та охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту (ст. 3 Закону України “Про транспорт”)

Державне регулювання відносин передбачено на всіх видах транспорту. Воно має своїм завданням організаційно забезпечити подальший розвиток та удосконалення діяльності транспортної системи України і на цій основі сприяти більш повному задоволенню матеріальних і культурних потреб суспільства.

Зазначені цілі і завдання управління реалізуються в процесі повсякденного функціонування спеціально уповноважених на це органів управління, які зв’язані з підприємствами транспорту управлінськими відносинами і наділені управлінськими функціями.

3. Суб’єкти управління транспортом, їхня структура й повноваження

Суб’єкти управління транспортом – це органи, організації та їхні посадові особи, створені у встановленому законодавством порядку спеціально для здійснення управлінських функцій, наділені правами і обов’язками, щоб своїми діями реалізовувати надані права і виконувати покладені на них обов’язки.

Управління транспортом здійснюють:

- Верховна Рада України;
- Кабінет Міністрів України;
- Міністерство транспорту та зв’язку України;
- спеціально уповноважені на це органи транспорту відповідно до чинного законодавства;
- місцеві органи виконавчої влади (держадміністрації) та органи місцевого самоврядування.

Кожний із зазначених органів здійснює управління в межах своєї компетенції та притаманними йому методами. Вищі органи

законодавчої і виконавчої влади приймають відповідні закони, постанови, статuti, інші нормативні акти, спрямовані на забезпечення діяльності різних видів транспорту і транспортної системи в цілому. Спеціально уповноважені транспортні органи та місцеві органи виконавчої влади й органи місцевого самоврядування забезпечують виконання законів, нормативних актів вищих органів влади та приймають свої нормативні акти, а також акти застосування норм права, спрямовані на безпосереднє виконання завдань, пов'язаних з перевезенням пасажирів і вантажів, з організацією роботи транспорту в цілому.

До компетенції Верховної Ради України з питань діяльності транспорту віднесено:

- 1) прийняття законів;
- 2) затвердження загальнодержавних програм економічного, науково-технічного, соціального, національно-культурного розвитку, охорони довкілля;
- 3) визначення основних засад використання транспорту і зв'язку;
- 4) організація і діяльність органів виконавчої влади;
- 5) засади місцевого самоврядування;
- 6) правові засади і гарантії підприємництва;
- 7) правовий режим воєнного і надзвичайного стану.

Верховна Рада України може приймати до свого розгляд й інші питання в цій галузі. Верховна Рада України є єдиним органом законодавчої влади в Україні.

Згідно з Конституцією України, **Кабінет Міністрів є вищим органом у системі органів виконавчої влади**, який здійснює управління об'єктами державної власності відповідно до закону, забезпечує рівні умови розвитку всіх форм власності, спрямовує і координує роботу міністерств та інших органів виконавчої влади.

У своїй виконавчо-розпорядчій діяльності **Кабінет Міністрів здійснює такі функції:**

- 1) видання статутів окремих видів транспорту,
- 2) регулювання безкоштовних перевезень пільгових категорій громадян;
- 3) визначення діяльності транспортно-експедиційних організацій та виконання ними комплексу послуг;
- 4) порядок ліцензування транспортної діяльності;
- 5) спеціальні питання охорони й супроводження вантажів;

6) видання спеціальних положень (наприклад, по координації діяльності транспорту);

7) утворення й реорганізація центральних транспортних органів, призначення й звільнення їх керівників;

8) порядок встановлення охоронних зон, їх розміри та режим на них;

9) визначення тарифної політики.

Кабінет Міністрів України може приймати до свого розгляду й інші питання, як, наприклад, питання, пов'язані з запровадженням у державі особливого періоду, мобілізаційної роботи, підготовки і укладення міжнародних договорів, галузевого співробітництва з Європейським Союзом та інші.

4. Міністерство транспорту та зв'язку України: компетенція і структура

Центральним державним органом регулювання діяльності транспортного комплексу України (незалежно від форм власності та відомчої підлеглості суб'єктів транспортної діяльності є **Міністерство транспорту та зв'язку України**, повноваження якого визначено Положенням про Міністерство транспорту та зв'язку України, затвердженим Указом Президента України від 11 травня 2000 р. № 678/2000. Воно несе відповідальність за розробку та реалізацію Державної транспортної політики, головною метою якої є захист економічних і соціальних інтересів нації, Міністерство транспорту України здійснює оперативне управління в галузі транспорту та виконує такі **функції**:

– розробляє та впроваджує заходи, спрямовані на становлення єдиної транспортної системи України;

– розробляє й реалізує заходи з вдосконалення взаємодії усіх видів транспорту і координацію їх діяльності;

– забезпечує реалізацію єдиної державної економічної, тарифної, інвестиційної, науково-технічної й соціальної політики на транспорті;

– організовує роботу з забезпечення безпеки на транспортному комплексі та його надійності;

– організовує розробку й експертизу проектів державних програм розвитку транспортного комплексу й бере участь в їх виконанні;

– здійснює (в межах своїх повноважень) функції з управління державним майном підприємств, які перебувають у загальнодержавній власності та у сфері управління Мінтрансу;

– виступає державним замовником наукових досліджень комплексного характеру з економічних, технологічних, організаційних та екологічних проблем розвитку транспорту;

– подає в установленому порядку пропозиції про зміну умов функціонування транспорту, які відносяться до оподаткування, кредитування, та про визначення особливостей приватизації й демонополізації підприємств;

– сприяє розвитку зовнішньополітичних зв'язків, за дорученням Кабінету Міністрів України представляє інтереси транспортного комплексу України в міжнародних організаціях, укладає угоди про розвиток міжнародних сполучень, погоджує з відповідними органами інших держав квоти міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;

– визначає порядок укладення контрактів з керівниками державних підприємств.

Структурно Міністерство транспорту та зв'язку України складається з кількох державних департаментів і адміністрацій за напрямками транспортної діяльності. Існують такі державні органи управління окремими підгалузями транспортного комплексу:

1. На автомобільному транспорті – Державний департамент автомобільного транспорту (Укравтотранс) як урядовий орган державного управління в галузі автомобільного транспорту, що діє у складі Мінтрансу та йому підпорядковується, Положення про Державний Департамент автомобільного транспорту затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 586.

2. На авіаційному транспорті – Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужба) як урядовий орган державного управління, що діє у складі Мінтрансу та йому підпорядковується.

3. На залізничному транспорті – Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця) як орган управління залізничним транспортом загального користування, підвідомчим Мінтрансу.

До сфери управління Укрзалізниці входять **Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та**

Придніпровська залізниця, а також інші об'єднання, підприємства, установи і організації залізничного транспорту за переліком, визначеним Мінтрансом.

Укрзалізниця здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученні та регулює виробничо-господарську діяльність залізниць у сфері організації цього процесу.

Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262.

4. На морському й річковому транспорті – Державний департамент морського і річкового транспорту (Укрморрічфлот) як урядовий орган державного управління в галузі морського річкового транспорту, що діє у складі Мінтрансу та підпорядковується йому, Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 584.

Ця структура дозволяє спеціалізуватися в одній галузі транспорту, а також і взаємо пов'язувати ці галузі через спільне керівництво (один Міністр), проведення спільної політики, характерної для транспортного комплексу в цілому. Слід також зазначити, що Міністерство транспорту та зв'язку України через ці підрозділи безпосередньо спілкується з транспортними підприємствами та їхніми комплексами, що дозволяє в деяких обставинах вийти на безпосередній зв'язок: Міністерство транспорту та зв'язку України – окреме підприємство (порт, пароплавство) в особах керівників цих окремих транспортних структур.

Таким чином, з усього вищевказаного видно, що управлінський вплив Міністерства транспорту України значний різнобічний, він стосується всіх транспортних ланок і являє собою постійний прояв відповідних функцій держави.

Як необхідне, слід зазначити і ті негативні моменти, які ще існують в управлінському впливі на рівні Міністерстві транспорту та зв'язку України: існує неврегульованість питання про державне управління трубопровідним транспортом. Так, згідно зі ст. 8 Закону України «Про трубопровідний транспорт» державне управління у сфері трубопровідного транспорт здійснюють центральні та місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи

місцевого самоврядування в межах їх компетенції відповідно до чинного законодавства України. Тут неможливо відразу вказати, який саме з центральних органів виконавчої влади здійснює державне управління в цій сфері. Це може бути і **Міністерство оборони України** – згідно з ч. 2 ст. 8 та ч. 8 ст. 18 Закону України “Про трубопровідний транспорт» – воно здійснює безпосереднє керівництво підприємствами трубопровідного транспорту і контроль за їх діяльністю (на особливий період), це може бути НКРЕ (Національна комісія з регулювання електроенергетики) – вправі видавати ліцензії на транспортування певних речовин трубопроводами та деякі інші органи.

Однак, слід вказати і на те, що управлінськими повноваженнями в цій галузі наділене і **Міністерство транспорту та зв’язку України**, бо, як відомо, трубопровідний транспорт входить до Єдиної транспортної системи України, а, наприклад, згідно зі ст. 9 Закону України “Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» управління єдиною транспортною системою України в особливий період здійснює Міністерство транспорту України.

Управління міським електротранспортом, а також метрополітенем як складовими єдиної транспортної системи здійснюють **місцеві державні адміністрації, їх структурні підрозділи та органи місцевого самоврядування** відповідно до законодавства. Важливе місце управлінню міським електротранспортом відводиться **Головній державній технічній інспекції міського електротранспорту**, положення про яку затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 6 лютого 1997 р. № 149. На Головну державну технічну інспекцію відповідно до вимог Закону України “Про дорожній рух» покладається проведення реєстрації та облік трамвайних вагонів і тролейбусів, а також здійснення державного контролю за технічним станом міського електротранспорту незалежно від форм власності підприємств і забезпечення безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів. Але основне місце у забезпеченні діяльності міського електротранспорту належить місцевим державним адміністраціям та їхнім структурним підрозділам (управлінням, відділам), транспортним підприємствам.

Органи управління транспортом та органи місцевої виконавчої влади об'єднують кошти державного та місцевого бюджетів і підприємств транспорту для будівництва вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів, придбання пасажирського рухомого складу, утримання і упорядкування шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних з обслуговуванням пасажирів і перевезенням вантажів.

5. Методи управління транспортом

Управління транспортом здійснюється різноманітними способами, прийомами і засобами, що в юридичній літературі прийнято називати **методами управління**, з допомогою яких компетентний орган або повноважний суб'єкт здійснює практичний вплив на поведінку керованого об'єкта з метою досягнення певного управлінського результату.

Основними правовими методами управління транспортом є адміністративні й економічні.

Адміністративні методи – це способи прямого, владного впливу на діяльність підприємств, установ, організацій, посадових осіб і громадян з боку органів управління шляхом прямого встановлення наказами їх обов'язків. Це особливо притаманне відносинам у сфері транспортної діяльності.(видання наказів, указів Президента, постанов Кабміну тощо)

Економічні методи – це способи непрямого, побічного впливу на поведінку підприємств, установ, організацій, посадових осіб і громадян шляхом створення відповідних економічних умов, які викликали б зацікавленість у виконанні роботи завдяки майновим інтересам.(пільгове оподаткування тощо).

Стосовно управлінської діяльності на транспорті використовуються як матеріальні заохочення, так і економічні санкції. До них належать такі важелі, як: кредити, прибутки, тарифи, матеріальне заохочення, штрафи, неустойки, відшкодування збитків тощо.

Запитання для самоконтролю

1. Визначте поняття державного управління на транспорті та назвіть основні його ознаки.
2. Дайте визначення суб'єктів управління на транспорті.
3. Яка структура і повноваження Міністерства транспорту та зв'язку України?
4. Які повноваження має Державний департамент автомобільного транспорту України?
5. Які повноваження має Державіаслужба?
6. Назвіть методи державного управління транспортом.

Рекомендована література:

1. Транспортне право України: Навч. пос. / За заг. ред. Демського Е.Ф., Гіжевського В.К. – К., 2002.
2. Закон України «Про транспорт» // Від. ВРУ. – 1994. – № 51 – Ст. 446.
3. Транспортное право Украины. / Сост. В.В. Сунцов. – Х., 1998.
4. Положення про Міністерство транспорту України, затверджене Указом Президента України від 11 травня 2000 р. № 678/2000.
5. Селезень С.В., Єрофєєнко Л.В., Нещеретний Ю.М.. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. – Харків.: ХНАДУ, 2007. – С. 25-32.

Тема 3. СУБ'ЄКТИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

1. Поняття , склад та види транспортних правовідносин
2. Поняття та види суб'єктів транспортного права
3. Правове становище транспортних організацій
4. Правове становище споживачів транспортних послуг

1. Поняття, склад та види транспортних правовідносин

Правові відносини – це частина суспільних відносин, врегульованих нормами права, суб'єкти яких є носіями прав і юридичних обов'язків. Вони завжди являють собою відомий суспільний зв'язок між особами – громадянами, організаціями, державними органами, транспортними підприємствами, підприємницькими структурами, державою в цілому, який визначає забезпечену законом міру можливої та необхідної поведінки.

Як уже було зазначено, правовідносини на транспорті мають багатомірний характер, але всіх можна віднести до двох основних видів:

- **майнових (цивільно-правових) відносин;**
- **управлінських (адміністративно-правових) відносин на транспорті.**

Проте кожен з цих видів правовідносин має однаковий склад, суть якого становить єдність фактичного матеріального змісту і юридичної форми (юридичного змісту).

Транспортні правовідносини є різними за характером, тому їх можна поділити на різні види. Така класифікація дає можливість краще зрозуміти їх характер, суть і особливості в процесі реалізації транспортного права.

Отже, **транспортні правовідносини класифікуються за такими критеріями:**

Залежно від кількості суб'єктів:

- **прості** (відбуваються лише між двома суб'єктами);
- **складні** (відбуваються між трьома і більше суб'єктами).

Залежно від волевиявлення сторін:

- **договірні**, для виникнення яких необхідне волевиявлення як уповноваженої, так і зобов'язаної сторони (наприклад, договір фрахтування);

– **управлінські**, для виникнення яких досить бажання лише уповноваженої сторони (наприклад, встановлення тарифів і зборів Міністерством транспорту та зв'язку України).

За розділом прав і обов'язків між суб'єктами:

– **односторонні**, в яких кожна сторона має або права, або обов'язки;

– **двосторонні**, в яких кожна із сторін має як права, так і обов'язки.

Транспортні правовідносини є складними утвореннями з певною визначеною структурою (складом). До *складу транспортних правовідносин* входять:

– **зміст транспортних правовідносин;**

– **суб'єкти транспортних правовідносин;**

– **об'єкти транспортних правовідносин.**

Зміст транспортних правовідносин – це зафіксовані в нормах транспортного права суб'єктивні права та юридичні обов'язки їх учасників.

Об'єкти транспортних правовідносин – це матеріальні, духовні та інші соціальні блага, які призначені для задоволення інтересів і потреб фізичних та юридичних осіб, щодо яких вони вступають у транспортні правовідносини і здійснюють свої суб'єктивні права та юридичні обов'язки.

2. Поняття та види суб'єктів транспортного права

Суб'єкти транспортних правовідносин входять до складу цих відносин і є одним з елементів правових відносин. **Суб'єкти транспортних правовідносин** – це учасники цих правових відносин, які мають суб'єктивні права та виконують юридичні обов'язки. Суб'єктами транспортних правових відносин можуть бути:

1. Фізичні особи:

– громадяни України;

– іноземці;

– особи без громадянства.

Крім того, до цієї категорії належать посадові особи, які виділяються окремо з огляду на їх особливий правовий статус у галузі транспорту. 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-розпорядчих або адміністративно-господарських обов'язків, або виконують такі обов'язки за спеціальними повноваженнями (наприклад, начальник порту, начальник автотранспортного підприємства, начальник станції, начальник вокзалу тощо). Правовий статус посадових осіб у транспортному процесі закріплюється чинними нормативно-правовими актами України, що і надає змогу виділити їх в окрему категорію фізичних осіб – учасників транспортних правових відносин.

2. Юридичні особи, які поділяються:

- за формою власності: на державні, комунальні та приватні;
- за національною належністю: на національні, іноземні та змішані.

Транспортні організації як юридичні особи відповідно до законодавства наділяються *цивільною правоздатністю*, під якою розуміється їх здатність мати цивільні 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.

Транспортні організації здійснюють свою діяльність на підставі Статуту, який затверджується Міністерством транспорту та зв'язку України, Міністерством економіки України, а також у деяких 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.

3. Правове становище транспортних організацій

Значними особливостями відрізняється **правове становище перевізника на залізничному транспорті**. Перевізником за договорами перевезення вантажів і пасажирів тут є **залізниця, яка визначається як статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке при централізованому управлінні здійснює перевезення пасажирів і вантажів у визначеному районі транспортної мережі**.

Майно, закріплене за залізницями як за державними підприємствами, належить їм на праві господарського відання. Однак права залізниць з розпорядження вказаним майном відповідно до Закону України «Про залізничний транспорт» обмежені щодо інших суб'єктів господарського відання. Окрім того, що продаж, передача в оренду нерухомого майна або розпорядження ним іншим способом вимагають згоди органу, уповноваженого власником (такими є Міністерство транспорту та зв'язку України та Укрзалізниця), спеціальним чином регулюється і порядок розпорядження таким майном, як рухомий склад і контейнери. Зокрема, передача в оренду, обмін та надання безкоштовно в тимчасове користування, а також виведення з експлуатації цього майна здійснюється безпосередньо залізницями та підприємствами залізничного транспорту за погодженням з Укрзалізницею.

Залізниці, а також об'єкти або інше майно залізничного транспорту, яке безпосередньо забезпечує процес перевезення, не підлягають приватизації або роздержавленню. На сьогодні залізничний транспорт офіційно визнаний **державою монопольним утворенням**.

Створення, реорганізація та ліквідація залізниць, призначення і звільнення їх керівників здійснюється за рішенням Кабінету Міністрів України за погодженням з Міністерством транспорту та зв'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 керівниками здійснюється у порядку, встановленому чинним законодавством України, а також статутами залізниць (ст. 4 Закону України «Про залізничний транспорт»).

Виконуючі покладені на неї функції, залізниця наділяється законодавцем відповідними правами та обов'язками.

До прав залізниці належать:

- право на встановлення межі зон підвищеної небезпеки;
- у разі несвоєчасної оплати за перевезення стягувати з вантажовідправників (вантажоодержувачів) неустойку;
- право вимагати від вантажовідправників та вантажоодержувачів безумовного дотримання вимог і норм у частині використання засобів механізації навантажувально-розвантажувальних робіт, тари, спеціалізованих контейнерів, що виключає пошкодження рухомого складу, споруд і приладів шляхового господарства та забезпечує схоронність вантажів;
- право вимагати повернення вантажу, який перебуває в чужому незаконному володінні, а також на відшкодування збитків, які завдані викраденням, знешкодженням або його псуванням;
- право вимагати відшкодування збитків, якщо вони були завдані майну залізниці тощо.

До обов'язків залізниць можна віднести:

- забезпечення своєчасного та якісного перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти;
- розвиток інфраструктури залізничного транспорту загального користування та інфраструктури надання транспортних послуг;
- збереження вантажів, багажу та вантажобагажу, що перевозяться;
- охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу залізничного транспорту загального користування;
- забезпечення безпеки життя і здоров'я громадян, які користуються її послугами, а також безпеки руху потягів;
- відшкодування збитків, які були завдані пасажиром, вантажовідправникам і вантажоодержувачам у порядку і в розмірах, передбачених законодавством тощо.

Роль перевізника на морському транспорті виконує, як правило, **судновласник**, під яким розуміється юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені, незалежно від того, чи є вона власником судна, чи використовує на інших законних підставах. У цьому розумінні судновласником визнається і фрахтувальник, який експлуатує судно на підставі договорів **тайм-чартеру або бербоут-**

чартеру та від свого імені як перевізник укладає договори морського перевезення з відправниками вантажів. *Судновласниками*, а отже і 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, безперечно 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 охоронювані законом інтереси інших осіб. Зокрема, власник може відчужувати судно у власність іншим особам, передавати їм, залишаючись власником, права володіння, користування і розпорядження судном, а також розпоряджатися іншим способом. Однак, якщо власник передає своє судно у володіння і користування іншій особі, він тим самим **втрачає статус судновласника** і виключає себе із правовідносин з перевезення.

Проте у деяких випадках власник судна, який не є судновласником і який не виступає в ролі перевізника за договором перевезення, має самостійне правове значення, в тому числі у відносинах, пов'язаних із морськими перевезеннями. Так, у разі заподіяння шкоди забрудненням морського середовища або здоров'ю людей власник судна несе відповідальність, передбачену ст. 304 Кодексу торговельного мореплавства (далі –КТМ) України.

Основними суб'єктами діяльності водних транспортних правових відносин можна визнати **пароплавство (судноплавну компанію) та порт**. Так, **пароплавство** є *основним виробничим ланцюгом водного транспорту, яке являє собою об'єднання підприємств водного транспорту, що забезпечує прийняття, зберігання і транспортування вантажів, перевезення пасажирів, ремонтування і утримання суден, рятування суден, підготовку та підвищення кваліфікації фахівців для надійного функціонування усіх ланок водного транспорту.*

Важливими суб'єктами водних транспортних правовідносин є також **порти**, правовий статус яких визначається ст. 73 КТМ України, відповідно до якої **морський порт** – *це державне транспортне підприємство, призначене для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території та акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на належних порту суднах.*

Слід обумовити, що порівняно з морським портом річковий порт може перебувати і в недержавній формі власності, а саме у формі акціонерного товариства.

Основою правового статусу морського порту є його права та обов'язки. Ці права та обов'язки поділяються між *начальником порту і капітаном порту*, які здійснюють їх відповідно до покладених на них законодавством функцій.

До прав морського порту належать:

- право визначати аварійний стан судна;
- право видавати обов'язкові постанови, які регулюють питання безпеки руху, охорони вантажів, майна порту, суспільного порядку, проведення санітарних і протипожежних заходів у порту, охорони навколишнього природного середовища, порядок заходу суден до морського порту і виходу з нього;

- право вимагати надавати плавучі та інші технічні засоби для рятування людей і суден, що терплять лихо;

- право надання дозволу на вихід судна з порту;

- право проведення портових зборів;

- право порту на вибір суднопідйомного підприємства для піднімання затопленого в морі майна тощо.

До обов'язків порту належать:

- забезпечувати безпечний рух у портових водах, безпечну стоянку та обробку суден;

- утримувати в справному стані гідротехнічні споруди, засоби зв'язку та електрорадіонавігації;

- контролювати і підтримувати оголошені глибини;

- надавати допомогу потерпілим;

- забезпечувати перевантаження вантажів з інших видів транспорту на судно або в зворотному напрямку;

- забезпечувати складські операції з вантажем;

- забезпечувати пасажирів морського транспорту якісними і своєчасними послугами з перевезення тощо.

Автотранспортне підприємство є основною, первинною ланкою системи автомобільного транспорту України. Таке підприємство становить єдиний виробничо-господарський комплекс, до складу якого входять (або можуть входити) автотранспортні, авторемонтні та інші внутрішні підрозділи, названі «виробничими одиницями». Використовуючи закріплене за ним майно або майно,

яке перебуває у нього на праві власності, автомобільне підприємство силами трудового колективу під керівництвом спеціально уповноважених на те осіб (дирекція) або власників виконує виробничо-господарську діяльність (з перевезення, надання інших транспортних послуг) відповідно до державних програм розвитку дорожнього руху та на основі ліцензії і сертифіката на здійснення та експлуатацію транспортних засобів, перевезень вантажів і пасажирів та інших видів діяльності.

До прав автомобільних підприємств належать:

- право надавати за договорами іншим підприємствам і організаціям автотранспортні засоби для перевезення пасажирів з оплатою за діючими тарифами;
- 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:

- здійснювати перевезення пасажирів і багажу в автобусах і легкових автомобілях, забезпечуючи безпеку пасажирів, необхідні умови, культурне обслуговування та своєчасне перевезення;
- здійснювати доставлення вантажів у встановлені терміни;
- при перевезеннях автомобільними дорогами суворо дотримуватися вимог «Правил дорожнього руху» і «Правил користування та охорони автомобільних доріг та дорожніх споруд»;
- відшкодувати збитки, які були завдані майну громадян та юридичних осіб у порядку і розмірах, передбачених законодавством тощо.

Слід також зазначити, що процес приватизації, який зараз відбувається в Україні і стосується всіх галузей економіки (в тому числі транспорту), найбільше торкнувся автомобільної галузі, в якій приватизовано понад 85 % власності. Це свідчить про питому вагу автомобільного транспорту та про його найбільш швидке і гармонічне входження до процесу становлення ринкових відносин в Україні.

За договором **повітряного перевезення перевізником** визнається так званий **експлуатант**, який має ліцензію на здійснення

повітряного перевезення пасажирів, багажу, вантажу або пошти. Під експлуатантом розуміється особа, організація або підприємство, що експлуатує повітряні судна чи пропонує свої послуги в цій галузі (ст. 5 Повітряного кодексу України). В дійсності під експлуатантом розуміється особа, яка володіє повітряним судном на законних підставах. На наш погляд, з точки зору права їх можна назвати «власник повітряного судна» або «судновласник».

Отже, підставою визнання юридичної чи фізичної особи суб'єктом авіаційного транспорту є набуття права експлуатанта. Таким експлуатантом може бути як національний – український, так і змішаний або суто іноземний суб'єкт.

Повітряним кодексом не визначено, на жаль, що розуміється під поняттям «аеродром», а що під поняттям «аеропорт». За загальним правилом під **аеродромом розуміється** ділянка землі або поверхні води із розташованими на ній будівлями, спорудами та устаткуванням, призначеними для зльоту, посадки та стоянки повітряних суден. У свою чергу, **аеропорт** – це комплекс споруд, який включає в себе аеродром, аеровокзал, інші споруди, призначені для приймання і відправлення повітряних суден, обслуговування повітряних перевезень, і який має для цих цілей необхідне устаткування та авіаційний персонал.

Відповідно до законодавства аеропорти та аеродроми підлягають *державній реєстрації*. Так, згідно зі ст. 48 ПК України реєстрація і сертифікація аеропортів відповідно до чинних в Україні правил є обов'язковою. Якщо аеропорт є сумісним з іноземною державою, підприємством, або повністю належить іноземному інвестору, він також повинен пройти сертифікацію і реєстрацію. Усе це вказує на можливість здійснення діяльності в галузі авіації будь-якими суб'єктами незалежно від форми власності чи національної належності і надає їм рівні права при здійсненні такого роду діяльності.

Так, до прав експлуатантів можна віднести:

- право здійснювати господарську і комерційну діяльність в галузі авіації відповідно до чинних нормативно-правових актів України;
- право авторського нагляду за дотриманням і зберіганням придатності до польотів;

– право встановлення правил повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення якості та ефективності перевезень не нижче відповідних існуючих нормативних вимог;

– право відмовити пасажиру у перевезенні у випадку, передбаченому законодавством;

– право вимагати відшкодування збитків, які були завдані експлуатанту, і відповідно право подавати претензії та позови тощо.

До основних обов'язків експлуатантів відносять:

– проведення обов'язкового страхування;

– забезпечення безпеки польотів;

– забезпечення безпеки життя і здоров'я пасажирів, збереження їх майна;

– відшкодування збитків, які були завдані експлуатантом майну пасажирів, вантажовідправників, вантажоодержувачів тощо.

Отже, діяльність суб'єктів повітряних правових відносин визначається їх правоздатністю, тобто здатністю мати права та обов'язки. Ця правоздатність є спеціальною і визначає діяльність цих суб'єктів у межах авіаційної галузі.

4. Правове становище споживачів транспортних послуг

Під **споживачами транспортних послуг** розуміються фізичні або юридичні особи, які беруть участь у транспортних суспільних відносинах, користуються певними транспортними послугами для задоволення своїх потреб і є носіями відповідних суб'єктивних прав та юридичних обов'язків.

Так, *споживачами транспортних послуг є:*

– **вантажовідправник** (відправник вантажу, вантажовласник) – зазначена, у документі на перевезення вантажу будь-яка 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 у багажному відділенні за наявності проїзних документів;

– **одержувач вантажобагажу** – будь-яка юридична чи фізична особа, яка зазначена в проїзному документі і 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;

Здійснення прав та обов'язків споживачів транспортних послуг починається з моменту укладення договору перевезення, який підтверджується відповідним документом, що видається транспортним підприємством чи уповноваженими ним організаціями або особами.

Так, документами, що підтверджують наявність договору перевезення, є:

– **проїзний квиток** – при перевезенні пасажира;

– **багажна квитанція** – при перевезенні речей пасажира як багажу;

– **вантажобагажна квитанція** – при перевезенні вантажобагажу;

– **комплект провізних документів** – при перевезенні вантажу.

Такими провізними документами є, наприклад, накладна, коносамент, автотранспортна накладна, вантажна квитанція тощо.

Слід додати, що в усіх інститутах транспортного права документи, які посвідчують право на перевезення, аналогічні за змістом. Форми документів на перевезення і правила їх застосування встановлюються відповідним органом державного регулювання діяльності транспорту, тобто *Мінтрансв'язку України*.

Отже, підставою участі споживачів у транспортному процесі є укладення відповідного договору перевезення між ними і транспортними організаціями. Порядок укладання договорів перевезення визначається транспортними статутами і кодексами і є різним залежно від виду перевезення. Перелік істотних умов, які визначаються в договорі перевезення, також відрізняється залежно від виду перевезення. Так, наприклад, у проїзному квитку, який отримує пасажир, зазначаються такі умови, як: пункт відправлення,

пункт призначення, дата та час відправлення і прибуття, номер поїзда, а також ціна та умови страхування пасажирів. На відміну від проїзного квитка, накладна або коносамент містять вже більшу кількість умов як щодо вантажу, так і щодо дій вантажовідправника, перевізника та вантажоодержувача.

Особливістю договору перевезення (транспортування) може бути його неявно визначений характер щодо суб'єкта – учасника процесу транспортування. Так, наприклад, при купівлі проїзного квитка пасажиром його особисті дані можуть не вимагатися. Проте це не означає зменшення його правового статусу особи як споживача транспортних послуг, він користується усіма правами та обов'язками, які передбачені законодавством.

Ще однією особливістю правового статусу споживачів транспортних послуг є наявність різного обсягу прав та обов'язків для різних категорій споживачів. Так, наприклад, вантажовідправник і вантажоодержувач користуються різними правами та обов'язками. Вантажовідправник має право укласти договір від свого імені, але на користь іншої сторони – вантажоодержувача, виконати певні дії з підготовки вантажу до перевезення. Вантажоодержувач зобов'язаний отримати вантаж, здійснити певні дії при отриманні вантажу, а також виконати інші дії, які передбачені договором перевезення вантажу в пункті прибуття вантажу. Деякими повноваженнями вантажоодержувач наділяється не лише на підставі договору перевезення, а й закону.

Залежно від виду транспорту та виду перевезення споживачі транспортних послуг мають різний обсяг прав та обов'язків. Проте можна визначити загальні права та обов'язки, що мають споживачі транспортних послуг.

Так, до прав споживачів можна віднести:

- право на перевезення;
- право на безпечне перевезення;
- право на пільгове перевезення у випадках, передбачених законодавством;
- право вимагати відшкодування шкоди, якщо вона була завдана життю і здоров'ю пасажирів;
- право на відшкодування збитків, якщо вони були завдані майну споживачів тощо.

До обов'язків споживачів можна віднести:

- дотримуватися вимог нормативно-правових актів; які регулюють діяльність у галузі транспорту;
- сплачувати послуги з перевезення у порядку і розмірах, передбачених законодавством;
- відшкодувати збитки, які були завдані майну перевізника тощо.

Запитання для самоконтролю

1. Визначте поняття та назвіть види транспортних правовідносин.
2. Дайте визначення суб'єктів транспортного права та назвіть їх види.
3. Визначте поняття транспортних організацій.
4. Визначте правове становище залізниць.
5. Які права та обов'язки мають автотранспортні підприємства?
6. Дайте поняття експлуатанта повітряних суден і визначте його права та обов'язки.
7. Яке правове становище морського та річкового портів?
8. Визначте правове становище споживачів транспортних послуг і назвіть їх права та обов'язки.

Рекомендована література

1. Гіжевський В. К., Мілашевич А. В. Правове регулювання транспортною системою України. – К., 2000.
2. Егiazаров В. А. Транспортное право: Учебное пособие. – М.: Юрид. лит., 2001.
3. Лопатина Н. Ф. Единая транспортная система: Хозяйственно-правовые аспекты. – М., 1988.
4. Орданский М. С. Субъекты транспортного права (Актуальные проблемы правосубъектности железной дороги): Учебное пособие. – Уфа, 1976.
5. Тарасов М.А. Транспортное право. – Ростов-на-Дону: Изд-во Рост. ун-та, 1968.
6. Транспортное право: Морское право. Внутреннее речное (водное) право. Железнодорожное право: Учебное пособие / В. Г. Ермолаев и др. – М.: Былина, 2002.

7. Транспортное право: Учебное пособие / О. В. Сиваков, В. Г. Ермолаев, Ю. Б. Маковский. – М.: Былина, 2001.

8. Хозяйственное право: Учебник / Под ред. В. К. Мамутова. – М.: Юринком Интер, 2002.

9. Селезень С.В., Єрофеєнко Л.В., Нещеретний Ю.М.. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. – Харків.: ХНАДУ, 2007. – С. 10-23.

Тема 4. ТРАНСПОРТНІ ПРАВОПОРУШЕННЯ ТА ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ

1. Поняття та види правопорушень на транспорті
2. Кримінальна відповідальність на транспорті
3. Адміністративна відповідальність на транспорті
4. Особливості цивільно-правової та дисциплінарної відповідальності на транспорті

1. Поняття та види правопорушень на транспорті

Правопорушення – це суспільно небезпечне або шкідливе, протиправне, винне діяння деліктоздатного суб'єкта, яке передбачено чинним законодавством і за яке встановлена юридична відповідальність.

Правопорушення на транспорті мають загальні родові ознаки злочинів і проступків і класифікуються, як і в інших галузях суспільної діяльності. Вони поділяються на:

- кримінальні злочини;
- адміністративні проступки;
- цивільно-правові делікти;
- дисциплінарні проступки.

Усі види правопорушень на транспорті мають деякі спільні **ознаки:**

1. Об'єктом цих правопорушень є суспільні відносини у сфері безпечної роботи транспорту або суспільна безпека. **Суспільна безпека** в якості об'єкта цих правопорушень означає сукупність відносин, що забезпечують охорону життя і здоров'я людей, матеріальних цінностей, навколишнього природного середовища, безаварійну роботу транспорту в цілому.

2. Об'єктивна сторона характеризується протиправною поведінкою (дією чи бездіяльністю) суб'єкта правопорушення; настанням шкідливих наслідків і причинного зв'язку між порушенням правил, норм і стандартів (дією), настанням шкідливих наслідків. Кваліфікуючими ознаками об'єктивної сторони можуть бути: 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.

3. Суб'єктами правопорушень на транспорті можуть бути фізичні особи, які досягли 16-річного віку, а в окремих випадках особи, яким виповнилося 14 років, а також посадові особи. Суб'єктами цивільно-правових порушень можуть бути й юридичні особи, у випадках прямо передбачених законодавством юридичні особи можуть бути суб'єктами і адміністративних правопорушень (проступків).

4. Суб'єктивна сторона правопорушень на транспорті характеризується певним виявом зовнішнього протиправного діяння, в якому відображається мотив, мета та волевиявлення особи в цілому. 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).

2. Кримінальна відповідальність на транспорті.

Злочин - це суспільно небезпечне, протиправне, винне діяння деліктоздатного суб'єкта, яке передбачено чинним законодавством і за яке встановлена кримінальна відповідальність.

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 тощо.* Щоправда, у багатьох випадках складу злочинів й адміністративних проступків за об'єктом посягання мають багато схожих ознак. На практиці правопорушення одного й того виду у сфері транспортної діяльності в одному випадку може бути злочином, а в іншому – адміністративним проступком, якщо певна дія не спричинила потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, загибель людей чи інші тяжкі наслідки.

Наслідками таких правопорушень часто бувають аварії, катастрофи, нещасні випадки з людьми, що спричиняють шкідливі наслідки для здоров'я і майна людей, навколишнього природного середовища або викликають загрозу для них. Часто в результаті

транспортних правопорушень не витримується графік руху транспортних засобів, затримка перевезення вантажів і пасажирів, дезорганізується робота транспортних підприємств.

Суспільна небезпека цих правопорушень має два аспекти:

– по-перше, виникає небезпека життю та здоров'ю людей;
– по-друге, спричиняється матеріальна шкода або виникає її загроза, і разом з цим, порушується безпечне функціонування самого транспорту.

Чинне кримінальне законодавство містить у собі групу норм, які передбачають відповідальність за злочинні посягання на безпеку руху і експлуатацію різних видів транспорту. У Кримінальному кодексі України законодавець виділяє їх в окремий розділ «**Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту**». Крім того, деякі склади злочинів передбачають зв'язок з транспортом як кваліфікуючу ознаку.

Згідно з чинним Кримінальним кодексом України систему транспортних злочинів утворюють наступні склади злочинів:

Стаття 276. Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту;

Стаття 277. Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів;

Стаття 278. Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна;

Стаття 279. Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства;

Стаття 281. Порушення правил повітряних польотів;

Стаття 282. Порушення правил використання повітряного простору;

Стаття 283. Самовільне, без нагальної потреби, зупинення поїзда;

Стаття 284. Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха;

Стаття 285. Неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден;

Стаття 286. Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами;

Стаття 287. Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації;

Стаття 288. Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху;

Стаття 289. Незаконне заволодіння транспортним засобом;

Стаття 290. Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу;

Стаття 291. Порушення чинних на транспорті правил;

Стаття 292. Пошкодження об'єктів магістральних нафто-, га-зо- та нафтопродуктопроводів.

Підкреслимо, що основною умовою віднесення зазначених складів злочинів до цієї групи є єдиний їх **родовий об'єкт**: суспільні відносини в сфері безпечної роботи транспорту або суспільна небезпека.

Обов'язковою ознакою **об'єктивної сторони** деяких транспортних злочинів, як передбачає законодавство, є *вказівка на шкідливі наслідки*. Зокрема, це: порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (ст. 276 КК України); порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК України); порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК України).

Під поняттям «**наслідки**» необхідно розуміти нещасні випадки з людьми (спричинення потерпілому середніх або тяжких тілесних ушкоджень, а також смерті);

– **катастрофа** – зіткнення рухомого складу або суден, повне чи часткове затоплення судна, викидання на берег, посадка 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, річкових, морських суден);

– **аварія** – зіткнення суден, сходження потягів з рейок, інші аварійні випадки, які не призвели до загибелі людей, але заподіяли значну шкоду чи істотні порушення роботи транспорту).

Шкідливими наслідками законодавець визначає також загибель цінного вантажу, велику перерву в русі поїздів або суден, істотне порушення розкладу їх руху та інше.

З суб'єктивного боку, деякі злочини, передбачені кримінальним законодавством, характеризуються наявністю прямого умислу, серед них: порушення правил міжнародних польотів (ст. 281 КК України); пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК України); пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтогазопродуктопроводів (ст. 292 КК України); ненадання допомоги судну і особам, що зазнали лиха (ст. 284 КК України); неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст. 285 КК України); незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК України); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278 КК України); блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (ст. 279 КК України).

Суб'єктивна сторона транспортних злочинів може характеризуватись і необережною виною, серед яких порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК України); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК України); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються гарантування безпеки дорожнього руху (ст. 288 КК України); порушення діючих на транспорті правил (ст. 291 КК України)) – особа передбачає можливість настання суспільно небезпечних наслідків, але легковажно розраховує на їх відвернення або не передбачає можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити.

Суб'єктивна сторона самовільної, без потреби, зупинки поїзда (ст. 283 КК України) характеризується як умисною, так і необережною виною. При з'ясуванні суб'єктивної сторони транспортних злочинів необхідно виходити з того, що при порушенні діючих правил безпеки руху та експлуатації транспорту особа може їх порушувати як з необхідності, так і навмисно, але стосовно тяжких наслідків мова може вестись лише про необережність. Якщо особа мала умисел скоїти вбивство іншої особи, нанести їй тілесні ушкодження, знищити або пошкодити державне чи колективне майно і при цьому планувалося застосування транспортного засобу, то такий злочин не може бути віднесеним до транспортних і винний повинен притягатися до відповідальності за відповідними статтями Кримінального кодексу України.

Суб'єктами транспортних злочинів можуть бути особи, які або керували транспортними засобами, або займалися їх експлуатацією чи ремонтом, або знаходилися в сфері дії транспортних засобів і були зобов'язані виконувати встановлені правила безпеки. Тобто суб'єктами цих правопорушень можуть бути як **робітники відповідних видів транспорту, так і інші особи, як громадяни України, так і іноземці, а також особи без громадянства.**

До кримінальної відповідальності за транспортні злочини можуть притягатися фізичні осудні особи, яким на момент вчинення злочину виповнилося 16 років.

Згідно зі ст. 22 Кримінального кодексу України у деяких випадках, а саме: пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 278), незаконне заволодіння транспортним засобом (частини друга, третя ст. 289), суб'єктами злочину можуть бути фізичні осудні особи 14-річного віку.

Проте, хоч законодавець і визначив, що по більшості транспортних злочинів суб'єктами можуть бути фізичні особи, що досягли 16-річного віку, окремим транспортним злочинам притаманний **спеціальний суб'єкт** – працівник залізничного, водного, повітряного транспорту (машиніст, черговий по станції, капітан, штурман, пілот та інші) або працівники державних і громадських організацій,

На яких чинними інструкціями чи правилами, відповідними розпорядженнями або в зв'язку із займаним ними посадовим становищем покладена відповідальність за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів.

За транспортне правопорушення (в інших випадках – за вчинення транспортних злочинів, що призвели до нещасних випадків з людьми, їхньої загибелі, заподіяння тяжких тілесних ушкоджень чи інших тяжких наслідків) закон передбачає застосування до злочинця **покарання від позбавлення волі до виправних робіт та штрафу.**

Окрім цього, за ряд злочинів передбачена відповідальність у вигляді позбавлення права займати певні посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію транспортних засобів чи права керувати транспортними засобами.

За порушення правил міжнародних польотів, пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів, угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна може бути призначене додаткове покарання – **конфіскація повітряного судна** (у першому випадку) чи майна. Це дає змогу в процесі судового розгляду справ про транспортні злочини та призначення покарання особам, що їх скоїли, втілювати у практику принципи індивідуалізації покарання, оскільки кожен такий злочин має свої специфічні особливості, відмінний від інших злочинів ступінь суспільної небезпеки, соціальну особливість суб'єкта (йдеться про скоєння транспортного злочину особами, для яких практична дія чи бездіяльність була випадковим епізодом).

У Постанові Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства про транспортні злочини» з цього приводу зазначається, що при призначенні покарання слід виходити не тільки з наслідків, що настали, а враховувати і характер та мотиви допущених порушень правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів, ставлення винного до цих порушень, його поведінку після вчинення злочину, вину інших осіб (водіїв інших транспортних засобів, пішоходів, осіб, які відповідають за технічний стан транспортних засобів і правильну їх експлуатацію та інше), а також особу винного й інші обставини, що пом'якшують та обтяжують відповідальність.

Необхідно особливо акцентувати увагу на такому виді покарання, як позбавлення права займати певні посади або займатися певною діяльністю на строк до 5 років.

З цього приводу у згаданій Постанові Пленуму Верховного Суду України зазначено, що в кожному випадку судам належить обговорювати питання про доцільність застосування чи незастосування до винного такого виду покарання, як позбавлення права керування транспортними засобами або займання посад, пов'язаних з відповідальністю за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів.

Причому позбавлення права керувати транспортними засобами може бути призначено і особам, позбавленим цих прав в адміністративному порядку, крім тих, котрі таких прав не мали.

Якщо транспортний злочин вчинено особою, що перебувала в стані сп'яніння, то ця *обставина у відповідності до Кримінального*

кодексу України може бути визнана судом як така, що обтяжує відповідальність винного.

2. Адміністративна відповідальність на транспорті

Адміністративні проступки на транспорті за кількістю протиправних проявів є найбільш розповсюдженими серед всіх інших адміністративних правопорушень. Тільки за порушення правил дорожнього руху щорічно в Україні притягається до відповідальності близько 9 млн правопорушників.

На відміну від Кримінального кодексу України, в процесі кодифікації адміністративного законодавства відпрацьована чітка система транспортних проступків. Відповідальність за них передбачена у главі десятій Кодексу України про адміністративні правопорушення (КпАП) **«Адміністративні правопорушення на транспорті, у галузі дорожнього господарства і зв'язку»**.

До транспортних проступків законодавцем віднесені:

- порушення правил безпеки руху і експлуатації на залізничному, повітряному, морському і річковому транспорті (ст. ст. 109, 111, 113, 116, 116² КпАП);
- порушення правил користування засобами залізничного, морського і річкового, автомобільного та електротранспорту (ст.ст. 110, 112, 115, 119, 134, 135, КпАП);
- порушення правил пожежної безпеки на залізничному, повітряному, морському і річковому транспорті (ст. 120 КпАП);
- порушення водіями правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів (ст. ст. 121, 121^і, 122, 122^г, 122², 122³, 123, 124, 125, 132 КпАП);
- керування транспортними засобами особами в стані сп'яніння і тими, що не мають права управління (ч. IV ст. 116, ст. ст. 130, III КпАП);
- порушення правил утримання доріг, норм і стандартів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху, невиконання приписів про усунення таких порушень, випуск на лінію технічно несправних транспортних засобів, допуск до управління транспортними засобами водіїв у стані сп'яніння, а також осіб, що не мають права на управління (ст. ст. 116^і, 118, 128, 128^і, 129, 140 КпАП);

– порушення правил руху пішоходами та іншими учасниками дорожнього руху (ст. 127 КпАП);

– порушення правил, спрямованих на забезпечення збереження вантажів, пошкодження магістральних трубопроводів, доріг, залізничних переїздів і інших споруд або порушення правил їх утримання.

Родовим об’єктом адміністративних проступків на транспорті виступають суспільні відносини, що складаються в процесі експлуатації та користування різними видами транспорту, а також у галузі шляхового господарства. Ці проступки посягають на нормальну роботу транспорту, безпеку руху, загрожують життю та здоров’ю людей, спричиняють матеріальну шкоду.

З об’єктивного боку, адміністративні правопорушення на транспорті характеризуються можливістю вчинитися як шляхом протиправних дій (наприклад, керування транспортними засобами або суднами особами, що знаходяться в стані сп’яніння – ст. ст. 130 КпАП), так і шляхом бездіяльності (наприклад, ненадання транспортних засобів працівникам міліції і медичним працівникам ст. 124^і КпАП).

Окремі протиправні прояви цієї групи правопорушень можуть характеризуватися повторністю (наприклад, повторне протягом року керування транспортним засобом з підробленим номерним знаком або без номерного знаку – ч. V. ст. 121).

Із суб’єктивного боку, адміністративні правопорушення на транспорті характеризуються як **умисною виною, так і виною у формі необережності**. Причому, намір буває, як правило, побічним. Тільки незначна частина цих проступків скоюється умисно. У більшості випадків транспортні проступки скоюються з необережності, тобто коли особа передбачала можливість настання шкідливих наслідків своїх протиправних дій, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити. Ця форма вини характеризується відсутністю належної уваги та обережності.

Суб’єктами даної групи адміністративних правопорушень є фізичні деліктоздатні особи (громадяни України, іноземці і особи без громадянства) 16-річного віку. Серед них необхідно виділити так званих **спеціальних суб’єктів**: водіїв; пішоходів; їздових велосипедистів; власників транспортних засобів та осіб, які ними

керують; судноводіїв; службових осіб, відповідальних за технічний стан та експлуатацію транспортних засобів, організацію руху та технічний стан шляхів, шляхових споруд, баз для відстою маломірних суден; неповнолітніх від 16 до 18 років; військовослужбовців та осіб рядового і начальницького складів органів внутрішніх справ.

Серед **адміністративних стягнень**, передбачених за скоєння транспортних проступків, застосовується попередження, штраф, позбавлення права керування транспортними засобами від трьох до шести місяців (ч. I ст. 122¹, ст. 124, ч. I ст. 132 КпАП); від шести місяців до одного року (ч. II ст. 122¹, ч. III ст. 123 КпАП); до одного року (ч. II–III ст. 116, ч. IV ст. 122 КпАП); від одного до двох років (ч. I ст. 130 КпАП); від одного до трьох років (ст. 122², ч. III ст. 130, ч. I ст. 131 КпАП); від двох до трьох років (ч. II ст. 130 КпАП).

В окремих випадках можуть бути застосовані оплатне вилучення транспортних засобів (ч. V ст. 121, ч. II ст. 130 КпАП) та конфіскація предметів (ч. III ст. 133, ч. II ст. 1112 КпАП).

Посадові особи, до службових обов'язків яких входить дотримання і забезпечення встановлених правил, за порушення останніх несуть підвищену адміністративну відповідальність.

У разі вчинення транспортних проступків неповнолітніми від 16 до 18 років (ст. 121–127, ч. I–II ст. 130 КпАП) вони підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах. Але у відповідності до ст. 24¹ КпАП до неповнолітніх можуть бути застосовані: а) зобов'язання публічно або в іншій формі просити вибачення у потерпілого; б) попередження; в) догана чи сувора догана; г) передача неповнолітнього під нагляд батькам або особам, що їх заміняють, або під нагляд педагогічному чи трудовому колективу за їх згоди, а також окремим громадянам на їх прохання.

У деяких випадках відповідно до ст. 21 КпАП особи, що скоїли транспортні проступки (ч. I ст. 129, ч. I–II ст. 130 КпАП), можуть бути звільнені від адміністративної відповідальності з передачею матеріалів на розгляд товариського суду, громадської організації чи трудового колективу, якщо з урахуванням характеру скоєння правопорушення і особи правопорушника до нього доцільно застосовувати міру громадського впливу.

Згідно зі ст. 12 КпАП військовослужбовці та особи рядового і начальницького складів органів внутрішніх справ за скоєння транспортних проступків несуть відповідальність за

дисциплінарними статутами. Виключенням є порушення або невиконання норм і стандартів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху, невиконання приписів про усунення порушень таких правил, норм і стандартів (ст. 128ⁱ КпАП), коли вони несуть адміністративну відповідальність на загальних підставах.

Правомочними суб'єктами адміністративно-юрисдикційних повноважень у справах цієї категорії виступають: керівники органів управління залізничного (ст. 224 КпАП), морського (ст. 225 КпАП), річкового (ст. 226 КпАП), повітряного (ст. 228 КпАП), автомобільного і електротранспорту (ст. 229 КпАП); державної інспекції з маломірних суден (ст. 227 КпАП); адміністративні комісії органів місцевої виконавчої влади (ст.ст. 218, 219 КпАП); районні (міські) суди (судді) (ст. 221 КпАП); начальники органів внутрішніх справ і їх заступники, начальницький та інспекторський склади державної автомобільної інспекції, дорожньо-патрульної служби, дорожньої міліції (ст. 222 КпАП); головний державний інспектор України з пожежного нагляду та його заступники, старші державні та державні інспектори з пожежного нагляду (ст. 223 КпАП).

3. Особливості цивільно-правової та дисциплінарної відповідальності на транспорті

Цивільно-правова відповідальність, у тому числі і відповідальність за порушення транспортних зобов'язань, полягає в застосуванні до правопорушника (боржника) в інтересах іншої особи (кредитора) встановлених законом або договором санкцій майнового характеру: відшкодування збитків, виплати неустойки (штрафу, пені).

Цивільно-правова відповідальність носить компенсаційний характер, оскільки її мета – відновлення порушених майнових прав кредитора і тому розмір відповідальності повинен відповідати розміру завданих збитків.

Цивільно-правові делікти на транспорті мають специфічний об'єкт посягання – майнові відносини і виражаються в порушенні або невиконанні транспортних зобов'язань.

Але, разом з цим, цивільно-правова майнова відповідальність за порушення транспортних засобів має свої особливості. Цю відповідальність можна назвати спеціальною у тому плані, що її правове регулювання здійснюється не тільки цивільним, а також і

спеціальним законодавством, яке враховує специфіку діяльності транспорту. Загальні положення за невиконання або неналежне виконання зобов'язань перевезення передбачені в гл. 51 ст. 1187, ст. 1188 Цивільного кодексу, але при визначенні вини і притягненні до відповідальності перевізника за втрату, нестачу і пошкодження вантажу або багажу, порушенні строків доставки вантажу та багажу необхідно керуватися транспортними кодексами чи статутами (ч. III ст. 361, ч. II ст. 362, ч. III ст. 364 ЦК України). Наприклад, відповідальність перевізника за деякі порушення або неналежне виконання зобов'язань перевезення вантажів і пасажирів передбачена ст. ст. 163, 175, 182, 183, 193, 194 Кодексу торговельного мореплавства України; ст. ст. 191, 193, 195, 209, 219 Статуту внутрішнього водного транспорту; ст. ст. 92, 93, 94 Повітряного кодексу України.

Як зазначалось, формами цивільно-правової відповідальності є: **відшкодування збитків і сплата неустойки.**

Перша застосовується у всіх випадках порушення зобов'язання при відсутності інших вказівок у законі, друга – лише тоді, коли вона встановлена для конкретного зобов'язання у нормативному порядку чи договором.

Транспортне законодавство використовує обидві ці форми, але переважною є форма сплати неустойки, причому розмір неустойки і спосіб визначення обсягу її стягнення різний і залежить від характеру порушення.

Необхідно зазначити, що за однакові за характером порушення зобов'язань на різних видах транспорту встановлюються різні види і розміри штрафу.

Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення зобов'язань на різних видах транспорту розглядаються в наступних темах навчального курсу .

Проте, слід зазначити загальний порядок фіксації обставин, що мають бути підставою для притягання до цивільно-правової відповідальності суб'єктів транспортних правовідносин.

По-перше, такі обставини зазначаються у відповідних товарно-транспортних документах, а у випадках розбіжностей між відправником, перевізником або одержувачем – фіксуються актами встановленої форми.

По-друге, претензії, що випливають з договору перевезення, можуть бути пред'явлені перевізникові **протягом шести місяців**, а **претензії щодо сплати штрафів і премій** – протягом сорока п'яти

днів. Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію і повідомити 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 мають бути розглянуті протягом сорока п'яти днів.

По-третє, якщо претензію відхилено або відповідь на неї не одержано в строк, заявник має право звернутися до суду протягом шести місяців з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді.

Дисциплінарна відповідальність працівників транспортної галузі встановлюється за загальними положеннями трудового права України. Проте є деякі особливості, обумовлені специфікою транспортної діяльності, яка висуває особливі вимоги щодо підтримання порядку на транспортному засобі особливо під час його руху. Наприклад, стаття 65 Кодексу торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року встановлює, що розпорядження капітана судна в межах його повноважень повинні беззаперечно виконуватися всіма особами, які перебувають на судні.

У разі невиконання законних розпоряджень капітана ким-небудь з осіб, які перебувають на судні, капітан вживає щодо цих осіб необхідних заходів. Так, капітан судна має право застосовувати заходи заохочення і накладати дисциплінарні стягнення на осіб суднового екіпажу аж до усунення від виконання службових обов'язків у випадках і в порядку, передбачених чинним законодавством України про працю. Якщо дії особи, яка перебуває на судні, не містять кримінально караного діяння, але загрожують безпеці судна або людей і майна, що на ньому перебувають, капітан судна має право ізолювати цю особу в окремому приміщенні. Поряд з цим передбачається, що за незаконне утримання в окремому приміщенні або інше перевищення повноважень щодо підтримання порядку на судні капітан несе відповідальність згідно з чинним законодавством України.

Запитання для самоконтролю

1. Укажіть ознаки правопорушення на транспорті.
2. Визначте склад транспортного правопорушення.
3. Які види правопорушень мають місце на транспорті?

4. Особливості адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.

5. Визначте особливості цивільно-правової відповідальності на транспорті.

Рекомендована література

1. Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. – Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р.
2. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р.
3. Кримінальний кодекс України від 5 квітня 2001 року, (із змінами та доповненнями).
4. Кодекс законів України про адміністративні правопорушення від 7 грудня 1984 року, (із змінами та доповненнями).
5. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року, (із змінами і доповненнями).
6. Господарський процесуальний кодекс України від 6 листопада 1991 року, (із змінами і доповненнями).
7. Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Програми боротьби з правопорушеннями на транспорті на 2004–2006 роки» від 26.12.2003 р. № 2029.
8. Статут автомобільного транспорту, введений в дію Постановою Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. № 40.
9. Статут залізниць України, введений в дію Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457.
10. Постанова Пленуму Верховного Суду України № 7, від 24 грудня 1982 року, (із змінами та доповненнями) «Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини».
11. Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е. Ф., Гіжевський В. К., Демський С. Е., Мілошевич А. В.; За заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 99–153.
12. Хозяйственное право / В. К. Мамутов, Г. Л. Знаменский, К. С. Хахулин и др.; Под ред. Мамутова В. К. – К.: Юринком Інтер, 2002. – С. 737–746.
13. Шульженко Ф.П., Кундрик Р.С. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. – К.:КНЕУ, 2004. – С. 57–70.

14. Цивільний кодекс України: Коментар. – Х.: ТОВ «Одісей», 2003. – С. 624–629, 631–632.
15. Селезень С.В., Єрофєєнко Л.В., Нещеретний Ю.М.. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. – Харків.: ХНАДУ, 2007. – С. 36-51.

Тема 5. ПІДПРИЄМНИЦЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ НА ТРАНСПОРТІ

1. Поняття та зміст підприємництва
2. Державна реєстрація суб'єктів підприємницької діяльності
3. Ліцензування підприємницької діяльності на транспорті

1. Поняття та зміст підприємництва

Основним законодавчим актом, що регулює стан і розвиток підприємництва в Україні, є Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року, який визначає загальні правові, економічні і соціальні засади здійснення підприємницької діяльності (підприємництва) громадянами і юридичними особами на території України, установлює гарантії свободи підприємництва і його державної підтримки.

Статтею 42 Господарського кодексу України **підприємство** визначене як самостійна, систематична, на власний ризик господарська діяльність, що здійснюється суб'єктами господарювання (підприємцями) з метою досягнення економічних і соціальних результатів та одержання прибутку.

Матеріальну основу підприємницької діяльності складає власність. Власник має право використовувати належне йому майно (будівлі, споруди, будинки, засоби виробництва, виготовлену продукцію, транспортні засоби, грошові кошти, цінні папери тощо) для здійснення підприємницької діяльності. При цьому всім власникам забезпечуються рівні умови здійснення своїх прав.

Ознаки підприємницької діяльності:

1) *ініціативність і самостійність* – підприємець має право без обмежень приймати рішення і здійснювати самостійно будь-яку діяльність, що не суперечить чинному законодавству;

2) *творчий та інноваційний характер* – пошук нових можливостей, орієнтація на нововведення;

3) *систематичність* – регулярність, постійний характер;

4) *ризиковий характер* – покладання на підприємця тягара передбачення несприятливих наслідків і застосування заходів з метою їх превенції та усунення;

5)цільова спрямованість на одержання прибутку;

б)самостійна юридична відповідальність;

Принципи підприємницької діяльності:

а) вільний вибір видів підприємницької діяльності;

в) самостійне формування програми діяльності та вибір постачальників і споживачів виготовленої продукції, залучення матеріально-технічних, фінансових та інших видів ресурсів, використання яких не обмежене законом, встановлення цін на продукцію та послуги відповідно до закону;

г) вільний найом працівників;

д) комерційного розрахунку та власного комерційного ризику;

е) вільне розпорядження прибутком, що залишається після сплати податків, зборів та інших платежів, передбачених законом;

є) самостійного здійснення підприємцем зовнішньоекономічної діяльності, використання підприємцем належної йому частки валютної виручки на свій розсуд.

Підприємництво в Україні здійснюється в будь-яких організаційних формах, передбачених законом, на вибір підприємця.

Відповідно до ст. 42 Конституції України кожен має право на підприємницьку діяльність, яка не заборонена законом. Здійснення підприємницької діяльності забороняється органам державної влади та органам місцевого самоврядування.

2.Державна реєстрація суб'єктів підприємницької діяльності

Однією з головних умов заняття підприємницькою діяльністю є **державна реєстрація суб'єктів підприємницької діяльності.**

Відповідно до ч. 13 ст. 58 ГК України діяльність незареєстрованого суб'єкта господарювання, який підлягає державній реєстрації, забороняється. Доходи, одержані таким суб'єктом, стягуються до Державного бюджету України у встановленому законом порядку.

Загальні правила державної реєстрації суб'єктів господарювання містяться в ст.58 Господарського кодексу України.

Детально процедура державної реєстрації регламентується **Законом України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців» від 15.05.2003 р., що набирає чинності з 01.07.2004р.**

Дія цього Закону поширюється на державну реєстрацію всіх юридичних осіб незалежно від організаційно-правової форми, форми власності та підпорядкування, а також фізичних осіб – підприємців.

Державна реєстрація юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців – засвідчення факту створення або припинення юридичної особи, засвідчення факту набуття або позбавлення статусу підприємця фізичною особою, а також вчинення інших реєстраційних дій, які передбачені цим Законом, шляхом внесення відповідних записів до Єдиного державного реєстру.

Державна реєстрація суб'єктів господарювання проводиться державним реєстратором за місцезнаходженням або місцем проживання даного суб'єкта, якщо інше не передбачено законом.

Місцезнаходженням юридичної особи є місцезнаходження постійно діючого виконавчого органу юридичної особи, а в разі його відсутності – місцезнаходження іншого органу чи особи, уповноваженої діяти від імені юридичної особи без довіреності, за певною адресою, яка вказана засновниками (учасниками) в установчих документах і за якою здійснюється зв'язок з юридичною особою.

Місце проживання фізичної особи – житловий будинок, квартира, інше приміщення, придатне для проживання в ньому (гуртожиток, готель тощо) у відповідному населеному пункті, в якому фізична особа проживає постійно, переважно або тимчасово, що знаходиться за певною адресою, за якою здійснюється зв'язок з фізичною особою – підприємцем.

Державним реєстратором є посадова особа, яка відповідно до закону здійснює державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців.

За проведення державної реєстрації стягується реєстраційний збір у такому розмірі:

– **десять неоподаткованих мінімумів доходів громадян – за проведення державної реєстрації юридичної особи;**

– **два неоподатковуваних мінімумів доходів громадян – за проведення державної реєстрації фізичної особи – підприємця.**

За проведення державної реєстрації змін до установчих документів юридичної особи, державної реєстрації зміни імені або місця проживання фізичної особи – підприємця справляється реєстраційний збір у розмірі тридцяти відсотків вищевказаного реєстраційного збору.

За заміну свідоцтва про державну реєстрацію у зв'язку з його втратою або пошкодженням справляється реєстраційний збір у розмірі одного неоподаткованого мінімуму доходів громадян.

Для державної реєстрації суб'єкта господарювання **юридичної особи** подаються такі документи:

- рішення власника (власників) майна або уповноваженого ним (ними) органу у випадках, передбачених законом;
- установчі документи, передбачені законом для відповідного виду юридичних осіб;
- рішення Антимонопольного комітету України про згоду на створення, реорганізацію (злиття, приєднання) суб'єктів господарювання у випадках, передбачених законом;
- документ (документи), що засвідчує сплату засновником (засновниками) внеску до статутного фонду суб'єкта господарювання в розмірі, встановленому законом;
- реєстраційна картка встановленого зразка;
- документ, що засвідчує сплату коштів за державну реєстрацію.

Для проведення державної реєстрації **фізична особа**, яка має намір стати підприємцем (далі – заявник), повинна подати особисто (надіслати рекомендованим листом з описом вкладення) державному реєстратору за місцем проживання такі документи:

- заповнену реєстраційну картку на проведення державної реєстрації фізичної особи – підприємця;
- копію довідки про включення заявника до Державного реєстру фізичних осіб – платників податків та інших обов'язкових платежів;
- документ, що підтверджує внесення реєстраційного збору за проведення державної реєстрації фізичної особи – підприємця.

Державному реєстратору забороняється вимагати додаткові документи для проведення державної реєстрації фізичної особи – підприємця, якщо вони не передбачені Законом.

Якщо документи для проведення державної реєстрації подаються заявником особисто, державному реєстратору додатково пред'являється паспорт.

Свідоцтво про державну реєстрацію є документом встановленого зразка, який засвідчує факт внесення до Єдиного державного реєстру запису про державну реєстрацію юридичної особи або фізичної особи – підприємця.

Свідоцтво про державну реєстрацію юридичної або фізичної особи повинно бути оформлено і видано (надіслано рекомендованим

листом за описом вкладення) засновнику або уповноваженій ним особі державним реєстратором не пізніше наступного робочого дня з дати державної реєстрації суб'єкта підприємницької діяльності особи.

Державний реєстратор не пізніше наступного робочого дня з дати державної реєстрації зобов'язаний передати відповідним органам статистики, державної податкової служби, Пенсійного фонду України, фондів соціального страхування повідомлення про проведення державної реєстрації юридичної особи із зазначенням номера та дати внесення відповідного запису до Єдиного державного реєстру і відомості з реєстраційної картки на проведення державної реєстрації суб'єкта підприємницької діяльності.

Єдиний державний реєстр юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців – це автоматизована система збирання, накопичення, захисту, обліку та надання інформації про юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців.

Він створюється з метою забезпечення органів державної влади, а також учасників цивільного обороту достовірною інформацією про юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців з Єдиного державного реєстру.

Єдиний державний реєстр створюється і ведеться спеціально уповноваженим органом з питань державної реєстрації, який є його розпорядником та адміністратором.

Відомості про юридичну особу або фізичну особу – підприємця включаються до Єдиного державного реєстру шляхом внесення записів на підставі відомостей з відповідних реєстраційних карток.

Зведення, що містяться в Єдиному державному реєстрі, є відкритими і загальнодоступними, за винятком ідентифікаційних номерів фізичних осіб – платників податків.

Таким чином, державна реєстрація суб'єктів підприємництва – це обов'язкова умова здійснення усіх видів підприємницької діяльності кожним суб'єктом підприємництва, що означає необхідність проходження ним певної процедури, що посвідчується свідоцтвом про реєстрацію.

Свідоцтво про державну реєстрацію суб'єкта господарювання та копія документа, що підтверджує взяття його на облік в органах державної податкової служби, є підставою для відкриття рахунків в установах банків.

Підстави для відмови в державній реєстрації суб'єкта господарювання:

– порушення встановленого законом порядку створення суб'єкта господарювання;

– недостовірність чи невідповідність вимогам законодавства документів, що подаються для реєстрації;

– невідповідність установчих документів вимогам ч. 3 ст.8 Закону;

– порушення порядку створення юридичної особи, який встановлено законом, зокрема:

– наявність обмежень на зайняття відповідних посад, встановлених законом щодо осіб, які зазначені як посадові особи органу управління юридичної особи;

– невідповідність відомостей про засновників (учасників) юридичної особи відомостям про них, які містяться в Єдиному державному реєстрі;

– наявність обмежень щодо вчинення засновниками (учасниками) юридичної особи або уповноваженою ними особою юридичних дій, встановлених абз.4 ч.2 ст.35 Закону;

– наявність в Єдиному державному реєстрі найменування, яке тотожне найменуванню юридичної особи, яке має намір зареєструватися;

– використання у найменуванні юридичної особи повного чи скороченого найменування органу державної влади або органу місцевого самоврядування, або похідних від цих найменувань, або історичного державного найменування, перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України.

Відмову в державній реєстрації суб'єкта господарювання може бути оскаржено в судовому порядку.

Підстави скасування (припинення) державної реєстрації суб'єкта господарювання:

– особиста заява;

– рішення суду у випадках:

– визнання недійсними або такими, що суперечать законодавству, установчих документів;

– здійснення діяльності, що суперечить закону чи установчим документам;

– в інших випадках, передбачених законом.

Скасування державної реєстрації припиняє господарську діяльність і є підставою для здійснення заходів щодо ліквідації суб'єкта господарювання.

Господарські організації – юридичні особи мають право відкривати свої філії (відділення), представництва без створення юридичної особи. Відкриття вказаних підрозділів не потребує їх реєстрації. Суб'єкт господарювання лише повідомляє про їх відкриття реєструючий орган шляхом внесення додаткової інформації у свою реєстраційну картку.

Підстави припинення підприємницької діяльності:

- 1) з власної ініціативи підприємця;
- 2) у разі закінчення строку дії ліцензії;
- 3) у разі припинення існування підприємця;
- 4) на підставі рішення суду у випадках, передбачених законами.

З метою створення сприятливих організаційних та економічних умов для розвитку підприємництва органи влади надають підприємцям земельні ділянки, передають державне майно, необхідне для здійснення підприємницької діяльності; сприяють в організації матеріально-технічного забезпечення та інформаційного обслуговування; стимулюють модернізацію технології, інноваційну діяльність, освоєння підприємцями нових видів продукції та послуг; надають підприємцям інші види допомоги.

3. Ліцензування підприємницької діяльності на транспорті

У деяких випадках, передбачених Законом, недостатньо державної реєстрації, для зайняття окремими видами діяльності потрібно також одержання ліцензії.

Перелік близько 60 видів діяльності, що не можуть здійснюватися без ліцензії, визначений у **Законі «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 01.06.2000 р. (далі – Закон)**, що є основним нормативно-правовим актом, що регулює ліцензування.

Так, Законом України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» діяльність з надання послуг по перевезенню пасажирів і вантажів повітряним, річковим, морським, автомобільним та залізничним транспортом віднесена до таких, що підлягають обов'язковому ліцензуванню.

У цій сфері основними є поняття «ліцензія» і ліцензування», що визначені в Законі.

Ліцензія – документ державного зразка, що засвідчує право ліцензіата на провадження зазначеного в ньому виду господарської діяльності протягом визначеного строку за умови виконання ліцензійних умов.

Суб'єктами відносин, що виникають у зв'язку з ліцензуванням, є, з одного боку, суб'єкт господарювання, а з іншого боку – орган ліцензування.

Суб'єкт господарювання, що має намір провадити певний вид господарської діяльності, що ліцензується, особисто або через уповноважений ним орган чи особу звертається до відповідного органу ліцензування із заявою встановленого зразка про видачу ліцензії.

Орган ліцензування приймає рішення про видачу ліцензії або про відмову у її видачі у **строк не пізніше ніж десять робочих днів** з дати надходження заяви про видачу ліцензії та документів, що додаються до заяви, якщо спеціальним законом, що регулює відносини у певних сферах господарської діяльності, не передбачений інший строк видачі ліцензії на окремі види діяльності.

Підставами для прийняття рішення про **відмову у видачі ліцензії** є:

– недостовірність даних у документах, поданих заявником, для отримання ліцензії;

– невідповідність заявника згідно з поданими документами ліцензійним умовам, встановленим для виду господарської діяльності, зазначеного в заяві про видачу ліцензії.

Строк дії ліцензії на провадження певного виду господарської діяльності встановлюється Кабінетом Міністрів України за поданням спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування, але **не може бути меншим ніж три роки**.

Для кожної філії, кожного відокремленого підрозділу ліцензіата, які провадитимуть господарську діяльність на підставі отриманої ним ліцензії, орган ліцензування видає ліцензіату засвідчені ним копії ліцензії, які реєструються в журналі обліку заяв та виданих ліцензій. Засвідчена органом ліцензування копія ліцензії є документом, що підтверджує право філії або іншого структурного підрозділу ліцензіата на провадження певного виду господарської діяльності на підставі отриманої ліцензії.

Ліцензіат **не може передавати ліцензію** або її копію іншій юридичній або фізичній особі для провадження господарської діяльності.

За видачу ліцензій справляється плата, розмір та порядок зарахування якої до Державного бюджету України встановлюються Кабінетом Міністрів України. **Плата за ліцензію** – це разовий платіж, що вноситься суб'єктом господарювання за одержання ліцензії.

Плата за видачу ліцензій вноситься після прийняття рішення про видачу ліцензії.

Підставами для **переоформлення ліцензії є**:

– зміна найменування юридичної особи (якщо зміна найменування не пов'язана з реорганізацією юридичної особи) або прізвища, імені, по батькові фізичної особи – суб'єкта підприємницької діяльності;

– зміна місцезнаходження юридичної особи або місця проживання фізичної особи – суб'єкта підприємницької діяльності;

– зміни, пов'язані з провадженням ліцензіатом певного виду господарської діяльності, вказаного в ст. 9 Закону.

У разі виникнення підстав для переоформлення ліцензії ліцензіат зобов'язаний протягом десяти робочих днів подати органу ліцензування заяву про переоформлення ліцензії разом з ліцензією, що підлягає переоформленню, та відповідними документами або їх нотаріально засвідченими копіями, які підтверджують зазначені зміни.

Не переоформлена в установлений строк ліцензія є недійсною.

Ліцензіат зобов'язаний повідомляти орган ліцензування **про всі зміни даних**, зазначених у документах, що додавалися до заяви про видачу ліцензії. У разі виникнення таких змін ліцензіат зобов'язаний протягом десяти робочих днів подати до органу ліцензування відповідне повідомлення в письмовій формі разом з документами або їх нотаріально засвідченими копіями, які підтверджують зазначені зміни.

Поряд із загальними правилами ліцензування, передбаченими в Законі, стосовно деяких видів діяльності встановлені **спеціальні правила**, що передбачають певні особливості. Так, постановою Кабінету Міністрів України від 29.04.1999 р. № 753 затверджене Положення про порядок видачі ліцензій Національною комісією

регулювання електроенергетики на здійснення окремих видів підприємницької діяльності.

Анулювання ліцензії визначено в Законі як позбавлення ліцензіата органом ліцензування права на провадження певного виду господарської діяльності.

Анулювання ліцензії є однією з розповсюджених санкцій, що застосовувались **Ліцензійною палатою України**. Застосування цієї санкції останнім часом було поширене стосовно довірчих товариств, інвестиційних фондів і компаній.

Анулювання ліцензії за рішенням органу ліцензування, передбачене в ст.21 Закону «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», є однією з найбільш серйозних оперативних засобів охоронної спрямованості. На відміну від ст.4 Закону «Про підприємництво, що визначала три підстави анулювання ліцензії, ст.21 Закону «Про ліцензування...» називає **10 підстав її анулювання**. Це:

- заява ліцензіата про анулювання ліцензії;
- акт про повторне порушення ліцензіатом ліцензійних умов (повторне порушення – вчинення ліцензіатом протягом строку дії ліцензії повторного порушення певних ліцензійних умов після застосування санкцій за аналогічне порушення);
- рішення про скасування державної реєстрації суб'єкта господарювання;
- нотаріально засвідчена копія свідоцтва про смерть фізичної особи – суб'єкта підприємницької діяльності;
- акт про виявлення недостовірних відомостей у документах, поданих суб'єктом господарювання для одержання ліцензії;
- акт про встановлення факту передачі ліцензії або її копії іншій юридичній або фізичній особі для провадження господарської діяльності;
- акт про встановлення факту неподання в установлений строк повідомлення про зміну даних, зазначених у документах, що додавалися до заяви про видачу ліцензії;
- акт про невиконання розпорядження про усунення порушень ліцензійних умов – рішення органу ліцензування або спеціально уповноваженого органу з питань ліцензування про необхідність усунення ліцензіатом у встановлені строки порушень ліцензійних умов);

- неможливість ліцензіата забезпечити виконання ліцензійних умов, встановлених для певного виду господарської діяльності;
- акт про відмову ліцензіата в проведенні перевірки органом ліцензування або спеціально уповноваженим органом з питань ліцензування.

Орган ліцензування приймає рішення про анулювання ліцензії протягом десяти робочих днів з дати встановлення підстав для анулювання ліцензії, яке вручається (надсилається) ліцензіату із зазначенням підстав анулювання не пізніше трьох робочих днів з дати його прийняття.

Рішення про анулювання ліцензії набирає чинності через десять днів з дня його прийняття. Воно може бути оскаржено у судовому порядку.

Міністерством транспорту та зв'язку України відповідно до зазначеного Закону був запроваджений порядок видачі ліцензій за окремими видами транспорту і за різними видами транспортних послуг.

Так, спільним наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва та Міністерства транспорту України **«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)»** визначено, що ліцензування господарської діяльності, пов'язаної із наданням послуг автомобільного транспорту, здійснює Державний департамент автомобільного транспорту України (Укравтотранс). Ліцензії видаються на здійснення таких видів робіт:

- **надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автомобільним транспортом загального користування;**
- **надання послуг з внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом загального користування;**
- **надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом загального користування;**
- **надання послуг з міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом загального користування.**

Наказом встановлюються відповідні *кваліфікаційні та інші вимоги* до водіїв автомобільних транспортних засобів. Так, водії транспортних засобів, що здійснюють внутрішні та міжнародні

перевезення пасажирів, вантажів, повинні відповідати умовам допуску до керування транспортними засобами, які передбачені Законом України «Про дорожній рух» та «Положенням про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами». Крім того, такі особи допускаються до керування транспортними засобами за **наявності**: національного або міжнародного посвідчення на право керування автомобільними транспортними засобами відповідної категорії; довідки про проходження обов'язкового медичного огляду та свідоцтва, що підтверджує закінчення водіями спеціальних курсів водіїв, допущених до перевезення небезпечних вантажів у разі використання спеціального рухомого складу.

Автомобільні транспортні засоби, які використовуються для внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів, повинні бути зареєстровані згідно з «Правилами державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок», і мати:

- **свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, видане органами Державтоінспекції;**
- **талон про проходження державного технічного огляду;**
- **тимчасовий реєстраційний талон, виданий підрозділами ДАІ, якщо транспортний засіб переданий його власником у встановленому порядку в користування і/або розпорядження ним іншій фізичній або юридичній особі.**

Крім того, технічний стан автотранспортних засобів повинен відповідати вимогам, що пред'являються чинними нормативно-правовими актами України та міжнародними актам: («Порядок і умови організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом», «Конвенція про дорожній рух 1968 року та ін.).

Порядок ліцензування транспортної діяльності морського і річкового транспорту регулюється спільним наказом Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва і Міністерства транспорту України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим та морським транспортом здійснює Державний департамент морського і річкового транспорту (Укрморрічф лот).

У межах господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом підлягають ліцензуванню такі види послуг:

- надання послуг з перевезення пасажирів морським, річковим (змішаного плавання) транспортом;
- надання послуг з перевезення вантажів морським, річковим (змішаного плавання) транспортом;
- надання послуг з перевезення пасажирів морським транспортом;
- надання послуг з перевезення вантажів морським транспортом;
- надання послуг з перевезення пасажирів річковим транспортом;
- надання послуг з перевезення вантажів річковим транспортом;
- надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів маломірними суднами;
- надання маневрових та буксирувальних послуг.

Законодавством ставляться як організаційні, так і кваліфікаційні та технологічні вимоги, яких мають дотримуватися суб'єкти господарювання при здійсненні певних видів робіт.

Перш за все *організаційні вимоги* стосуються того, що судна повинні бути зареєстровані відповідно до КТМ України та «Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України». Організація роботи суб'єкта господарювання щодо забезпечення судноплавства має відповідати вимогам чинного законодавства України, включаючи її міжнародні зобов'язання, а саме щодо охорони людського життя на морі, запобігання забруднення моря, запобігання зіткненню суден, про пошук і рятування на морі тощо. Гарантуванням такого забезпечення є документи, що підтверджують види обов'язкового страхування, передбачені Законом України «Про страхування», а саме:

- відповідальності морського перевізника щодо відшкодування збитків, завданих пасажиром, багажу, пошті, вантажу, користувачам морського транспорту та третім особам;
- засобів водного транспорту;

- відповідальності суб'єктів перевезення небезпечних вантажів на випадок настання негативних наслідків при перевезенні небезпечних вантажів;
- відповідальності морського судновласника.

Експлуатація засобів водного транспорту без наявності договору страхування не допускається. Кваліфікаційні вимоги передбачають, що управління суднами і судновими екіпажами має здійснюватися спеціально призначеними особами, які відповідальні за безпеку судноплавства і запобігання забруднення із суден. Кваліфікація такого фахівця повинна відповідати вимогам чинного законодавства України, включаючи її міжнародні зобов'язання, такі вимоги встановлені Кодексом торговельного мореплавства України, «Міжнародним кодексом з управління та безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення», «Міжнародною конвенцією про підготовку і дипломування моряків та несення вахти». Цими, а також іншими нормативними актами передбачається допуск капітанів та інших членів екіпажу, які мають відповідний вік, кваліфікацію та здоров'я.

Зміст *технологічних вимог* зводиться до відповідності суден, що експлуатуються, вимогам безпеки судноплавства, наявності судових документів, а також забезпечення суден обладнанням, приміщеннями і умовами мешкання екіпажу відповідно до КТМ України, «Конвенції Міжнародної організації праці № 147 про мінімальні норми на торговельних суднах» та інших нормативно-правових актів.

Особливий порядок видачі дозволів на здійснення перевезень передбачений для повітряного транспорту. Наказом Міністерства транспорту України **«Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом»** визначено орган ліцензування в галузі повітряного транспорту – Державний департамент авіаційного транспорту. Однак Указом Президента України від 15 липня 2004 р. Державний департамент авіаційного транспорту України було ліквідовано, а його повноваження передані Державній службі України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації. Відповідно до ч. 4 п. 4 **«Положення про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації»** на Державніаслужбу покладені повноваження з видачі ліцензій на провадження авіаційної діяльності.

Ліцензії видаються на здійснення господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів та вантажів повітряним транспортом, а саме:

- надання послуг з перевезення пасажирів повітряним транспортом (виконання регулярних та/або чартерних перевезень);
- надання послуг з перевезення вантажів повітряним транспортом (виконання регулярних та/або чартерних перевезень).

Суб'єкт господарювання, який здійснює будь-які із зазначених видів послуг, має дотримуватися певних вимог, визначених чинним законодавством України. Так, він повинен відповідати кваліфікаційним вимогам, які ставляться «Правилами сертифікації експлуатантів» (законодавством визначається, що експлуатантом визнається особа, організація або підприємство, що експлуатують повітряні судна або пропонують свої послуги в галузі авіаційних перевезень і робіт); мати «Програму з підготовки персоналу», «Керівництво з виконання польотів», «Керівництво з регулювання технічного обслуговування», погоджені з Державіаслужбою і затверджені керівником експлуатанта.

Суб'єкт господарювання повинен мати служби, що укомплектовані згідно зі штатним розкладом фахівцями спеціальної підготовки, необхідної для здійснення технологічних процесів виробничої діяльності в галузі льотної, технічної експлуатації, авіаційних робіт і повітряних перевезень, відповідно до встановлених у цивільній авіації вимог.

Крім того, суб'єкт господарювання повинен дотримуватися виконання «Керівництва з виконання польотів», «Керівництва з регулювання технічного обслуговування», «Програми забезпечення безпеки польотів», «Програми з підготовки персоналу», «Програми з авіаційної безпеки».

Відповідно до **Закону України «Про залізничний транспорт»** залізниці та інше майно, яке забезпечує процес перевезення, залишається у державній власності. Ліцензування у сфері залізничного транспорту здійснюється відповідно до спільного наказу Державного комітету України з питань регуляторної політики та підприємництва і Міністерства транспорту України **«Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів,**

вантажів залізничним транспортом» з урахуванням законодавства України про природні монополії.

Цим наказом встановлюються відповідні кваліфікаційні вимоги щодо персоналу суб'єкта господарювання, який здійснює діяльність в галузі надання послуг залізничним транспортом; організаційні вимоги щодо дотримання безпеки руху, страхування відповідальності; технологічні вимоги щодо наявності відповідної документації, пов'язаної із перевезенням пасажирів і вантажів залізничним, транспортом та інші вимоги.

Отже, в Україні в цілому сформована система ліцензування в транспортному комплексі, яка відповідає вимогам допуску на ринок транспортних послуг кваліфікованих перевізників, технічно придатних транспортних засобів і захисту інтересів споживачів транспортних послуг. Система дає змогу здійснювати державне регулювання діяльності на всіх видах транспорту та здійснює вплив на підвищення рівня профілактичної роботи щодо попередження транспортних пригод.

Контрольні запитання

1. Як законодавець визначає підприємництво?
2. Які основні принципи підприємницької діяльності?
3. Які існують обмеження на здійснення підприємницької діяльності?
4. Який порядок проведення державної реєстрації суб'єктів господарювання?
5. У яких випадках державна реєстрація може бути скасована?
6. Який порядок видачі ліцензій встановлено чинним законодавством?
7. Назвіть види підприємницької діяльності на транспорті, які підлягають ліцензуванню.
8. Який порядок отримання ліцензії на надання транспортних послуг встановлений законодавством України?

Рекомендована література

1. Конституція України // ВВР України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Цивільний кодекс України. – К.: Школа, 2003. – 384 с.
3. Господарський кодекс України. – К.: Школа, 2003. – 192 с.
4. Господарський процесуальний кодекс України К.: Школа, 2002. – 96
5. Закон України “Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 р. // УК. – 2000. – № 139. – Орієнтир. – № 24. – С. 1 – 8.
6. Закон України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців» від 15.05.2003 р.
7. Закон України «Про патентування деяких видів підприємницької діяльності» від 23.03.1996 р.
8. Хозяйственное право: Учебник / Под ред. В. К Мамутова. – К.: Юринком Интер, 2005. – 912 с.
9. Щербина В. С. Господарське право України: Навч. посібник. – 3-є вид., перероб. і доп. – К.: Юрінком Інтер, 2005. – 384 с.
10. Правові основи підприємницької діяльності / за ред. проф. Жук Л.А. – К.: ЕУФІМ, 2002.
11. Гіжевський В. К., Мілашевич А. В. Правове регулювання транс-системою України. – К., 2000.
12. Егiazаров В. А. Транспортное право: Учебное пособие. – М.: Юрид. лит., 2001.
13. Лопатина Н. Ф. Единая транспортная система: Хозяйственно-правовые аспекты. – М., 1988.
14. Тарасов М.А. Транспортное право. – Ростов-на-Дону: Изд-во Рост. ун-та, 1968.

Тема 6. Основи автотранспортного права України

- 1. Поняття, структура та джерела автомобільного транспорту**
- 2. Державне управління автомобільним транспортом**
- 3. Договір перевезення вантажів автотранспортом**
- 4. Договір перевезення пасажирів, багажу та пошти автомобільним транспортом**
- 5. Претензії до перевізника, відправника й одержувача вантажів і порядок вирішення спорів**

1. Поняття, структура та джерела автомобільного транспорту

Автомобільний транспорт – самий мобільний з усіх існуючих видів транспорту. З його допомогою здійснюється повсякденний транспортний зв'язок між підприємствами, закладами та організаціями, між ними і підприємствами інших видів транспорту.

Автомобільний транспорт виконує значну частку пасажирських і вантажних перевезень у країні. Так, обсяг автомобільних перевезень вантажів перевищує аналогічний показник залізничного транспорту у 4,5–5 разів, а обсяг перевезень пасажирів – у 5–6 разів. У нашій країні автобусами перевозиться практично стільки ж пасажирів, скільки всіма іншими видами транспорту (тролейбусним, трамвайним, залізничним, метрополітенем, таксомоторним легковим, морським, річковим, авіаційним), разом узятими.

Автотранспорт входить до єдиної транспортної системи України, як його складова частина.

Основні його функції:

- забезпечення нормального функціонування виробництва та обігу продукції промисловості та сільського господарства;
- забезпечення потреб будівництва;
- задоволення потреб населення в автоперевезеннях;
- забезпечення оборонних потреб держави. Здійснюючи перевезення та виконуючи інші, пов'язані з перевезенням види транспортної діяльності, автотранспортні підприємства зобов'язані:
 - а) повністю задовольняти потреби населення та народного господарства в перевезеннях;

- б) виконувати плани перевезень вантажів і пасажирів;
- в) забезпечувати збереження вантажів, що перевозяться;
- г) забезпечувати високу культуру обслуговування пасажирів і замовників перевезень;
- д) своєчасно доставляти вантажі у місця призначення;
- е) вести свою діяльність ефективно й економічно.

Автомобільний транспорт – це підгалузь транспорту, яка покликана задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в автомобільних перевезеннях. Його утворюють перевізники, автостанції, автовокзали, виконавці ремонту і технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, вантажні термінали (автопорти), вантажні автомобільні станції та контейнерні пункти.

Склад автомобільного транспорту:

– **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);

– **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, відносяться до індивідуального автомобільного транспорту).

В юридичній літературі застосовується поняття **«автотранспортне право»**, яке тлумачиться як підгалузь транспортного права, предметом якого є правові відносини, що виникають з приводу здійснення автомобільних перевезень.

Автотранспортне право як інститут транспортного права – це сукупність правових норм, що регулюють суспільні відносини, в які вступають автотранспортні підприємства у процесі організації та безпосереднього виконання транспортної діяльності.

Предметом регулювання автотранспортного права є автотранспортні відносини, що складаються у суспільстві.

Джерела автотранспортного права характеризуються деякою кодифікованістю та певним впорядкуванням. **Основні джерела** – Закон України «Про транспорт», Закони «Про автомобільний

транспорт» та «Про дорожній рух»; підзаконні акти досить різноманітні і відображають специфіку транспортного права як спеціальної галузі з великою часткою адміністрування.

2. Державне управління автомобільним транспортом

Основним завданням державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є формування ринку його послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики (Закон України «Про автомобільний транспорт»).

До системи державних органів управління автомобільним транспортом необхідно віднести Верховну Раду України, Кабінет Міністрів України, Міністерство транспорту та зв'язку України, Державний департамент автомобільного транспорту, Державну службу автомобільних доріг України, органи державної влади на місцях та органи місцевого самоврядування в частині реалізації компетенції в сфері управління транспортом.

Міністерство транспорту та зв'язку України є центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту і забезпечує проведення державної політики на автомобільному транспорті, службу міжнародних автомобільних перевезень та урядовий орган державного управління на автомобільному транспорті – **Державний департамент автомобільного транспорту України**.

Департамент автомобільного транспорту України організовує контроль за виконанням законодавства про автомобільний транспорт та підготовку пропозицій щодо його вдосконалення, у встановленому порядку бере участь у здійсненні стандартизації та сертифікації, ліцензування перевезень, формує пропозиції щодо тарифної політики, відповідно до законодавства забезпечує захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту загального користування.

Державна служба автомобільних доріг України є центральним органом виконавчої влади після ліквідації Української державної корпорації по будівництву, ремонту та утриманню автомобільних доріг (Указ Президента № 1056/2001 від 08.11.01 року «Про заходи щодо підвищення ефективності управління дорожнім господарством України»).

Місцеві державні адміністрації організують та контролюють автомобільні перевезення відповідно до законодавства. Функції територіального органу виконавчої влади в галузі транспорту в місті Києві здійснює відповідний структурний підрозділ Київської міської державної адміністрації – Управління транспорту КМДА, в інших регіонах – відповідні галузеві підрозділи – відділи і управління.

Заходи безпеки на автомобільному транспорті полягають у встановленні:

- системи стандартизації і сертифікації транспортних засобів;
- ліцензування транспортних засобів;
- реєстрації транспортних засобів;
- технічного огляду транспортних засобів;
- державного контролю на автомобільному транспорті.

Система стандартизації на автомобільному транспорті спрямована на реалізацію єдиної технічної політики, захист інтересів споживачів і держави (ст. 8 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

Порядок проведення сертифікації товарів, робіт, послуг на автомобільному транспорті визначає Кабінет Міністрів України.

Надання послуг із перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування *підлягає ліцензуванню відповідно до закону (Закон України «Про автомобільний транспорт», Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності»)*. Ліцензування на автомобільному транспорті загального користування спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг із перевезень, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів (ст. 8 Закону України «Про транспорт», ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

Іншим важливим заходом гарантування безпеки на транспорті є **державний контроль на автомобільному транспорті**, який здійснюють **Державний департамент автомобільного транспорту**, його територіальні органи, у тому числі служба міжнародних автомобільних перевезень, а також інші органи державної влади та органи місцевого самоврядування відповідно до закону (ДАІ, управління транспорту тощо). Державний контроль забезпечується системою реєстрації та технічного огляду транспорту.

Згідно зі ст. 34 **Закону України «Про дорожній рух»** державній реєстрації та обліку підлягають призначені для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування автомобілі, автобуси, самохідні машини, сконструйовані на шасі автомобілів, мотоцикли всіх типів, марок і моделей, причепа, напівпричепа та мотоколяски. Державна реєстрація і облік здійснюються органами **Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України**, а їх порядок встановлено Кабінетом Міністрів України (Постанова Кабінету міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 «Про затвердження Правил державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок»).

Усі інші механічні транспортні засоби підлягають відомчій реєстрації та обліку, порядок яких установлюється в ст. 34 Закону України «Про дорожній рух» (Закон України № 3353-ХП від 30.06.93 року «Про дорожній рух»).

Власники транспортних засобів зобов'язані зареєструвати належні їм транспортні засоби протягом **десяти діб** після їх придбання, одержання або виникнення обставин що потребують внесення змін у реєстраційні документи.

За рішенням місцевих органів державної виконавчої влади та органів місцевого самоврядування може провадитися реєстрація мопедів, велосипедів і гужових візків (саней).

Експлуатація незареєстрованих транспортних засобів, а також транспортних засобів без державних номерних знаків встановленого зразка забороняється. У разі експлуатації такого транспортного засобу він може бути примусово вилучений. Власнику транспортного засобу в цьому випадку повертається його вартість із врахуванням технічного стану і строку експлуатації.

Механічні транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі, а також причепа (напівпричепа) підлягають обов'язковому державному технічному оглядові в порядку, встановленому Кабінетом міністрів України (Постанова Кабінету Міністрів України від 26 лютого 1993 р. № 141 «Про затвердження Правил проведення державного технічного огляду автомобілів, автобусів, мототранспорт та причепів»). Механічні транспортні засоби, що не пройшли

обов'язковий черговий технічний огляд, до подальшої експлуатації не допускаються (ст. 35 Закону України «Про дорожній рух»).

Автомобільне паливо та мастильні матеріали повинні відповідати встановленим законодавством вимогам і супроводжуватися **сертифікатом** відповідності цим вимогам. Реалізація автомобільного палива та мастильних матеріалів здійснюється лише у відведених для цього місцях у встановленому порядку.

Законодавець висуває спеціальні вимоги до водіїв транспортних засобів і персоналу автомобільного транспорту взагалі (ст. 19 Закону України «Про автомобільний транспорт»). Водії транспортних засобів зобов'язані відповідати вимогам щодо допуску до керування транспортними засобами (ст. 15 Закону України «Про дорожній рух»).

Право на керування транспортними засобами підтверджується відповідним посвідченням. На території України діють національні і міжнародні посвідчення на право керування транспортними засобами, що відповідають Конвенції про дорожній рух. Порядок видачі цих посвідчень устанавлюється Кабінетом Міністрів України (Постанова Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 р. № 3402 «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами»).

Водій може бути позбавлений права на керування транспортним засобом внаслідок погіршення стану здоров'я, якщо воно перешкоджає безпечному керуванню транспортним засобом, а також за невиконання встановлених обов'язків у передбачених законодавством випадках.

Щодо персоналу автомобільного транспорту загального користування встановлені додаткові вимоги, зокрема:

- наявність необхідного рівня професійної кваліфікації;
- забезпечення якісного надання послуг автомобільного транспорту загального користування.

Підприємства автомобільного транспорту загального користування повинні також забезпечити належну організацію праці та контролю за роботою водіїв автомобілів. Контроль за роботою водіїв автомобілів повинен забезпечувати безпечне виконання водіями транспортної роботи і включає організацію перевірок режимів їх праці і відпочинку, а також виконання водіями вимог законодавства.

3. Договір перевезення вантажів автомобільним транспортом

Відносини з перевезення автомобільним транспортом регулюються загальними положеннями про договір перевезення **Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Законом України «Про автомобільний транспорт», Статутом автомобільного транспорту та правилами здійснення окремих видів перевезень.**

Законодавчо в Україні визначено такі **види договорів перевезення** автомобільним транспортом:

- *договір перевезення пасажирів;*
- *договір перевезення багажу;*
- *договір перевезення вантажу;*
- *договір перевезення пошти;*
- *договір перевезення по прямому та змішаному сполученню;*

договір перевезення в міжнародному сполученні.

За договором перевезення вантажу автотранспортне підприємство або організація зобов'язується доставити ввірений їм вантажовідправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Договір перевезення вантажів буває двох видів – договір перевезення у прямому та договір перевезення у змішаному сполученні. Договір перевезення в прямому сполученні передбачає, що перевезення вантажу здійснюються одним автомобільним транспортним засобом без перевантаження на інший.

У договорі перевезення у змішаному сполученні перевезення вантажу здійснюються кількома видами транспорту.

Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом затверджуються Мінтрансом України (Наказ Мінтрансу України №363 від 14.10.97 року «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні»). Окреме місце займає договір про **пряме змішане сполучення при перевезенні вантажів** автомобільним транспортом, коли автомобільне перевезення здійснюється разом з іншими видами транспорту. Взаємовідносини перевізників у процесі перевезення вантажів за

єдиним документом різними видами транспорту визначаються законодавством відповідних галузей транспорту та укладеними відповідно до нього договорами між перевізниками.

Згідно зі ст. 61 Закону України «Про автомобільний транспорт» встановлена **письмова форма договору перевезення вантажу автомобільним транспортом** (договір, накладна, квитанція тощо). Відносини щодо перевезення вантажу також врегульовано Наказом Міністерства України «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» № 363 від 14.10.97 року.

Істотними умовами договору є:

- найменування та місцезнаходження сторін;
- найменування і кількість вантажу, його пакування;
- умови та термін перевезення;
- місце та час навантаження і розвантаження;
- вартість перевезення.

Сторонами договору є **замовник і виконавець(вантажний перевізник)**.

Відповідно до ст.59 Закону та п. 1 «Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» **вантажним перевізником** є суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послугу згідно із договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом, що використовується ним на законних підставах.

Замовник за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування має право отримати компенсацію згідно із законодавством за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату або несвоєчасність доставки.

Замовник зобов'язаний:

– забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу;

– утримувати власні під'їзні шляхи до вантажних пунктів, вантажні майданчики, рампи тощо у стані, що відповідає вимогам законодавства з питань охорони праці, техніки безпеки та безпеки руху;

– здійснювати вантажні операції, закріплення, накриття, ув'язування та пломбування вантажу, зняття кріплень і покриттів та

очищення автомобільного транспортного засобу від залишків вантажу;

– забезпечувати вимоги законодавства з питань охорони праці і техніки безпеки при вантажних операціях.

Вантажний перевізник (виконавець) має право:

– відмовитися від приймання вантажу для перевезення, якщо замовником не підготовлено вантаж чи необхідні документи або внесені без попереднього узгодження з ним зміни до реквізитів цих документів;

– відмовитися від перевезення вантажу, якщо замовник подає до перевезень вантаж, не обумовлений договором про перевезення, пакування вантажу не відповідає встановленим законодавством вимогам, ушкоджена тара або нечітким є відтиск пломби тощо;

– одержувати відшкодування від замовника, якщо автомобільний транспортний засіб був пошкоджений під час вантажних робіт або під час перевезення вантажу з вини замовника.

При цьому вантажний перевізник зобов'язаний:

– при укладанні договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом передбачати встановлені законодавством умови праці та відпочинку для персоналу перевізника;

– забезпечити виконання умов договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом у межах, визначених законодавством та цим договором;

– забезпечити збереження вантажу, прийнятого до перевезення, до передачі вантажовласнику (уповноваженій ним особі) у пункті призначення;

– відшкодувати замовнику збитки за пошкодження або псування вантажу, часткову чи повну його втрату, а також збитки, завдані внаслідок несвоєчасної доставки вантажу.

У договорі перевезення вантажу при здійсненні перевезення виникають **допоміжні операції**, які законодавець виділяє окремо:

– завантаження та розвантаження автомобільних транспортних засобів;

– перевантаження вантажів на інший вид транспорту чи транспортний засіб;

– сортування, пакування, обмірювання та маркування вантажу;

– накопичення, формування або дроблення партій вантажу;

– зберігання вантажу;

– транспортно-експедиційні послуги.

Невиконання або неналежне виконання зобов'язань, що випливають з договору перевезення автомобільним транспортом, передбачає майнову відповідальність сторін (автотранспортних підприємств, відправників і одержувачів вантажів та інших користувачів).

За шкоду, заподіяну під час перевезення багажу чи вантажу, перевізник несе **наступну відповідальність**:

– у разі втрати або нестачі багажу чи вантажу – в розмірі вартості багажу чи вантажу, який втрачено або якого не вистачає;

– у разі пошкодження (псування) багажу чи вантажу – в розмірі суми, на яку зменшилася вартість багажу чи вантажу;

– у разі втрати багажу чи вантажу, зданого для перевезення з оголошенням його цінності, – в розмірі оголошеної цінності багажу чи вантажу.

Відповідно до ст.140 Статуту вантажовідправник і вантажоодержувач мають право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за його втрату, якщо цей вантаж 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 внаслідок пошкодження (псування) багажу чи вантажу його якість змінилася настільки, що він не може бути використаний за прямим призначенням, пасажир має право відмовитися від багажу, а вантажовідправник (вантажоодержувач) – від вантажу і вимагати відшкодування завданих збитків.

Якщо багаж чи вантаж, за втрату або нестачу якого перевізник сплатив відповідне відшкодування, буде згодом знайдено, пасажир має право вимагати видачі йому цього багажу, а вантажовідправник (вантажоодержувач) – цього вантажу з урахуванням відшкодованих збитків.

Вартість багажу чи вантажу визначається, виходячи з ціни, зазначеної в товарному чеку, товарно-транспортній накладній або передбаченої в договорі про перевезення, а в разі відсутності цих документів – виходячи із середньої вартості такого самого товару в місці та на час видачі багажу чи вантажу згідно з договором перевезення багажу чи вантажу автомобільним транспортом. За

втрату, нестачу або пошкодження (псування) багажу чи вантажу під час міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом перевізник несе відповідальність згідно з міжнародними договорами України.

За прострочення доставки вантажу до пункту призначення перевізник несе перед вантажовідправником (вантажоодержувачем) відповідальність згідно з умовами договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом.

Перевізник звільняється від відповідальності за шкоду, заподіяну під час перевезення багажу чи вантажу, якщо доведе, що вона настала внаслідок обставин, не залежних від нього. Ці положення закріплені в законодавстві і деталізовані в правилах здійснення перевезень:

- нестача, псування або пошкодження сталися внаслідок *природних явищ*, пов'язаних із перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;
- нестача вантажу не перевищує *норм природних втрат*;
- вантаж перевозився у *супроводі експедитора вантажовідправника (вантажоодержувача)*;
- нестача вантажу є наслідком *недовантаження вантажу вантажовідправником*.

4. Договір перевезення пасажирів, багажу та пошти автомобільним транспортом

Іншим договором перевезення, який має спеціальне регулювання, є договір перевезення пасажирів.

За договором перевезення пасажирів одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити другу сторону (пасажирів) 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 перевезення.

Договір перевезення пасажирів автомобільним транспортом укладається між перевізником та пасажиром у письмовій формі (пасажирський квиток, договір, квитанція тощо). Істотними умовами договору є:

- найменування та місцезнаходження перевізника;
- вид, маршрут перевезення, вартість перевезення та час відправлення і прибуття до пункту призначення.

Договір про перевезення пасажиром автомобільним транспортом загального користування вважається укладеним із моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду (є **консенсуальним**), а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, при туристичних перевезеннях, перевезеннях на замовлення – з моменту посадки в автобус (є **реальним**). Цей договір діє до моменту висадки пасажиром у пункті призначення. Договір перевезення пасажиром на таксі набуває чинності з **моменту посадки пасажиром** (є реальним).

Пасажир може відмовитися від договору про його перевезення та одержати компенсацію вартості проїзду у встановленому порядку. Дія договору про перевезення пасажиром автомобільним транспортом може бути припинена за ініціативою пасажирського перевізника чи водія автомобільного транспортного засобу, якщо пасажир порушує вимоги закону та правила здійснення перевезень (перебуває у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, порушує громадський порядок, пред'являє заборонений до перевезення багаж або багаж, який за габаритами не відповідає встановленим нормам).

За договором автомобільного перевезення пасажир має такі права:

- одержувати від перевізника (водія) на зупинках автобусних маршрутів загального користування, автостанціях та автовокзалах інформацію про послуги автомобільного транспорту загального користування;

- безоплатно провозити з собою на автобусних маршрутах загального користування одну дитину дошкільного віку без надання їй окремого місця;

- безоплатно перевозити з собою на автобусних маршрутах загального користування ручну поклажу, а також користуватися іншими правами відповідно до законодавства про захист прав споживачів і правил перевезень.

За договором автомобільного перевезення пасажир зобов'язаний:

- мати при собі квиток на проїзд, на перевезення багажу, а за наявності права пільгового проїзду – відповідне посвідчення;

– виконувати вимоги правил користування автомобільним транспортом.

У свою чергу згідно зі ст. 54 Закону України «Про автомобільний транспорт» **пасажи́рський переви́зник має право:**

– відмінити рейси своїх автомобільних транспортних засобів за обставин, які він не міг передбачити і яким не міг запобігти, повернувши пасажирам кошти, сплачені ними за перевезення;

– обмежувати або припиняти перевезення у разі стихійного лиха, епідемії, епізоотії або іншої надзвичайної ситуації;

– зазначати у багажній квитанції стан багажу, що має зовнішні пошкодження, або відмовитись від його перевезення у разі заперечення пасажира щодо такого зазначення.

Пасажи́рський переви́зник зобов’язаний:

– забезпечувати дотримання персоналом вимог законодавства про автомобільний транспорт;

– мати паспорт маршруту для здійснення перевезень;

– забезпечувати проведення медичного огляду водіїв;

– забезпечувати водія схемою маршруту та розкладом руху;

– утримувати автомобільні транспортні засоби у належному технічному та санітарному стані, забезпечувати їх своєчасне подання для посадки пасажирів та відправлення;

– забезпечувати проїзд пасажирів до пункту призначення за маршрутом без додаткових витрат у разі припинення поїздки через технічну несправність автомобільного транспортного засобу.

Іншим поширеним договором у сфері транспортних послуг є **договір перевезення пошти**. Особливість цього договору проявляється в спеціальному суб’єктному складі – відправником і одержувачем пошти є підприємство зв’язку. Умови здійснення перевезень пошти врегульовано сумісним Наказом Мін-трансу України та Мінзв’язку України «Про затвердження Правил перевезення пошти автомобільним транспортом» №32/76 від 12.03.97 року.

5. Претензії до перевізника, відправника й одержувача вантажів і порядок вирішення спорів

Автомобільний транспорт як галузь транспортного права має спеціальні правила щодо подання претензій та вирішення спорів.

Правове регулювання цих питань здійснюється цивільним, господарським законодавством, Законом України «Про автомобільний транспорт», Статутом автомобільного транспорту, Наказом Міністерства транспорту України № 363 від 14.10.97 року «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» та окремими правилами перевезень.

Законодавство встановлює спеціальні вимоги щодо способів фіксації обставин, що можуть служити підставою для матеріальної відповідальності автотранспортних підприємств або організацій, вантажовідправників, вантажоодержувачів при автомобільних перевезеннях та при перевезенні пасажирів.

Такі обставини підтверджуються записами в товарно-транспортних документах, а в разі розбіжності між автотранспортним підприємством або організацією і вантажовідправником (вантажоодержувачем) – підтверджуються актами встановленої форми.

Перелік обставин, що підлягають засвідченню записами в товарно-транспортних документах, форми актів і порядок їх складання встановлюються п.15 Наказу Міністерства транспорту України № 363 від 14.10.97 року «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» .

До пред'явлення позову вантажовідправником або вантажоодержувачем автотранспортному підприємству можна пред'явити претензію.

При перевезеннях вантажів автомобільним транспортом право на пред'явлення автотранспортному підприємству або організації претензії, а у відповідних випадках позовів у порядку, встановленому Правилами, має:

а) вантажовідправник або вантажоодержувач – при втраті вантажу;

б) вантажоодержувач – при недостатчі, псуванні або пошкодженні вантажу;

в) вантажоодержувач – при прострочці в доставці вантажу.

Претензії, що впливають із перевезення вантажів, пред'являються автотранспортному підприємству або організації, що видали вантаж, а в разі повної втрати вантажу – автотранспортному підприємству або організації, які прийняли вантаж до перевезення.

Претензії, що випливають із перевезення пасажирів або багажу, можуть бути пред'явлені автотранспортному підприємству або організації пункту відправлення або призначення на розсуд заявника претензії.

Претензії, що випливають із перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні, пред'являються:

а) автотранспортному підприємству або організації, якщо кінцевим пунктом є вантажна автостанція;

б) іншому відповідному транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є станція залізниці, порт (пристань) або аеропорт.

Згідно з п. 16.4, п. 16.5 Наказу Міністерства транспорту України № 363 від 14.10.97 року «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» право на пред'явлення претензій вантажовідправником або вантажоодержувачем може бути передане юридичній або фізичній особі за довіреністю. Передача права на пред'явлення претензії засвідчується написом на товарно-транспортній накладній про його переуступку.

До претензійної заяви повинні бути додані документи, що підтверджують претензію. До претензії відносно втрати, недостачі, псування або пошкодження вантажу, крім документів, що підтверджують право на пред'явлення претензії, повинен бути доданий документ, який засвідчив би кількість і вартість відправленого вантажу.

Згідно зі ст. 315 Господарського кодексу України до пред'явлення перевізникові позову, що впливає з договору перевезення вантажу, обов'язковим є пред'явлення йому претензії. Претензії можуть пред'являтися протягом **шести місяців**, а претензії щодо сплати штрафів і премій – протягом **сорока п'яти днів**.

Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію і повідомити 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 мають бути розглянуті протягом сорока п'яти днів.

При частковому задоволенні чи відхиленні претензії автотранспортне підприємство або організація, вантажовідправник або вантажоодержувач у повідомленні про це повинні вказати мотиви прийнятого рішення і повернути заявнику додані до претензії

документи. У разі задоволення претензії у повній сумі подані до заяви документи не повертаються.

Якщо претензію відхилено або відповідь на неї не одержано в строк, заявник має право звернутися до суду протягом шести місяців із дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді.

Позови вантажовідправників і вантажоодержувачів автотранспортному підприємству або організації можуть бути пред'явлені тільки у випадках повного або часткового відмовлення автотранспортного підприємства або організації задовольнити претензію або неодержання від них відповіді протягом встановлених строків.

Для пред'явлення перевізником позовів до вантажовідправників та вантажоодержувачів 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.

Право на подання позову у зв'язку із завданням ушкодження здоров'ю пасажирів зберігається протягом **трьох років**.

Право на подання позову у зв'язку з повною або частковою втратою багажу чи його пошкодженням зберігається протягом одного року.

Строк давності відраховується з дня прибуття транспортного засобу до пункту призначення пасажирів або у разі неприбуття з дня, коли він повинен був прибути туди.

Подання претензії у письмовій формі призупиняє перебіг строку давності до того дня, доки перевізник у письмовій формі повідомить про незадоволення претензії, додавши до неї відповідні документи.

У разі часткового визнання поданої претензії перебіг строку давності поновлюється лише стосовно тієї частини претензії, яка залишається предметом спору.

Контрольні запитання

1. Визначте поняття та предмет автотранспортного права,
2. Визначте поняття та структуру автотранспорту.

3. Назвіть види автотранспорту.
4. Укажіть джерела автотранспортного права.
5. Який існує порядок реєстрації автотранспортних засобів?
6. Визначте поняття управління автотранспортом.
7. Укажіть систему органів управління автомобільним транспортом та визначте їх правовий статус.
8. Визначте поняття договору перевезення вантажів, його суб'єктний склад та порядок укладання.
9. Як здійснюється організація перевезень пасажирів на автомобільному транспорті?

Рекомендована література

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р.
2. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р.
3. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р.
4. Закон України «Про дорожній рух» від 16 липня 1993 р.
5. Господарський процесуальний кодекс України від 6 листопада 1991 року, (із змінами і доповненнями).
6. Указ Президента України від 20.05.2004 року № 570/2004 «Про заходи щодо посилення безпеки пасажирських перевезень автомобільним транспортом».
7. Постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення Головної державної інспекції на автомобільному транспорті» від 08.09.2004 року №1190.
8. Статут автомобільного транспорту, введений в дію Постановою Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 року № 40.
9. Правила дорожнього руху, затверджені Постановою КМ України № 1306 від 10 жовтня 2001 р.
10. Положення про Державний департамент автомобільного транспорту України, затверджене Постановою КМ України від 29 лютого 1996 року №261.
11. Наказ Міністерства транспорту України № 363 від 14.10.97 року «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні».
12. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту затверджені Постановою КМ України від 18 лютого 1997 р. №176.

13. Положення про національного автомобільного перевізника, затверджене Постановою КМ України від 11 липня 1994 р. № 475.

14. Правила державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх марок і моделей, причепів, напівпричепів та мотоколясок Затверджені Постановою КМ України від 7 вересня 1998 р. № 13§8.

15. Положення про порядок і умови обов'язкового страхування цивільної відповідальності власників транспортних засобів, затверджене Постановою КМ України від 7 червня 1994 р. № 372.

16. Єдині правила ремонту, утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони, затверджені Постановою КМ України від 30 березня 1994 р. № 198.

17. Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів (Наказ Міністерства внутрішніх справ України від 26.07.2004 року № 822).

18. Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (Наказ Міністерства транспорту України від 14.10.97 року № 363).

19. Правила перевезення пошти автомобільним транспортом (Наказ Мінтрансу України від 12.03.97 року № 32/76).

20. Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е. Ф., Гіжевський В. К., Демський С. Е., Мілошевич А. В.; За заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського – К.: Орінком Інтер, 2002. – С. 154–169.

21. Цивільний кодекс України; Коментар. – Х.: ТОВ «Одіссей», 2003. – С. 624–629, 631–632.

22. Шульженко Ф. П., Кундрик Р. С. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. – К.: КНЕУ, 2004. – С. 74–91.

25. Селезень С.В., Єрофеєнко Л.В., Нещеретний Ю.М.. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. – Харків.: ХНАДУ, 2007.

Тема 7. ОСНОВИ ЗАЛІЗНИЧНОГО ПРАВА

1. Поняття, структура та джерела залізничного права
2. Управління залізничним транспортом України
3. Організація перевезень вантажів залізничним транспортом
4. Організація перевезення пасажирів, багажу та пошти залізничним транспортом
5. Претензійно-позовна діяльність на залізничному транспорті

1. Поняття, структура та джерела залізничного права

Однією з найпоширеніших галузей транспортної системи України виступає залізничний транспорт, на долю якого припадає основна маса перевезень пасажирів і вантажів.

Саме залізничний транспорт є основним видом транспорту України. І як визначає **ст. 1 Закону України «Про залізничний транспорт»**, «залізничний транспорт – виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо» ; «залізниця – 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».

Залізничний транспорт являє собою одну з найрозвиненіших галузей транспорту, з потужною базою і значним потенціалом, і забезпечує найбільший відсоток здійснених перевезень як пасажирів, так і вантажів.

Перевезення в Україні виконують 6 залізниць – Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська, в складі яких функціонує 1552 станції, 458 лінійних підприємств (локомотивні та вагонні депо, дистанційні колії, системи енергопостачання, сигналізації, зв'язку), є необхідний парк вагонів, локомотивів, резерви пропускної спроможності лінії і переробної потужності станції. Залізниці виконують всі обов'язки з

відправлення вантажів і мають значний потенціал щодо збільшення обсягів перевезень. Загальна протяжність залізничної мережі України становить 22,5 тис. км¹.

Крім залізничного транспорту загального користування слід згадати й таку категорію, як **промисловий залізничний транспорт** під яким розуміється транспортно-технологічний комплекс, що забезпечує системне переміщення вантажів у процесі виробництва (між виробництвами, виробничими циклами, окремими операціями або підприємствами в цілому) та взаємодію із залізничним транспортом загального користування і не належить до нього.

Транспорт загального користування та промисловий залізничний транспорт складають **систему залізничного транспорту**, з допомогою якої вирішуються питання доставлення сировини, товарів виробничо-технічного призначення безпосередньо на виробничі об'єкти, забезпечується процес виробництва.

До структури залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучень, а також промислові, торговельні, постачальні підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, установи охорони здоров'я, фізичної культури і спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток.

Залежно від виконуваних завдань залізничний транспорт поділяється на **вантажний і пасажирський**.

Вантажний залізничний транспорт здійснює перевезення вантажів і вантажобагажів.

Пасажирський залізничний транспорт здійснює перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, а також інші спеціальні перевезення. Залежно від відстані перевезення, швидкості руху поїздів **пасажирський транспорт буває** приміського, місцевого та далекого сполучення; експлуатуються дизель та електропоїзди, пасажирські та швидкі поїзди.

Звичайно, що кожен вид перевезень (і вантажний, і пасажирський), різними поїздами має свою особливу правову регламентацію, свої умови і, відповідно, існують різні юридичні наслідки цього регулювання.

Правове регулювання перевезення вантажів здійснюється за допомогою досить великої кількості нормативних актів, зокрема це:

– **Конституція України** – в ній встановлені основні правові засади підприємництва, державного регулювання підприємницької діяльності, компетенції органів державної влади щодо регулювання підприємницької діяльності тощо (статті 41, 42, 92, 116);

– **Цивільний кодекс України**, що визначає загальні засади товарного обороту, в тому числі щодо перевезення пасажирів і вантажів залізничним транспортом;

– **Господарський кодекс України**, який регулює господарські відносини, що виникають у процесі організації та здійснення господарської діяльності, в тому числі у сфері перевезення вантажів, зокрема залізничним транспортом;

– **закони України**, які визначають загальні правила функціонування транспортних організацій: «**Про транспорт**», «**Про залізничний транспорт**», «**Про перевезення небезпечних вантажів**», «**Про функціонування єдиної транспортної системи в особливий період**» та ін.;

– **підзаконні нормативні акти**: постанови Кабінету Міністрів України, укази Президента України, законодавчі акти міністерств та відомств, зокрема: указ Президента "України «Про Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України»; постанови КМ України «Про затвердження Статуту залізниць України», «Про затвердження Положення про державну адміністрацію залізничного транспорту України», «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» тощо;

– **нормативні акти Міністерства транспорту та зв'язку України, нормативні акти Укрзалізниці**: накази «Про затвердження Правил користування вагонами і контейнерами», «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України», «Про затвердження Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України і Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів цього Збірника», «Про затвердження Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» тощо;

– **локальні нормативні акти управлінь залізниць** з питань перевезень вантажів;

– **роз'яснення Президії та Пленуму Вищого господарського суду України та Верховного Суду України**, зокрема: роз'яснення Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики

вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею», інформаційний лист Вищого господарського суду України «Про застосування деяких норм Статуту залізниць України та Правил перевезення вантажів» та ін.

2. Управління залізничним транспортом України

Відповідно до законодавства управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до державної власності, здійснюється органом управління залізничним транспортом – **Державною адміністрацією залізничного транспорту України (далі – Укрзалізниця)**, підпорядкованим Міністерству транспорту та зв'язку України.

Державний департамент залізничного транспорту України здійснює свою діяльність на підставі Закону України «Про залізничний транспорт», постанови КМ України «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» (зі змінами), згідно з якими Укрзалізниця є органом управління залізничним транспортом загального користування, підпорядкованим Мінтрансзв'язку.

На **Укрзалізницю** покладені функції щодо централізованого управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях та регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу.

Варто звернути увагу на те, що Укрзалізниця безпосередньо бере участь у процесі перевезення, оскільки саме через неї централізовано здійснюються всі розрахунки між залізницями та їх контрагентами.

Крім того, **Укрзалізниця** згідно із законодавством має такі **повноваження:**

– приймати 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;

– здійснювати функції з управління майном, що перебуває у державній власності та закріплене за підприємствами, які входять до складу залізниць;

– приймати у встановленому порядку рішення про передачу в оренду, обмін та надання безкоштовно в тимчасове користування, також виведення з експлуатації рухомого складу і контейнерів, що перебувають у державній власності;

– розробляти плани перевезення вантажів залізничним транспортом у прямому, змішаному і міжнародному сполученні, представляти інтереси залізниць під час погодження цих планів у відповідних органах;

– 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 його виготовленням; придбання рухомого складу і контейнерів, забезпечення їх капітального ремонту та модернізації на підприємствах, розташованих як на території України, так і за її межами;

– здійснювати реалізацію єдиної інвестиційної політики, координувати планування розвитку залізниць та підприємств;

– розробляти та погоджувати в установленому порядку з Мінтрансв'язком умови перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів;

– 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 тощо.

Укрзалізниця має право укласти договори у сфері господарювання (наприклад, щодо придбання рухомого складу для перевезень пасажирів і вантажів, приладів для навантаження¹ і вивантаження вантажів тощо).

Центральним державним органом регулювання діяльності транспортного комплексу України є **Міністерство транспорту та зв'язку України**, яке діє на підставі Указу Президента України «Про Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України». Управління процесом перевезення на залізничному транспорті здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції Мінтрансзв'язку. Регулювання господарської діяльності залізниць, інших підприємств і організацій залізничного транспорту, в тому числі тих, які входять до складу залізниці і є юридичними особами, щодо яких залізниці виконують функції управління, в галузі організації і забезпечення процесу перевезення здійснюється Мінтрансзв'язком відповідно до його компетенції. Він несе відповідальність за розробку та реалізацію Державної транспортної політики, головною метою якої є захист економічних та соціальних інтересів українського народу.

3. Організація перевезень вантажів залізничним транспортом

За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), здійснюється на підставі окремих договорів. Відправник може здійснювати у встановленому порядку добровільне страхування вантажів.

Обов'язки відправників:

– надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну (комплект перевізних документів); станція призначення видає накладну одержувачу разом з вантажем;

– на вимогу залізниці пред'явити стандарт або технічні умови, сертифікат на відвантажувану продукцію (якщо вона підлягає сертифікації), а також на її тару;

– виконати всі належні заходи, що гарантують безпеку перевезень, мати засоби і мобільні підрозділи для ліквідації аварій та їх наслідків під час перевезення вибухових, легкозаймистих, радіоактивних, отруйних та інших небезпечних вантажів;

– у будь-якому випадку визначати придатність вагонів (контейнерів, цистерн, бункерних напіввагонів) для перевезення вантажу в комерційному відношенні, якщо завантаження здійснюється засобами відправника;

– здійснювати підготовку під наливання спеціальних цистерн та бункерних напіввагонів усіх форм власності;

– підготувати вантаж із урахуванням його схоронності під час транспортування;

– заготовляти необхідні для навантаження і перевезення пристосування та матеріали (козли, стояки, прокладки, підкладки, дрiт, брезент, віршовка, щитові загорожі тощо);

– зазначити у накладній про встановлення зазначених пристосувань та матеріалів у вагоні (контейнері);

– під час здавання вантажів для перевезення зазначити у накладній їх масу (тарні і штучні вантажі перевозяться із зазначенням у накладній маси і кількості вантажних місць);

– завантажити вантажі у вагони (контейнери).

Залізниця-перевізник зобов'язана:

– подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишку вантажу, сміття, а у необхідних випадках - продезінфіковані вагони та контейнери;

– брати на себе виконання вантажних робіт за договорами з відправниками або одержувачами;

– здійснювати додаткову підготовку вагонів та контейнерів під завантаження вантажів, що потребують особливих умов перевезення і зберігання, на підставі договору за рахунок відправника;

– визначати придатність вагонів для перевезення вантажу в комерційному відношенні, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці;

– видати пристосування та матеріали (дрiт тощо...) на станції призначення одержувачу;

– доставити вантажі за призначенням в установлені терміни;

- повідомити одержувача в день прибуття вантажу ;
- перевірити масу, кількість місць і стан вантажу у випадках, встановлених правилами та Статутом (пошкодженому вагоні (контейнері), а також у вагоні (контейнері) з пошкодженими пломбами відправника або пломбами попутних станцій тощо).

Одержувач зобов'язаний:

- повністю вивантажити (злити) вантаж із вагона (цистерни) і контейнера;

- повністю прибрати з вагона (контейнера) скріплюючий дріт, дротові закрутки з люків і штурвалів, стояки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, крім інвентарних засобів кріплення, які підлягають поверненню, прибрати також папір, картон, фанеру, листовий метал, дошки та інші засоби упаковки і збереження вантажів. У разі неповного розвантаження вагони залишаються в одержувача з внесенням ним платежів за період користування вагонами;

- очистити зовнішню поверхню кузова вагона (контейнера) від залишків захисної плівки, наклейок, бірок і написів, а всередині вагонів (контейнерів) – від залишків вантажу, емульсій, профілактичних засобів проти замерзання;

- вносити залізниці встановлену плату за час знаходження цистерн і бункерних напіввагонів на промивально-пропарювальній станції залізниці під очищенням від залишків продуктів;

- відшкодовувати витрати залізниць, пов'язані з очищенням порожніх вагонів у пунктах їх наступного навантаження.

Це основні обов'язки сторін по договору залізничного вантажного перевезення.

Для того, щоб отримати повне уявлення про вантажне перевезення, треба звернутися до Статуту залізниць України та окремих правил здійснення перевезень (Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів, Правила перевезення вантажів навалом і насипом (ст. 37 Статуту), Правила перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів) ст. 40 Статуту) та інші).

Зупинимося на основних моментах щодо документообігу і процедур. Так, для посвідчення прийняття вантажу до перевезення станція видає відправнику квитанцію; форма накладної і порядок її заповнення, а також форма квитанції затверджуються Міністерством транспорту та зв'язку України.

Вантажовідправник несе відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ним у накладній. Залізниця має право перевіряти правильність цих відомостей, а також періодично перевіряти кількість та масу вантажу, що зазначаються у накладній. Вантажі приймаються до перевезення вантажною швидкістю, а також великою швидкістю. Швидкість перевезення зазначається у накладній вантажовідправником. Залізниці можуть приймати до перевезення вантажі з оголошеною вартістю. Оголошена вартість не повинна перевищувати дійсної вартості вантажу. У разі розходження між відправником та станцією відправлення вартість вантажу визначається незалежною **експертизою**, про що складається відповідний акт. Під час прийняття вантажу з оголошеною вартістю стягується додатковий збір у розмірі, встановленому тарифом.

Для транспортного обслуговування відправників і одержувачів у місцях загального користування у складі залізниць у встановленому порядку можуть утворюватись підприємства механізованих вантажних робіт, а на під'їзних коліях – об'єднання підприємств залізничного транспорту.

У разі виникнення на станції ускладнень у зв'язку з несвоєчасним вивантаженням і вивезенням вантажів начальник залізниці має право збільшувати розмір збору за збереження **вантаж**у до **двократного розміру**.

Обчислення терміну доставки починається з **24-ої години дати прийняття вантажу** до перевезення. 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.

Вантажовідправник має право змінити зазначеного у накладній вантажоодержувача без зміни станції призначення. Заява про зміну вантажоодержувача подається начальнику станції відправлення з доданням **вантажної квитанції**. У разі неможливості подання вантажної квитанції відправник подає копію письмового або телеграфного повідомлення на адресу першого вантажоодержувача про таку зміну. Залізниця виконує розпорядження відправника лише у тому випадку, якщо вантаж не видано одержувачу.

Залізниця за заявою відправника або одержувача може змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення, тобто

переадресувати вантаж, з оплатою витрат за договірним тарифом. За час затримки вагонів (контейнерів) в очікуванні переадресування стягується плата, встановлена згідно зі статтею **119 Статуту Залізниць України**. Час затримки обчислюється з моменту, коли минуло дві години після повідомлення про прибуття вантажу.

Терміни вивезення і порядок зберігання вантажів устанавлюються правилами. ***Вантажі, що прибули, зберігаються на станції безкоштовно протягом доби***. Цей термін обчислюється з 24-ої години дати вивантаження вагона (контейнера) засобами залізниці або з 24-ої години дати подачі вагонів під вивантаження засобами одержувача. За зберігання вантажу на станції понад зазначений термін стягується плата, встановлена тарифом.

Одержувач може відмовитись від прийняття вантажу лише у випадку, коли якість вантажу через псування або пошкодження змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового його використання. 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 вини одержувача, несе сам одержувач.

Вантажі видаються на станції призначення одержувачу, зазначеному у накладній, після внесення усіх належних залізниці платежів.

Одержувач розписується в дорожній відомості про одержання вантажу.

4. Організація перевезення пасажирів, багажу та пошти залізничним транспортом

Організація перевезень пасажирів, багажу та вантажобагажу встановлюється **Порядком обслуговування громадян залізничним транспортом (Постанова Кабінету Міністрів України № 252 від 19.03.97 р.)**, а умови перевезень – **Правилами перевезень пасажирів**.

Ціни за послуги, пов'язані з перевезенням пасажирів, багажу та вантажобагажу, на які не поширюється державне регулювання, встановлюють надавачі послуг.

За договором перевезення пасажирів останній має широке коло прав, основними з яких є права на:

- безпечне і своєчасне доставлення до місця призначення, вказаного у проїзному документі, обслуговування під час перевезення згідно зі встановленими нормами;

- безплатне перевезення із собою однієї дитини віком до п'яти років;

- безплатне перевезення із собою 36 кг ручної поклажі;

- перевідправлення багажу, повернення багажу на залізничну станцію відправлення; оголошення цінності багажу (вантажобагажу) під час здавання його до перевезення в багажні вагони;

- переоформлення документа на поїзд, який відходить раніше;

- користування за окрему плату постільною білизною, матрацем, подушкою та ковдрою належної якості у всіх вагонах пасажирських та швидких поїздів (крім загальних вагонів);

- перевезення багажу від станції відправлення до станції видачі багажу, розташованої за маршрутом прямування пасажирів;

- вимагання від перевізника відшкодування за втрачений чи пошкоджений багаж або вантажобагаж згідно з порядком, встановленим Статутом залізниць України, Порядком обслуговування громадян залізничним транспортом та Правилами перевезення пасажирів;

- одержання на вокзалі чи у поїзді своєчасної та точної інформації про перелік послуг, які надаються, їхню вартість, інформації про розклад руху поїздів та ін.;

- поновлення чинності квитка (крім плацкарти) у випадках, передбачених Правилами перевезення пасажирів;

- переривання поїздки на шляху прямування поїзда з продовженням терміну квитка;

- повернення проїзного документа у будь-якому пункті продажу квитків у разі відмови від поїздки.

Пасажир зобов'язаний:

- сплатити перевізнику встановлену плату за замовлення поїздки чи перевезення багажу (вантажобагажу);

- здійснювати посадку в поїзд тільки за наявності проїзного документа, який необхідно пред'явити перед посадкою в поїзд провіднику вагона та особам, які контролюють вхід до вагонів поїзда;

- дотримуватись на території залізниці та під час поїздки громадського порядку, Правил перевезення пасажирів, Правил

поведінки громадян на залізничному транспорті, протипожежних а санітарно-епідеміологічних правил;

– займати місце у вагоні згідно з придбаним проїзним документом;

Перевізник зобов'язаний:

– безпечно перевезти пасажира від пункту виїзду до пункту призначення, вказаного у проїзному документі, надати місце згідно з придбаним проїзним документом;

– перевезти багаж пасажира до пункту призначення вказаного в перевізному документі, та видати його пасажиру особисто або уповноваженій ним особі;

– своєчасно доводити до пасажирів та осіб, які зустрічають, інформацію про запізнення поїзда, зміну колії прибуття чи відправлення;

– надавати користувачам інформацію про розклад руху поїздів, вартість проїзду, вартість перевезення багажу і вантажобагажу, перелік та вартість послуг, наявність вільних місць у поїздах;

– оформляти за запитом пасажирів проїзні документи на будь-який поїзд, у якому є вільні місця, до будь-якої станції призначення, на якій поїзд зупиняється, крім випадків обмежень, перелічених у Правилах перевезення пасажирів;

– приймати від пасажира багаж для перевезення до станції, вказаної у проїзному документі або розташованої за маршрутом прямування пасажира;

– забезпечувати відповідність виробничих приміщень, будівель та рухомого складу до нормативних документів щодо їх експлуатації та надавати пасажирам, згідно з установленими нормами, приміщення для очікування поїзда;

– оформляти зупинки та відновлювати поїздки пасажирам, надавати можливість пасажиру змінювати маршрут та умови проїзду на шляху прямування;

– переоформлювати проїзні документи на поїзд, який відходить раніше, та поновлювати проїзні документи у разі прибуття поїзда до пункту пересадки пасажира із запізненням;

– надавати пільги пасажирам, які мають на це право, згідно із законодавством України;

– повертати платежі у разі відмови від поїздки чи перевезення багажу та замінювати проїзні документи у разі виявлення будь-яких неточностей у їх оформленні з вини залізниць;

– забезпечувати збереження ручної поклажі пасажирів у камерах схову, а багажу та вантажобагажу – в сховищах та під час перевезень.

Перевізник має право:

– вимагати від пасажирів дотримання Правил поведінки на залізничному транспорті, Правил протипожежної безпеки на залізничному транспорті;

– відмовити пасажирів в придбанні проїзних документів у випадках передбачених правилами;

– вимагати розпакування багажу у разі виникнення сумніву правильності оголошеної цінності;

– розпорядитись багажем пасажирів, якщо у встановлений Правилами термін пасажир не вимагав пред'явлення багажу;

– відмовити в прийманні вантажобагажу, якщо відправник відмовився оголосити його цінність;

– відмовити у посадці в поїзд при пред'явленні пасажиром недійсних проїзних документів;

– відмовити у поверненні платежів за недійсні проїзні документи та при наявності на них позначок про порушення правил перевезень;

– видалити пасажирів з поїзда у разі виявлення обставин, передбачених Правилами перевезення пасажирів.

Багажем правила визначають окремі речі пасажирів, 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. Під час здавання багажу до перевезення пасажир може оголосити його цінність, яка зазначається в багажній квитанції.

Багаж видається, як правило, на станції призначення, зазначеній у багажній квитанції. Пред'явнику багажної квитанції надається право отримання багажу на залізничній станції відправлення чи на одній із проміжних станцій, розташованих на шляху прямування.

Багаж вважається втраченим, і пасажир має право на відшкодування його вартості, якщо багаж не прибуде на залізничну станцію призначення через **10 діб** після закінчення терміну доставки.

Вантажобагаж приймається до перевезення від будь-якої фізичної чи юридичної особи без пред'явлення проїзного документа. тобто вантажобагаж відрізняється від багажу як об'єкта перевезення

тим, що в одному випадку договір перевезення вантажобагажу є самостійним договором і не супроводжує договір перевезення пасажирів, в іншому – він отримує таке ж правове регулювання, як і договір перевезення вантажу з урахуванням того, що вантаж розміщується у багажному вагоні та вага окремого місця вантажобагажу може бути від 5 до 165 кг. Термін доставки вантажобагажу визначається аналогічно терміну доставки багажу з різницею в очікуванні перевантаження: замість **1 доби – 2 діб**. Вантажобагаж видається отримувачу, зазначеному в дорожній вантажобагажній відомості, без пред'явлення вантажобагажної квитанції під розписку у дорожній вантажобагажній відомості. Вантажобагаж може бути виданий і іншій особі, якщо у неї є доручення отримувача, оформлене в установленому законом порядку.

Перевезення пошти визначається особливим суб'єктним та об'єктним складом договору перевезення. Перевезення здійснюється в поштових вагонах об'єднання поштового зв'язку. Пошта, що перевозиться в поштових вагонах, супроводжується працівниками поштового зв'язку (проз'ізною бригадою). Можливе перевезення пошти в багажних вагонах залізниць, а також наданих в оренду підприємствам поштового зв'язку вантажних вагонах здійснюється за договорами між підприємством залізничного транспорту і підприємством поштового зв'язку.

Залізниця несе **«матеріальну відповідальність»** за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення його доставки, якщо не доведе, що втрата, недостача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі *10 відсотків провізної плати за кожну добу, але не більше 25 відсотків провізної плати, при цьому неповна доба приймається за повну*.

Відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирі.

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 трьох 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.

Після прибуття на станцію призначення вантажу всю відповідальність перед залізницею щодо цього перевезення несе одержувач. Якщо вантаж адресовано одержувачу, якого не виявилось на станції призначення, відповідальність перед залізницею несе відправник.

5. Претензійно-позовна діяльність на залізничному транспорті

Щодо відносин, що випливають з договорів про надання транспортних послуг, Господарсько-процесуальний кодекс України передбачає два порядки вирішення спорів – **претензійний, досудовий порядок та судовий порядок.**

Претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів, заявляються залізниці призначення вантажу. Претензії, що виникли з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу, можуть бути заявлені залізниці відправлення або призначення (на бажання заявника претензії). Претензії, що виникли з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, заявляються:

а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

Претензії вантажовідправників щодо штрафів заявляються залізниці відправлення, а вантажоодержувачів - призначення.

Порядок заявлення і розгляду претензій з приводу платежів, зборів і штрафів, пов'язаних із перевезенням пасажирів, багажу і вантажів, установлюється правилами. Укрзалізниця може доручити розгляд претензій своїм структурним підрозділам.

Не допускається пред'явлення вимог вантажовідправників, вантажоодержувачів і залізниць, що випливають із договорів перевезення, на суму менше однієї мінімальної заробітної плати за кожною накладною, за винятком претензій від громадян.

До претензійної заяви мають бути додані документи, які підтверджують претензію. До претензії щодо втрати, нестачі, псування або пошкодження, крім документів, які підтверджують право на пред'явлення претензії, додається документ, який засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу.

Згідно зі ст. 315 Господарського кодексу України та Статуту залізниць України претензії до залізниць можуть бути заявлені **протягом шести місяців**, а претензії з приводу штрафів – **протягом 45 діб**. Зазначені терміни обчислюються:

а) з дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу, багажу та вантажобагажу;

б) у кількості **30 діб** з дня закінчення терміну доставки – для претензій про відшкодування за втрату вантажу;

в) у кількості **2 місяців** з дня прийому вантажу до перевезення – для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;

г) через **10 діб** після закінчення терміну доставки багажу чи вантажобагажу – для претензій про відшкодування за втрату багажу чи вантажобагажу;

Залізниця зобов'язана розглянути заявлену претензію і повідомити заявнику про результати її розгляду в такі терміни з дня отримання претензії:

а) **протягом 3 місяців** – претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому сполученні;

б) **протягом 6 місяців** – претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому змішаному сполученні;

в) **протягом 45 діб** – претензії про сплату штрафів.

У разі часткового задоволення або відхилення претензій у повідомленні мають бути зазначені підстави рішення залізниці з посиланням на Статут залізниць України.

Контрольні запитання

1. Назвіть види залізничного транспорту.
2. Яке значення має залізничний транспорт у системі економічних відносин?
3. Визначте поняття залізничного транспортного права.

4. Зробіть приблизний перелік актів, що регламентують діяльність залізничного транспорту.
5. Які основні господарські ланки існують на залізничному транспорті?
6. Визначте відповідальність сторін, що виникла за договором перевезення вантажів залізничним транспортом.

Рекомендована література

1. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р.;
2. Закон України «Про залізничний транспорт» від 13 вересня 1996 р.;
3. Закон України «Про транспорт» від 11 січня 1995 р.;
4. Господарський процесуальний кодекс України від 6 листопада 1991 року (із змінами і доповненнями);
5. Статут залізниць України, введений в дію Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457;
6. Постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1996 р. № 252 «Про затвердження Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом»;
7. Наказ Міністерства транспорту України № 297 від 28 липня 1996 року «Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України»;
8. Постанова Кабінету Міністрів України № 106 від 22 лютого 1994 року «Про забезпечення охорони вантажів, що перевозяться залізничним транспортом»;
9. Положення про Державну адміністрацію Залізничного транспорту України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262;
10. Наказ Міністерства транспорту «Про затвердження Правил реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів» від 15 жовтня 2004 р. № 856;
11. Правила перевезення пошти та експлуатації поштових вагонів на залізницях України, затверджені Наказом Міністерства зв'язку і Міністерства транспорту України від 20 березня 1997 р. № 26/90.
12. Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е. Ф., Гіжевський В. К., Демський С. Е., Мілошевич А. В.; За заг. ред.

В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 99–153.

13. Хозяйственное право / В. К. Мамутов, Г. Л. Знаменский, К. С. Хахулин и др.; Под ред. Мамутова В. К. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 737–746.

14. Шульженко Ф.П., Кундрик Р.С. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. – К.: КНЕУ, 2004. – С. 57–70.

15. Селезень С.В., Єрофеєнко Л.В., Нецеретний Ю.М.. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. – Харків.: ХНАДУ, 2007.

Тема 8. ОСНОВИ ПОВІТРЯНОГО ПРАВА

1. Правові засади державного управління повітряним транспортом України
2. Правове регулювання повітряних перевезень
3. Відповідальність сторін за договором повітряного перевезення

1. Правові засади державного управління повітряним транспортом України

Повітряний транспорт України є складовою системи транспорту України. Основні засади функціонування повітряного транспорту закладено в Законі України «Про транспорт» та в спеціальному кодифікованому нормативному акті – **Повітряному кодексі України**.

Вантажні і пасажирські перевезення, що здійснює вітчизняний повітряний транспорт, займають незначне місце у загальному обсязі транспортних послуг. Але головна перевага повітряного транспорту полягає в швидкості доставки пасажирів і термінових вантажів на великі відстані (середня відстань доставки 1 пасажирів повітряним транспортом у 10–15 разів більша від аналогічної на залізничному транспорті).

Авіаційний транспорт – це усі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов та використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден. Сукупність правових норм, що регулюють відносини між цими підприємствами та споживачами транспортних послуг в сфері авіації, утворює Повітряне право України.

Особливістю державного управління цивільною авіацією є те, що воно здійснюється не через Міністерство транспорту та зв'язку України, а через **Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужбу)**, яка створена у 2004 році замість ліквідованого Державного департаменту авіаційного транспорту.

Державіаслужба є спеціально уповноваженим центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України. Вона виконує функції головного (провідного) органа у системі центральних органів

виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики в галузі цивільної авіації та у сфері використання повітряного простору України.

Державне управління в сфері авіаційного транспорту зазнає значного впливу так званого «іноземного елемента» – міжнародних організацій та відповідних міжнародних угод. З метою реалізації Угоди про цивільну авіацію і про використання повітряного простору, а також здійснення роботи Ради з авіації та використання повітряного простору створено постійно діючий виконавчий орган – Міждержавний Авіаційний Комітет (**МАК**), утворений незалежними державами (державами-учасницями). **МАК** взаємодіє з Державним департаментом авіаційного транспорту Міністерства транспорту України в галузі нормування льотної придатності і процедур сертифікації авіаційної техніки відповідно до делегованих МАК функцій та міждержавних угод між ними. У структурі МАК створено Авіаційний реєстр МАК (Авіареєстр) – орган МАК, що здійснює діяльність у галузі льотної придатності і процедур сертифікації повітряних суден, їхніх компонентів, виробництва авіаційної техніки, придатності міжнародних і категорійних аеродромів і їхнього устаткування до експлуатації, охорони навколишнього середовища від впливу авіації.

Особливе місце у правовому регулюванні у сфері авіатранспорту займають **авіаційні правила**, які визначають порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і екологічної безпеки.

Основними елементами інфраструктури (матеріальною складовою) повітряного транспорту є повітряні судна, аеродроми і аеропорти.

Авіаційне транспортування здійснюється спеціальним транспортним засобом – **повітряним судном**.

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 (ст. 15 Повітряного кодексу України).

Повітряні судна поділяються на державні, цивільні і експериментальні.

Повітряне судно є **державним**, якщо воно використовується на військовій, митній, прикордонній та міліцейській службах і внесене до реєстру державних повітряних суден.

Повітряне судно є **цивільним**, якщо воно внесене до державного реєстру цивільних повітряних суден.

Повітряне судно є **експериментальним**, якщо воно призначене для проведення випробувань, дослідно-конструкторських і науково-дослідних робіт. Експериментальне повітряне судно до реєстрів не заноситься.

Повітряні судна підлягають сертифікації, зокрема, повітряне судно нової конструкції (нового типу) повинно бути сертифіковане на відповідність його діючим в Україні нормам льотної придатності і мати сертифікат типу. Сертифікат типу видає державний орган із питань сертифікації та реєстрації (Держстандарт). Власником сертифікату типу є розробник повітряного судна. 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.

Цивільні повітряні судна підлягають **обов'язковій реєстрації** згідно з вимогами **ст. 25 Повітряного кодексу України та Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні** (затверджених Наказом Міністерства транспорту України 07.09.1999 року № 434) і можуть бути зареєстровані тільки в одній державі. Цивільному повітряному судну, занесеному до державного реєстру повітряних суден України, видається **реєстраційне посвідчення**, що є фактом визнання його національної належності. Із моменту занесення повітряного судна до державного реєстру повітряних суден України всі записи, зроблені раніше стосовно цього повітряного судна у реєстрах повітряних суден інших держав, не визнаються Україною.

Державні повітряні судна підлягають включенню до **реєстру державних повітряних суден України**. Правила реєстрації державних повітряних суден України встановлює Міністерство оборони України (Наказ від 02.12.1998 року № 435 «Про затвердження Положення про порядок реєстрації державних повітряних суден України» й «Положення про порядок перевірки стану льотної придатності державних повітряних суден України та про видачу і припинення чинності посвідчень про придатність

до польотів», зареєстровано в Мінюсті України від 28.01.1999 року № 48/3341).

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. *Державний орган з питань сертифікації та реєстрації* може делегувати право на видачу та продовження строку дії посвідчення про придатність екземпляра повітряного судна до польотів іншим державним та відомчим органам у порядку, передбаченому правилами сертифікації.

Встановлено порядок допуску до експлуатації («Положення про порядок видачі дозволів, що регулюють доступ експлуатантів до ринку авіаційних перевезень та робіт», Наказ Мінтрансу № 487 від 07.10.1999 року) за яким **Цивільне повітряне судно**, яке має сертифікат типу, допускається до експлуатації, якщо воно зареєстроване у державному реєстрі цивільних повітряних суден України і має посвідчення про придатність до польотів, видане державним органом з питань сертифікації і реєстрації повітряних суден України або іншої держави, і якщо вимоги, на підставі яких було видано це посвідчення, відповідають вимогам, встановленим в Україні.

Експериментальне повітряне судно може бути допущене до експлуатації для задоволення потреб народного господарства України за наявності: висновків розробника судна і експертів, призначених державним органом з питань сертифікації і реєстрації, про можливість безпечної експлуатації його при виконанні польотів; рішення Уряду України про використання експериментального судна у цивільній авіації України; посвідчення про придатність до польотів, виданого державним органом з питань сертифікації і реєстрації.

Цивільне повітряне судно, що імпортується в Україну, може бути допущене до експлуатації, якщо буде встановлено, що воно відповідає національним вимогам держави-виробника 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.

Повітряне судно військової авіації також повинне бути перевірене на відповідність його вимогам безпеки польотів. Рівень льотної придатності повітряного судна військової авіації повинен

бути не нижчим за рівень льотної придатності, встановлений державою для цього класу повітряних суден.

Підтримання кожного повітряного судна в процесі експлуатації у стані, що відповідає вимогам норм льотної придатності, іншим вимогам, що поширюються на це повітряне судно, і вимогам безпеки польотів покладається на експлуатанта повітряного судна.

Експлуатант – особа, яка здійснює безпосереднє використання повітряного судна для авіаційних перевезень. Державний орган з питань сертифікації і реєстрації може заборонити експлуатацію повітряного судна у випадках порушення правил допуску, сертифікації та 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 із питань сертифікації і реєстрації.

Цивільному повітряному судну України, обладнаному засобами радіозв'язку, надається позивний номер і позивний радіосигнал. На цивільному повітряному судні при виконанні польотів повинні бути документи – бортова документація (реєстраційне посвідчення, посвідчення (сертифікат) про придатність до польотів тощо), встановлена ст. 30 Повітряного кодексу України.

Аеропорти і аеродроми є допоміжними спорудами, які обслуговують здійснення авіаційних перевезень. Аеродром підлягає реєстрації в Державному реєстрі аеродромів України у відповідності до Правил реєстрації аеродромів цивільної авіації (Наказ Мінтрансу № 506 від 28.09.1994 року) та сертифікації на відповідність його нормам придатності до експлуатації з видачею відповідного сертифікату.

Аеродроми підлягають перереєстрації у державному реєстрі аеродромів України у разі зміни власника аеродрому, а також в інших випадках, передбачених правилами реєстрації аеродромів України. Цивільний аеродром виключається з реєстру в разі його ліквідації або зняття з експлуатації.

Аеропорти забезпечують здійснення вантажних операцій, посадки, висадки пасажирів та надання супутніх послуг.

За призначенням аеропорти поділяються на внутрішні та міжнародні.

Міжнародний аеропорт додатково повинен забезпечувати митний, прикордонний, санітарний контроль, контроль на безпеку та інші види контролю, передбачені чинним законодавством. Аеропорти проходять сертифікацію і реєстрацію відповідно до діючих в Україні правил.

Переміщення повітряних суден здійснюється в **повітряному просторі**, що вимагає впорядкування та визначення спеціального режиму використання повітряного простору. Україні належить повний і виключний суверенітет над повітряним простором України, який є частиною території України. **Повітряним простором України** є частина повітряної сфери, розташована над суходолом і водною територією України, в тому числі над її територіальними водами (територіальним морем).

Державне регулювання використання повітряного простору у межах своїх повноважень здійснюють Мінтрансзв'язку та Міноборони. Контроль за дотриманням порядку використання повітряного простору здійснюється відповідними підрозділами Украероруху, органами управління Військ ППО (під час польотів повітряних суден та переміщення інших об'єктів у повітряному просторі та польотів повітряних суден, які перетинають державний кордон України), відомчими органами ОПР (в зонах своєї відповідальності).

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України від 19 липня 1999 р. № 1281 «Про створення об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України» безпосереднє управління повітряним рухом забезпечує **Державне підприємство обслуговування повітряного руху України** (Украерорух) у складі підрозділів:

– Український центр планування використання повітряного простору України та регулювання повітряного руху (Украероцентр), що є головним оперативним підрозділом системи; положення про Украероцентр затверджується Мінтрансом, Міноборони та Державним підприємством обслуговування повітряного руху України;

- регіональні структурні підрозділи, до складу яких входять районні та допоміжні районні центри обслуговування повітряного руху;
- служба аеронавігаційної інформації;

- центр підвищення кваліфікації;
- лікарсько-льотна сертифікаційна комісія (ЛЛСК).

Використання повітряного простору України або окремих його районів може бути частково або повністю обмежено.

Структура повітряного простору України складається з повітряних трас і місцевих повітряних ліній України, повітряних коридорів для перетинання державного кордону України, встановлених та невстановлених маршрутів польотів, районів виконання авіаційних робіт, заборонених зон, зон обмеження польотів і небезпечних зон. Зупинимося на окремих категоріях.

Порядок використання повітряного простору України визначається *Конвенцією про міжнародну цивільну авіацію від 07.12.1944 року, Угодою про використання повітряного простору від 15.05.1992 року, Повітряним кодексом України, «Положенням про використання повітряного простору України» (ПКМУ від 29 березня 2002 р. № 401)*, і його дотримання забезпечується державною системою використання повітряного простору України. Плата за використання повітряного простору України, його аеронавігаційне та інформаційне забезпечення визначається Положенням за погодженням з Міністерством фінансів України.

При виконанні повітряним судном польоту в міжнародному просторі юрисдикцію щодо нього протягом всього терміну польоту здійснює та держава, де зареєстровано повітряне судно. Перебуваючи у міжнародному повітряному просторі, повітряне судно є недоторканим і незалежним від будь-якої держави, за винятком тієї, де це повітряне судно зареєстровано, та підкоряється і діє на підставі лише її законів. Використання міжнародного простору регулюється міжнародними правилами.

Повітряні траси і місцеві повітряні лінії повинні бути сертифіковані на відповідність їх діючим в Україні нормам придатності повітряних трас і місцевих повітряних ліній до експлуатації з видачею відповідного сертифікату. Сертифікат придатності повітряної траси чи місцевої повітряної лінії до експлуатації може бути анульовано або його дію може бути тимчасово припинено державним органом, який видав сертифікат, якщо буде виявлено невідповідність повітряної траси чи місцевої повітряної лінії нормам придатності їх до експлуатації. Повітряні

траси і місцеві повітряні лінії України реєструються у встановленому порядку.

Виконання польотів повітряних суден у повітряному просторі України регламентується **Правилами польотів у повітряному просторі України**, які поширюються на всіх користувачів повітряного простору України. Під польотом повітряного судна розуміється його переміщення у повітряному просторі, а також зависання. У разі виникнення в польоті екстремальної ситуації, що створює загрозу для життя людей, командир повітряного судна може відступити від встановлених правил польоту з негайним повідомленням про прийняте рішення органу обслуговування повітряного руху, з яким він здійснює радіозв'язок.

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.

Екіпаж (пілот) повітряного судна, обладнаного засобами радіозв'язку, повинен здійснювати безперервне прослуховування відповідних частот каналів зв'язку органу обслуговування повітряного руху. Для здійснення такого двостороннього зв'язку Міжнародним регламентом радіозв'язку для авіаційної навігації виділяються необхідні частоти, що закріплюються за користувачами державним органом регулювання діяльності авіації України. Польоти повітряних суден, обладнаних засобами радіозв'язку, без двостороннього зв'язку їх з органом обслуговування повітряного руху забороняються.

Повітряне судно, що перетнуло кордон України без відповідного дозволу компетентних органів, або таке, що припустилося іншого порушення порядку використання повітряного простору України, визнається судном-порушником, і до нього застосовуються заходи у порядку, встановленому законодавством України, діючими міжнародними угодами.

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. Нерегулярні міжнародні польоти можуть

виконуватися за спеціальними дозволами, порядок видачі яких визначається Укравіатрансом і погоджується з митними органами України.

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

Повітряне судно, що зазнає чи зазнало лиха, повітряне судно, з яким втрачено зв'язок і його місцеперебування невідоме, підлягає негайному пошуку.

З метою усунення негативних наслідків лиха, якого зазнало повітряне судно, провадяться аварійно-рятувальні роботи. Аварійно-рятувальні роботи – це система заходів, спрямованих на своєчасне надання допомоги потерпілим. Координацію дій із службами пошуку і рятування інших країн здійснює Державіаслужба. Усі члени екіпажу повітряного судна зобов'язані пройти спеціальне навчання за програмою аварійно-рятувальної підготовки. Безпосереднє забезпечення безпеки польотів повітряних суден покладається на експлуатанта авіаційної техніки аеропортів, аеродромів та на органи, які обслуговують повітряний рух.

Службові особи авіації, яким першим стало відомо про і авіаційну подію, зобов'язані негайно повідомити про це державні органи і власника повітряного судна. Комісія з питань, розслідування авіаційної події на підставі своїх висновків зобов'язана сформулювати пропозиції щодо усунення причин події, виявлених у процесі розслідування, і недопущення їх у майбутньому.

2. Правове регулювання повітряних перевезень

Повітряні перевезення здійснюються у відповідності до вимог *Конвенції для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 року)*, а також норм *Цивільного кодексу України, Господарського кодексу України, Повітряного кодексу України*. Вони регулюються *Наказом Мінтрансу № 793 від 14.10.2003 року «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів»* (зареєстровано у Мінюсті України

07.11.03 р. за № 1023/8344) Наказом Мінтрансу № 568 від 25.07.03 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» (зарєєстровано у Мінюсті України 29.08.03 р. за № 755/8076) та іншими нормативними актами, та загальних положень про перевезення і правил перевезення та надання послуг.

Повітряний перевізник – центральний суб'єкт відносин перевезення. **Повітряним перевізником** визнається будь-яка юридична чи фізична особа, яка виконує повітряні перевезення і має права експлуатанта авіаційної техніки. Стосовно іноземних повітряних перевізників визнаються права експлуатанта за документами, які видані компетентним органом відповідної зарубіжної держави і які відповідають вимогам міжнародних договорів та угод, учасницею яких є Україна.

Згідно з Постановою Кабінету Міністрів України № 1397 від 15.11.1996 року «Про затвердження Положення про національного повітряного перевізника» передбачено перевізника із спеціальним статусом – **національного повітряного перевізника**. Запровадження для авіаційних підприємств статусу національного повітряного перевізника передбачає створення умов для поліпшення транспортних зв'язків України з іншими державами та підвищення конкурентоспроможності вітчизняних авіапідприємств на міжнародному ринку транспортних послуг. **Статус національного повітряного перевізника** підприємству надається за умов:

а) підприємство є юридичною особою згідно із законодавством України і основним видом його діяльності є авіаційні перевезення;

б) більш як 50 відсотків належного йому майна перебуває у державній власності;

в) діяльність підприємства повністю відповідає вимогам Повітряного кодексу України; повітряні судна, які експлуатуються ним на повітряних трасах, відповідають міжнародним технічним вимогам;

г) підприємство має власний сертифікат експлуатанта, товарний знак, трилітерний код ІКАО, телефонну позначку та власну перевізну документацію; протягом останніх трьох років не має тяжких порушень щодо виконання польотів згідно з офіційними повідомленнями.

Надання авіаційному підприємству статусу національного повітряного перевізника здійснюється на конкурсних засадах за поданням Мінтрансу на підставі рішення Кабінету Міністрів України.

Національний повітряний перевізник зобов'язаний забезпечувати: першочергове виконання обов'язків, що випливають із міжнародних договорів України, замовлень та окремих завдань Кабінету Міністрів України на повітряні перевезення; належний рівень безпеки польотів, авіаційної та екологічної безпеки, регулярності польотів та культури обслуговування. Авіаційне підприємство, якому надано статус національного повітряного перевізника, може бути позбавлене цього статусу у разі недодержання ним вимог.

Повітряні перевезення виконуються на **підставі договору**. Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, який видається авіаційним підприємством або уповноваженими ним організаціями чи особами (агентами).

Документами на перевезення є: *квиток* – при перевезенні пасажирів; *багажна квитанція* – при перевезенні речей пасажирів як багажу; відповідні документи – при перевезенні вантажу, пошти та інших предметів. Форми документів на перевезення та правила їх застосування встановлюються *Укравіатрансом*.

Авіаційні перевезення поділяються на **внутрішні перевезення та міжнародні перевезення**.

Внутрішні перевезення – це перевезення, при яких пункт відправлення і пункт призначення розташовані на території однієї держави і перевезення не передбачає зупинки на території іншої держави.

Міжнародні перевезення – це перевезення, здійснюване відповідно до договору міжнародного повітряного перевезення, при якому пункт відправлення і пункт призначення незалежно від наявності перевантаження або перерви в перевезенні розташовані: 1) на території двох держав, 2) на території тієї самої держави, якщо передбачена зупинка на території іншої держави.

Окремо визначається так зване **змішане перевезення** – перевезення пасажирів, багажу або вантажу, здійснюване перевізниками різних видів транспорту.

Особливий вид перевезення – **чартерне повітряне перевезення** – виконується на підставі договору чартеру (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.

Договір перевезення пасажира та багажу посвідчується квитком встановленого зразку, який підтверджує укладення договору перевезення і містить істотні умови перевезення.

Договір перевезення вантажу посвідчується вантажною авіаційною накладною, яка підтверджує укладення договору повітряного перевезення вантажу між перевізником і відправником, умови перевезення і прийняття вантажу перевізником. Умови договору, що містяться у **вантажній накладній**, являють собою короткий виклад основних положень щодо перевезення. Вантажна накладна складається і підписується відправником і вручається перевізнику разом із вантажем.

При будь-яких видах перевезень **авіаційний перевізник** завжди 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; відмовити пасажиру в перевезенні у випадках, передбачених правилами перевезення на повітряних лініях.

У свою чергу за пасажиром завжди залишається право відмовитися від повітряного перевезення і одержати назад суму грошей у порядку, встановленому законодавством України.

Окремий предмет перевезень – **пошта**. Умови і правила перевезення пошти погоджуються з Міністерством зв'язку України (див. спільний Наказ Державного комітету зв'язку та інформатизації України та Міністерства транспорту України № 105/297 від 08.06.99 «Про затвердження Правил перевезення пошти повітряними суднами»).

Договір про перевезення пошти повітряними суднами укладається у формі двосторонньої угоди між підприємством поштового зв'язку та авіаційними підприємствами (авіакомпаніями). 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 договором авіапідприємства беруть на себе зобов'язання прийняти пошту до перевезення, своєчасно і в цілості доставити довірену їм пошту в пункти призначення та видати пошту підприємству поштового зв'язку, а підприємство поштового зв'язку бере на себе зобов'язання оплатити перевезення пошти в установленому порядку та прийняти її в пункті призначення.

Відправлення повинні відповідати вимогам, установленим актами Всесвітнього Поштового Союзу, Поштовими правилами та законодавчими актами країн відправлення і призначення. Поштові відправлення здаються авіапідприємствам разом із супровідними документами.

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.

Пошта вважається доставленою до підприємства зв'язку з моменту, коли працівник підприємства поштового зв'язку прийняв пошту від працівника авіапідприємства і видав відповідну розписку.

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 зі спеціальними правилами. Договори перевезення небезпечних вантажів зазнають впливу імперативних норм Наказу Мінтрансу № 509 від 25.10.99 року «Про затвердження Інструкції про повітряні перевезення спеціальних та небезпечних вантажів».

Іноземні перевізники здійснюють свою діяльність на території України згідно із законодавством України, міжнародними угодами та договорам

3. Відповідальність сторін за договором повітряного перевезення

Загальні засади відповідальності встановлені **Повітряним кодексом України, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Міжнародними угодами** в сфері повітряного транспорту та спеціальними правилами.

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 заходів для запобігання заподіяння шкоди або що таких заходів неможливо було вжити;
- збереження речей, що є у пасажира, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження цих речей сталися з вини перевізника;
- 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 заподіяння 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;
- прострочення у доставці пасажира, багажу або 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 втрату, нестачу чи пошкодження вантажу, багажу або речей, які є у пасажира, перевізник несе відповідальність у такому розмірі:

- 1) *за втрату або нестачу вантажу чи багажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю*, – в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

2) за втрату, пошкодження або нестачу вантажу чи 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 із Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.

Перевізник несе матеріальну відповідальність перед органами зв'язку за втрату, пошкодження або прострочення у доставці пошти з вини перевізника у розмірі відповідальності органів зв'язку перед відправниками або адресатами, за міжнародну пошту – відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу, а за внутрішню – згідно з правилами щодо розміру матеріальної відповідальності підприємств зв'язку за нестачу чи пошкодження вкладень поштових відправлень.

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, зокрема Україна є учасником Конвенції про збитки, завдані іноземними повітряними судами третім особам на поверхні (від 07.10.1952 року), де встановлено граничний розмір відповідальності для кожного повітряного судна і по кожній події.

Порушення, як і невиконання або неналежне виконання вимог державних правил, норм і процедур з реєстрації та огляду на безпеку пасажирів щодо здачі, прийому, зберігання і перевезення на повітряному судні ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти і бортового харчування тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України. Особи, винні у порушенні норм і правил, що регламентують діяльність авіації, несуть відповідальність згідно із законодавством України.

При виявленні шкоди, заподіяної багажу, вантажу правилами передбачається складання Акту про несправності під час перевезення багажу (PIR – Property Irregularity Report), вантажу (CIR– Cargo Irregularity Report), документа, оформленого перевізником у присутності пасажира (одержувача) негайно після виявлення шкоди. Акт підписується перевізником і пасажиром (одержувачем).

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 пасажиром, багажу, пошти, вантажу, прийнятим для перевезення, іншим користувачам повітряного транспорту, а усі експлуатанти – третім особам; при цьому рівень відповідальності страховика не може бути нижчим за рівень, встановлений у **Постанові Кабінету Міністрів України від 13.07.1998 р. № 1083 «Про порядок і умови проведення обов'язкового авіаційного страхування»**. У даній постанові законодавець визначив страхову суму (ліміт відповідальності страховика), встановлену договором обов'язкового страхування.

Під час виконання **міжнародних польотів** страхова сума (ліміт відповідальності страховика) встановлюється в межах, передбачених міжнародними угодами або законодавством країни, на території якої виконуються повітряні роботи.

При визначенні меж відповідальності за шкоду, спричинену порушенням правил та вимог перевезення в міжнародних угодах, використовують умовні розрахункові одиниці. Зокрема, Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (від 28.05.1999 року) використовує спеціальні права запозичення, які вираховуються Міжнародним валютним фондом.

Обов'язкове страхування здійснюється страховиками, які визнані такими відповідно до законодавства України, одержали в установленому порядку ліцензії на здійснення цього виду страхування і є членами Авіаційного страхового бюро. За бажанням пасажирів чи іншого користувача повітряного транспорту можливе добровільне страхування шляхом укладання відповідного договору.

Замовник зобов'язаний страхувати своїх працівників, осіб, пов'язаних із забезпеченням технологічного процесу при виконанні авіаційних робіт, та пасажирів, які перевозяться за його заявкою без придбання квитків. Експлуатант зобов'язаний страхувати свою відповідальність щодо відшкодування збитків, які можуть бути завдані ним при виконанні авіаційних робіт.

Строки заявлення, розгляду претензій та заявлення позовів встановлено в Повітряному кодексі України та в міжнародних договорах («Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень» від 28.05.1999 р.).

Наприкінці 2003 року Мінтрансом було уніфіковано строки і затверджено відповідні правила перевезень – Наказ Мінтрансу № 793

від 14.10.03 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів», Наказ Мінтрансу № 568 від 25.07.03 р. «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу».

При перевезенні пасажира встановлено, що висуванню перевізникові позову щодо неналежного перевезення повинно передувати обов'язкове висування письмової претензії (за винятком позову у зв'язку з загибеллю чи тілесним ушкодженням пасажира; такий позов може бути висунутий *протягом двох років*, ст. 23 Правил). У разі затримки в перевезенні пасажира претензія до перевізника може висуватись не пізніше ніж через 21 добу після дати, коли пасажир прибув у місце призначення, чи дати, коли він мав прибути у місце призначення.

У разі знищення, ушкодження багажу особа, що має право на його одержання, повинна висунути до перевізника письмову претензію негайно після виявлення ушкодження, але *не пізніше 7 діб* з дати одержання багажу. У разі *затримки в перевезенні багажу* претензія до перевізника має бути висунута *протягом 21 доби з дати*, коли багаж був переданий у розпорядження одержувача. У разі втрати багажу претензія до перевізника повинна бути висунута протягом двох років із дати прибуття повітряного судна у місце призначення або з дати, коли повітряне судно повинно було прибути у місце призначення, або з дати, коли припинилося перевезення.

Перевізник зобов'язаний розглянути претензію 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.

При відсутності письмової претензії, заявленої у вищезазначені строки, позов до перевізника не може бути пред'явлений. Поводи про відповідальність перевізника щодо неналежного перевезення пасажира чи багажу мають бути подані, за вибором позивача, до суду за місцем реєстрації перевізника, за місцезнаходженням його головного офісу або за місцезнаходженням офісу перевізника, через який було укладено договір перевезення, протягом двох років з дати прибуття повітряного судна до місця призначення, або з дати, коли воно повинно було прибути до місця призначення, або з дати, коли припинилося перевезення.

Щодо *перевезення вантажу*, то згідно вищевказаних правил встановлено, що у разі заподіяння шкоди особа, яка має право на отримання вантажу, повинна направити *перевізнику претензію не пізніше 14 днів*; у разі затримки – *не пізніше 21 дня* з дати, коли вантаж переданий у розпорядження особи, що має право на його одержання; у разі *втрати – протягом 120 днів із дати видачі авіавантажної накладної*.

Перевізник зобов'язаний розглянути претензію **протягом трьох місяців**, якщо перевезення повністю здійснювалося одним перевізником, і строк розгляду претензії може бути продовжений **до шести місяців** у разі здійснення перевезення декількома перевізниками.

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 було укладено договір перевезення щодо неналежного перевезення вантажу – протягом двох років, щодо неналежного надання інших послуг – протягом одного року з дати прибуття повітряного судна до місця призначення або з дати, коли воно повинно було прибути до місця призначення, або з дати, коли припинилося перевезення.

Контрольні запитання

1. Визначте поняття повітряного простору.
2. Назвіть систему і структуру органів управління повітряним транспортом.
3. Перерахуйте основні нормативні акти, що регулюють діяльність повітряного транспорту.
 2. Назвіть види авіаційного транспорту.
 3. Наведіть класифікацію повітряного судна.
 4. Обґрунтуйте особливості відповідальності на повітряному транспорті.

Рекомендована література

1. Закон України «Про транспорт» від 11 січня 1995 р.;
2. Повітряний кодекс України від 11 січня 1993 р.;

3. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р.;
4. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р.;
5. Положення про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації, затверджене Указом Президента України від 16 серпня 2004 року № 912/2004;
6. Постанова Кабінету Міністрів України «Про ліквідацію Державного департаменту авіаційного транспорту» від 22 вересня 2004 р. № 1263;
7. Постанова Кабінету Міністрів України «Про утворення Державної авіаційної пошуково-рятувальної служби» від 8 вересня 2004 р. № 1172;
8. Положення про використання повітряного простору України, введено в дію Постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401;
9. Положення про національного повітряного перевізника, введено в дію Постановою Кабінету Міністрів України від 15 листопада 1996 р. № 139;
10. Правила медичної сертифікації авіаційного персоналу цивільної авіації України, затверджені Наказом Міністерства транспорту від 20.11.2000 р. № 641;
11. Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджені Наказом Міністерства транспорту України 07.09.99 р. № 434;
12. Інструкція з організації перевезень вантажів повітряним транспортом, затверджена Наказом Міністерства транспорту України від 15.07.2004 р. № 630;
13. Правила сертифікації аеропортів, затверджені Наказом Міністерства транспорту від 05.07.2004 р. № 569;
14. Правила ведення радіотелефонного зв'язку та фразеологія радіообміну в повітряному просторі України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 10.06.2004 р. № 486;
15. Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджені Наказом Міністерства транспорту України від 29.08.2003 р. № 568;
16. Наказ Держкомзв'язку та інформатизації від 08.06.1999 року «Про затвердження Правил перевезення пошти повітряними суднами».

17.Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е. Ф., Гіжевський В. К., Демський С. Е., Мілошевич А. В.; За заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 202–220.

18.Діковська І. А. Договір повітряного чартеру у міжнародному приватному праві: Автореф. дис. канд. юрид. наук: 12.00.03 / Київський національний ун-т ім. Тараса Шевченка. – К., 2002. – 19 с.

19.Терьошкіна Н. Є. Сучасний економічний стан і тенденції розвитку цивільної авіації України // Формування ринкових відносин в Україні, вип. 17, 2002 р. – К.: Науково-дослідний інститут економіки. – С. 92–95.

20.Шульженко Ф., Кундрик Р.С. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. – К.:КНЕУ, 2004. – С. 113–134.

21. Селезень С.В., Єрофеєнко Л.В., Нещеретний Ю.М.. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. – Харків.: ХНАДУ, 2007.

Тема 9. ОСНОВИ МОРСЬКОГО ПРАВА

1. Поняття, структура та управління морським транспортом України
2. Організація перевезень вантажів, багажу, пасажирів на морському транспорті
3. Претензії та позови на морському транспорті

1. Поняття, структура та управління морським транспортом України

Морський транспорт посідає **третє місце** за вантажообігом після трубопровідного і залізничного транспорту, але загальний обсяг вантажів, що перевозяться, тут незначний (близько 1 %). Постійно зростають морські перевезення у міжнародному сполученні, частка яких на морському транспорті складає понад 95 %.

Морський транспорт займає окреме місце серед підгалузей транспортного права у зв'язку із особливим значенням у зовнішньоекономічній діяльності, великою часткою іноземного елемента та наявністю міжнародно-правового регулювання.

До складу морського транспорту входять підприємства морського транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, судноремонтні заводи, морські шляхи сполучення та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу морського транспорту.

Управління та державний нагляд за торговельним мореплавством в Україні покладається на **Міністерство транспорту та зв'язку України**, що здійснює загальний контроль за дотриманням законодавства про мореплавство і міжнародних договорів України щодо мореплавства, а також нагляд за станом морських шляхів і загальне керівництво державною реєстрацією морських суден, дипломуванням спеціалістів морського флоту, рятувальною і лоцманською службою.

Органом галузевого управління морським транспортом є **Державний департамент морського і річкового транспорту**, який діє на підставі Положення (затвердженого Постановою Кабінету

Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 584), є урядовим органом державного управління в галузі морського і річкового транспорту, діє у складі Міністерства транспорту та зв'язку і підпорядковується йому.

Основним завданням Укрморрічфлоту є участь у межах компетенції у реалізації державної політики в галузі морського і річкового транспорту та інші повноваження, передбачені Положенням. З метою реалізації покладених на нього завдань департамент здійснює різні функції, в т.ч. здійснює державний нагляд за дотриманням законодавства та міжнародних договорів.

У системі державного управління морським транспортом також діють *спеціалізовані установи та організації*: **Інспекція Головного державного реєстратора флоту, Головна державна інспекція України з безпеки судноплавства і капітанів портів, Регістр судноплавства України, Держфлотінспекція, Державна морська лоцманська служба, Державне підприємство морських телекомунікацій України, Інспекція державного портового нагляду морських рибних портів України, Інспекція державного портового нагляду морського торговельного порту України.**

Інспекція державного портового нагляду морських рибних портів України є органом державного нагляду у сфері забезпечення безпеки мореплавства суднами, що заходять до морського рибного порту. Інспекція державного портового нагляду морських рибних портів України створюється, реорганізовується, ліквідовується наказом Державного комітету рибного господарства України й здійснює свої повноваження на засадах господарського розрахунку згідно з Положенням (затвердженим Наказом Державного комітету рибного господарства України 24.09.98 року № 131). Інспекція державного портового нагляду морського рибного порту є структурним підрозділом служби капітана порту і здійснює державний нагляд за безпекою судноплавства в порту.

Подібні функції щодо торговельних портів здійснює **Інспекція державного портового нагляду морського торговельного порту України**, яка діє на підставі Положення (затвердженого Наказом Міністерства транспорту України від 18.10.2000 року № 574).

Державна морська лоцманська служба – це організована Міністерством транспорту України сукупність підприємств і підрозділів державних морських портів, на які покладені функції щодо надання лоцманських послуг. Лоцманська служба діє на

підставі Положення (затвердженого Міністерством транспорту України, Наказ № 498 від 11.09.2000 року).

Державний нагляд і загальне керівництво за діяльністю служб регулювання руху суден здійснює Міністерство транспорту України через **Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства** (діє згідно з Положенням, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 30 грудня 1998 р. № 2098) і капітанів портів.

Технічний нагляд здійснює **Регістр судноплавства України**, а судноплавний нагляд – **Держфлотінспекція** (діють згідно з Положенням, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 8 червня 1998 р. № 814).

Визначення основних засад правового регулювання і понять галузі морського транспорту містить Кодекс торговельного мореплавства України.

Морське судно визначається як самохідна чи несамохідна плавуча споруда, призначена для пересування морським шляхом.

За характером використання судна поділяються на **торговельні, риболовні і ядерні судна**. Розподіл здійснюється в залежності від цільового використання судна та облаштування.

Судна підлягають державній реєстрації і набувають статусу судна після державної реєстрації. Загальне керівництво та контроль за реєстрацією і веденням обліку суден в Україні здійснює Інспекція Головного державного реєстратора флоту (див. Постанову Кабінету Міністрів України від 26 вересня 1997 р. № 1069 «Про затвердження Порядку ведення Державного судового реєстру України і Суднової книги України»).

Державна реєстрація здійснюється капітанами морських портів (реєстрація морських торговельних суден) та Головною державною інспекцією України з безпеки судноплавства (Держфлотінспекція України) (реєстрація річкових та маломірних суден). Реєстрація судна здійснюється у Державному судовому реєстрі України і засвідчується свідоцтвом про право плавання під Державним прапором України (судновий патент), а реєстрація у Судновій книзі України (інші судна) – судовим білетом.

Судна України можуть перебувати в усіх формах власності, якщо інше не передбачено законодавчими актами України. *Ядерне судно має перебувати тільки у державній власності.*

Право власності та інші майнові права на судна, що перебувають за межами України, а також виникнення, зміна та припинення цих прав регулюються законодавством держави, під прапором якої плаває судно.

Статус судна також визначається через поняття судновласника і власника судна. **Судновласником** визнається юридична або фізична особа, яка експлуатує судно від свого імені. **Власником судна** є суб'єкт права власності або особа, яка здійснює відносно закріпленого за нею судна права, до яких застосовуються правила про право власності.

Для чіткого відмежування суден і їх ідентифікації встановлюється назва судна, яку присвоює власник. 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 визначається у Наказі Міністерства транспорту України № 316 від 14.06.2000 «Про затвердження Порядку присвоєння ідентифікаційного номера Міжнародної морської організації суднам, які мають право плавання під Державним прапором України». Порядок присвоєння судну позивного сигналу, номера вибірного виклику суднової станції визначається Міністерством зв'язку України.

У відповідності до законодавства забезпечується технічний нагляд та судноплавний нагляд за морськими суднами незалежно від форм власності судна і його власника. Судно допускається до плавання, якщо воно задовольняє вимогам безпеки мореплавства, охорони людського життя і навколишнього природного середовища. У разі виникнення сумніву щодо виконання вимог безпеки плавання будь-яким судном, що плаває під іноземним прапором, при заходженні в порти України воно може бути піддано огляду в порядку технічного нагляду на тих же підставах, що й судна, які плавають під Державним прапором України.

Поняття «**українське судно**» або «**судно України**» означає національну належність судна, на яке поширюється юрисдикція України. Національна належність судна визначається його державною реєстрацією в Україні і одержанням права плавання під Державним прапором України. **Право плавання під Державним**

прапором України має судно, яке є державною власністю або перебуває у власності фізичної особи – громадянина України, а також юридичної особи в Україні, заснованої виключно українськими власниками, або судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору бербоут-чартеру. Судно одержує право плавання під Державним прапором України з часу реєстрації його у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України та одержання свідоцтва про право плавання під цим прапором. Судно, придбане за кордоном, користується правом плавання під Державним прапором України з часу видачі консулом України тимчасового свідоцтва, в якому засвідчується одержання цього права. Тимчасове свідоцтво є дійсним до реєстрації судна у Державному судовому реєстрі України або Судновій книзі України, але не більше одного року.

Судно повинно **мати основні судові 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 та інші документи згідно зі ст. 35 Кодексу торговельного мореплавства України. Судно, що плаває за кордон, повинно також мати документи, передбачені міжнародними договорами України.

На морському транспорті встановлено спеціальний порядок забезпечення майнових вимог – **арешт судна**. Судно може бути арештоване чи звільнене з-під арешту тільки за рішенням суду, господарського суду або голови Морської арбітражної комісії у випадках, визначених Кодексом торговельного мореплавства України. Майнові вимоги також отримують спеціальне регулювання і мають вид морських вимог згідно зі ст. 42 Кодексу торговельного мореплавства України. **Морська вимога** – це вимога, що виникає з права власності та інших майнових прав на судно, будівництво судна, управління, експлуатацію або комерційне використання судна, заставу судна чи здійснення заходів, пов'язаних із рятунням судна; перелік морських вимог визначається Кодексом торговельного мореплавства України.

Арешт судна здійснюється тільки для забезпечення морських вимог, зазначених у Кодексі торговельного мореплавства України, під час перебування судна в морському порту України. Арештоване судно звільняється з-під арешту у разі надання належного

забезпечення морської вимоги в прийнятній формі — і в достатньому розмірі (внесення грошової суми, передача майна, гарантія тощо).

Важливе місце в інфраструктурі транспорту займає **Морський порт**, який є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на судах, що належать порту.

Морські порти поділяються на **внутрішні порти та порти, відкриті для заходження іноземних суден**, перелік яких визначається Кабінетом Міністрів України.

За спеціалізацією на території України існують торговельні, рибні та інші спеціалізовані морські порти. Порт має власну територію – відведені порту землі, акваторію – відведені порту водні простори. Територія і акваторія морського порту є державною власністю і надаються порту в користування.

На морські порти покладається здійснення таких функцій, як забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки та обробки суден, утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електрорадіонавігації, що перебувають у володінні порту, та інших згідно зі ст. 75 Кодексу торговельного мореплавства України.

У галузі господарської діяльності морський порт забезпечує (ст. 76 Кодексу торговельного мореплавства України) навантаження, розвантаження і обслуговування суден, перевантаження вантажів, складські операції з вантажами, обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту, та інші види діяльності відповідно до статусу порту.

Морський порт очолює начальник порту. Начальник морського торговельного порту і капітан морського рибного порту призначаються відповідно Міністерством транспорту та зв'язку і Міністерством рибного господарства України. Начальник морського порту видає обов'язкові постанови, що регулюють питання безпеки руху, охорони вантажів, майна порту і громадського порядку, видає звід звичаїв порту, а також розпорядження про затримку суден і вантажів у випадках і у порядку, передбачених ст. 80 Кодексу торговельного мореплавства України, та виконує інші функції згідно зі ст. 78 Кодексу торговельного мореплавства України.

Судно або вантаж можуть бути затримані в морському порту начальником порту на прохання особи, яка має морську вимогу.

У морському порту стягуються такі цільові портові збори: корабельний, причальний, якірний, каналний, маяковий, вантажний, адміністративний та санітарний. Інші види зборів можуть встановлюватися законодавчими актами України. Розмір портових зборів устанавлюється Кабінетом Міністрів України.

Розпорядження начальника морського торговельного (морського рибного) порту може бути скасоване тільки Міністерством транспорту та зв'язку України (Міністерством рибного господарства України).

Кожне судно перед виходом у море підлягає контролю, який здійснює Інспекція державного портового нагляду з метою перевірки суднових документів, устанавлення відповідності основних характеристик судна судновим документам, а також перевірки виконання вимог щодо укомплектування суднового екіпажу.

Кожне судно зобов'язане до виходу з морського порту одержати на це дозвіл начальника порту. Начальник морського порту повинен відмовити у видачі дозволу на вихід з порту в разі непридатності судна до плавання, порушення вимог щодо його завантаження та наявності інших підстав, визначених Кодексом торговельного мореплавства України.

Проведення суден у порт, із порту та по морських шляхах здійснюється виключно державними морськими лоцманами. Лоцманська служба порту підпорядкована капітану порту. Державними морськими лоцманами є громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим у Положенні про державну морську лоцманську службу, що затверджується Міністерством транспорту та зв'язку України. Це міністерство за погодженням з іншими заінтересованими міністерствами і відомствами встановлює райони обов'язкового лоцманського проведення, категорії суден, що звільняються від обов'язкового лоцманського проведення, і публікує ці відомості у лоціях і повідомленнях мореплавцям. У районах необов'язкового лоцманського проведення капітан морського порту може встановлювати обов'язкове лоцманське проведення суден у випадках, передбачених Кодексом торговельного мореплавства України (ядерні судна, судна, які мають серйозні пошкодження корпусу, механізмів або обладнання, тощо).

Рух суден, як і будь-який рух автономних і технічно складних транспортних засобів, вимагає спеціального регулювання. У районах інтенсивного судноплавства (портові та узбережні води, вузькості, перетин морських шляхів) рішенням Міністерства транспорту України створюються служби регулювання руху суден, що здійснюють радіолокаційне обслуговування суден. Зона дії і порядок руху суден у зоні встановлюються Правилами плавання у цій зоні, що затверджуються Міністерством транспорту України. Під радіолокаційним обслуговуванням мається на увазі контроль за безпекою судноплавства, регулювання руху суден, радіолокаційне проведення, надання допомоги суднам під час аварійно-рятувальних операцій, інформування про рух суден, стан засобів навігаційного облаштування, гідрометеорологічні умови та інші фактори, що впливають на безпеку плавання. Служба регулювання руху суден діє відповідно до Наказу Міністерства транспорту України від 28.05.2001 р. № 340, який затверджує «Типове положення про службу регулювання руху суден».

Лоцманами-операторами служби регулювання руху суден можуть бути громадяни України, які відповідають вимогам, встановленим Наказом Міністерства транспорту України від 28.05.2001 р. №341.

2. Договірні відносини на морському транспорті

Для ефективного забезпечення транспортних перевезень на морському транспорті використовуються такі транспортні зобов'язання: **договір перевезення вантажу, договір перевезення пасажирів та багажу, договір круїзу, договір агентування, договір буксирування, договір лізингу суден, зобов'язання з приводу майна, що затонуло, тощо.**

Правове регулювання перевезень здійснюється Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства України та підзаконними актами.

Умови морського перевезення вантажів визначаються договором. Учасниками договору морського перевезення вантажів є перевізники різних форм власності та замовники транспортного перевезення. **Перевізники** – морські транспортні організації

поділяються на морські транспортні організації загального користування і морські транспортні організації незагального користування.

Морська транспортна організація загального користування має особливий статус, зокрема на неї покладаються додаткові 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 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.

Зміст договору – за договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж із 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 уклається у письмовій формі. Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є рейсовий чартер (надання для перевезення всього судна, його частини або окремих суднових приміщень), коносамент, інші письмові докази.

Господарський кодекс України в ст. 307 визначає види договору на морському транспорті, зокрема такі як довгострокові і короткострокові договори.

Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом. **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.

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. Замість коносамента перевізник може видати інший документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Реквізити коносамента визначаються в ст. 138 Кодексу торговельного мореплавства України. Перевізник зобов'язаний видати відправнику на його бажання кілька примірників коносамента тотожного змісту, причому в кожному з них відмічається кількість складених примірників коносамента. Коносамент передається з дотриманням правил ст. 140 Кодексу торговельного мореплавства України.

Особливі права та обов'язки учасників перевезення вантажу морським транспортом:

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 чи надання відповідного забезпечення і з дотриманням правил Кодексу торговельного мореплавства України про відмову від договору морського перевезення. Відправник повинен своєчасно передати перевізнику всі документи стосовно вантажу, як того вимагають портові, митні, санітарні та інші адміністративні правила.

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.

Термін, протягом якого вантаж повинен бути навантажений на судно або вивантажений з судна, визначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди – нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження).

Угодою сторін можуть бути встановлені додаткові після закінчення терміну навантаження (розвантаження) час очікування судном закінчення вантажних робіт (контрсталійний час) і розмір плати перевізнику за простій судна протягом контрсталійного часу (демередж), а також винагорода за закінчення навантаження (розвантаження) до закінчення стадійного часу (диспач). За відсутності угоди сторін про тривалість часу і розмір плати винагорода визначається відповідно до термінів і ставок, прийнятих у відповідному порту. За відсутності зазначених ставок розмір плати за простій визначається витратами на утримання судна і екіпажу, а

винагорода за дострокове закінчення навантаження (розвантаження) обчислюється у половинному розмірі плати за простій.

Під час завантаження судна у разі закінчення контрсталійного часу перевізник має право стягнути завдані йому подальшою затримкою судна збитки і відправити судно в рейс, якщо навіть весь обумовлений вантаж не навантажено на судно з причин, що не залежать від перевізника. При цьому перевізник зберігає право на одержання повного фрахту. У разі надання для перевезення вантажу всього судна капітан не вправі відмовитись від приймання вантажу, доставленого до закінчення стадійного 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 стадійного (або сталійного і контрсталійного) часу відмовитися від приймання вантажу, який внаслідок його пред'явлення 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.

У разі надання для перевезення вантажу всього судна, частини судна або окремих суднових приміщень відправник може вимагати вилучення вантажу, що не належить йому, з поданого йому судна, частини судна чи судового приміщення в порту відправлення, а у випадку надання всього судна – у будь-якому порту заходу.

Легкозаймистий, вибуховий або небезпечний за своєю природою вантаж, якщо він був зданий під неправильним або неповним найменуванням і під час його приймання перевізник не міг шляхом зовнішнього огляду пересвідчитися у його властивостях, може бути вивантажений перевізником у будь-який час або знищений чи знешкоджений, як того будуть вимагати обставини, без відшкодування відправнику пов'язаних із цим збитків.

У разі, якщо відправнику надано для перевезення все судно, перевізник зобов'язаний на вимогу відправника відправити судно в плавання, навіть якщо не весь вантаж був навантажений. Перевізник у цьому випадку зберігає право на повний фрахт.

Кожна із сторін **вправі відмовитися від договору морського перевезення** вантажу без відшкодування іншій стороні пов'язаних із цим збитків у випадках, визначених в ст. 156 Кодексу торговельного мореплавства України, в разі настання вказаних обставин до відходу судна з порту.

Договір морського перевезення вантажу припиняється без відмови сторін і без зобов'язань однієї відшкодувати іншій заподіяні припиненням договору збитки, якщо після укладення договору і до відходу судна з місця навантаження настали обставини, не залежні від сторін, а саме: судно загинуло або було силоміць захоплене; судно було визнане непридатним для плавання; загинув вантаж, індивідуально визначений; загинув вантаж, що визначається родовими ознаками, після здачі його для навантаження, а відправник не встиг 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 прийнятні терміни. Не вважається порушенням договору морського перевезення вантажу будь-яке відхилення судна від наміченого курсу з метою рятування на морі людей, суден і вантажів, а також інше розумне відхилення, якщо воно не викликане неправильними діями перевізника.

Вантаж видається в порту призначення одержувачу відповідно до умов коносаменту.

Під час прийому вантажу одержувач зобов'язаний відшкодувати витрати, зроблені перевізником за рахунок вантажу, внести 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 перевозиться вантаж, а у випадку загальної аварії – внести аварійний внесок або надати належне забезпечення. Перевізник може не видавати вантаж до сплати сум або надання забезпечення. Для забезпечення вимог перевізник має право застави на вантаж, що перевозиться. Перевізник має право в порядку, передбаченому законодавством, продати вантаж, що є предметом застави, попередньо повідомивши про це відправника або фрахтувальника, а також одержувача. Із сум, виручених від реалізації вантажу, вимоги перевізника

задовольняються після оплати судових витрат і витрат, пов'язаних із збереженням і реалізацією вантажу. Якщо протягом двох місяців із дня приходу судна в порт зданий на зберігання вантаж не буде затребуваний і відправник не сплатить перевізнику всіх належних за це перевезення сум, перевізник вправі продати вантаж. Незатребуваний вантаж, що швидко псується, може бути проданий і до закінчення зазначеного терміну. Про факт продажу вантажу перевізник повідомляє відправника. Суми, виручені від продажу вантажу, за вирахуванням сум, належних перевізнику, зараховуються на депозит перевізника для видачі за належністю. Якщо **протягом шести місяців** із дня продажу вантажу ніхто не заявить своїх прав на суму, виручену від його продажу, то ця сума, за вирахуванням належних перевізнику платежів, надходить до Державного бюджету України, а сума, виручена від продажу бездокументного вантажу, – в дохід перевізника на покриття збитків, спричинених задоволенням вимог, пов'язаних із втратою або нестачею вантажів. Усі 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.

Відправник має право відмовитись від договору перевезення вантажу із внесенням платежів у розмірі та при умовах, які залежать від моменту відмови (до чи після відправлення, завантаження судна) та умов договору (надано все чи частина судна і т. д.). Розмір та умови встановлюються ст. 172 Кодексу торговельного мореплавства України.

У разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу з причин, за які перевізник не несе відповідальності, фрахт сплачується повністю. У випадках, передбачених статтями 154, 157, 158, 159 Кодексу торговельного мореплавства України, фрахт сплачується пропорційно пройденій відстані.

Фрахт та інші платежі, належні перевізнику, а також термін оплати визначаються договором морського перевезення вантажу. **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 дії непереборної сили, виникнення небезпеки і випадковостей на

морі, інших судноплавних водах та внаслідок інших підстав, визначених Кодексом торговельного мореплавства України.

За договором морського перевезення пасажир перевізник зобов'язується перевезти пасажир 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.

Правила, встановлені Кодексом торговельного мореплавства України, застосовуються до перевезень пасажир і багажу, якщо: судно плаває під Державним прапором України; договір перевезення укладено в Україні; відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться на території України. Будь-які угоди сторін, що обмежують права пасажир, є недійсними.

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

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. Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажир при настанні обставин, зазначених у пунктах 1–4 ст. 156 Кодексу торговельного мореплавства України.

Договір морського перевезення пасажир припиняється без відмови сторін при настанні обставин, зазначених у пунктах 1 і 2 частини першої ст. 158 Кодексу торговельного мореплавства України. У разі припинення договору морського перевезення пасажир до відходу судна пасажир повертається вся плата за проїзд і провіз багажу, а при припиненні договору після початку рейсу – частина вказаної плати пропорційно відстані, на яку перевезення не відбулося.

Про втрату або пошкодження багажу пасажир повинен направити письмове повідомлення перевізнику або його агенту у встановлені строки. Багаж, не затребуваний **протягом трьох місяців**

з дня приходу судна в порт призначення, може бути реалізований у порядку, встановленому Міністерством транспорту України.

Пасажир за договором морського перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку відповідно до законодавства України. Сплачувана пасажиром страхова премія входить у вартість квитка.

Перевізник 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.

Особливий договір перевезення пасажирів – **договір морського круїзу.** 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.

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

Наступні правила застосовуються у тих випадках, коли угодою сторін за договором круїзу не встановлено інше. Однак будь-яка угода сторін, що обмежує права учасника круїзу і не передбачена Кодексом торговельного мореплавства України, не дійсна.

Організатор круїзу зобов'язаний до початку круїзу забезпечити приведення судна в належний стан відповідно до умов ст. 192 Кодексу торговельного мореплавства України та утримувати судно в такому стані протягом усього часу круїзу.

Учасник круїзу має право у будь-який час до початку круїзу відмовитися від договору морського круїзу. У випадку, коли організатор круїзу про відмову від договору повідомлений учасником круїзу заздалегідь, останній має право одержати назад плату за круїз у порядку, розмірах і термінах, встановлених договором морського круїзу.

Організатор круїзу має право відмовитися від договору морського круїзу у разі виникнення до початку круїзу обставин,

зазначених у пунктах 1–4 ст. 156 Кодексу торговельного мореплавства України. Якщо ці обставини трапились після початку круїзу і привели до його припинення, договір анулюється. У цьому випадку організатор круїзу зобов'язаний повернути учаснику плату за невикористану частину круїзу і на вимогу останнього доставити його в порт відправлення.

У випадку збільшення терміну круїзу через непередбачені обставини організатор круїзу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учасникові круїзу.

Іншими поширеними договорами морського транспортування є **договори фрахтування, лізингу, буксирування суден та страхування.**

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

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 повинні бути вказані** 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.

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**. Укладання такого договору не звільняє фрахтувальника від виконання договору, укладеного ним з судновласником.

До договору фрахтування судна на певний час, укладеного фрахтувальником з третьою особою, відповідно застосовуються правила договору фрахту.

Судновласник зобов'язаний передати судно фрахтувальнику в стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором фрахтування судна на певний час.

При фрахтуванні судна за **тайм-чартером** судновласник зобов'язаний також спорядити і укомплектувати судно екіпажем, підтримувати судно протягом терміну тайм-чартеру в морехідному стані, сплачувати його страхування і утримання судового екіпажу.

Фрахтувальник зобов'язаний здійснювати експлуатацію судна відповідно до умов фрахтування, визначених договором фрахтування судна на певний час. Якщо судно зафрахтоване для перевезення вантажів, фрахтувальник має право від свого імені укладати договори перевезення вантажів, підписувати чартери, видавати коносаменти та інші перевізні документи. Він несе відповідальність за зобов'язаннями, що випливають із цих документів, зокрема з коносаментів або інших перевізних документів.

У разі фрахтування судна за **тайм-чартером** капітан та інші члени екіпажу підпорядковуються розпорядженням фрахтувальника щодо експлуатації судна, за винятком розпоряджень щодо судоводіння, внутрішнього розпорядку на судні та складу екіпажу.

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

Фрахтувальник сплачує судновласнику фрахт у порядку і терміни, передбачені договором фрахтування судна на певний час.

Інший поширений договір – **договір лізингу судна**, згідно з яким 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 українського державного судна може бути укладено лише з дотриманням вимог, передбачених ст. 17 Кодексу торговельного мореплавства України.

Договір лізингу повинен бути укладений у **письмовій формі**. У ньому 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.

Лізингодавець зобов'язаний передати судно лізингоодержувачу в стані, придатному для використання його з метою, передбаченою договором лізингу судна. Лізингодавець несе відповідальність за будь-які недоліки судна, що існували в момент його передачі лізингоодержувачу і про які він не заявив під час передачі судна.

Лізингоодержувач зобов'язаний підтримувати судно у справному стані і нести витрати, пов'язані з його утриманням та ремонтом.

Ризик випадкової загибелі або випадкового пошкодження судна переходить на лізингоодержувача після передачі судна.

Лізингоодержувач вправі відмовитися від договору лізингу судна і вимагати відшкодування збитків, якщо лізингодавець не передав судно лізингоодержувачу протягом обумовленого договором лізингу судна терміну або якщо внаслідок вказаних у ч. 2 ст. 218 Кодексу торговельного мореплавства України недоліків судно не може бути використано лізингоодержувачем відповідно до договору лізингу судна.

Лізингодавець має право відмовитися від договору лізингу судна і вимагати повернення судна, якщо лізингоодержувач не вніс лізингової плати протягом трьох місяців після настання терміну платежу.

У разі повернення судна лізингодавець має право на частину лізингової плати, належної за користування судном. Внески, сплачені лізингоодержувачем у рахунок договірної ціни, підлягають поверненню лізингоодержувачу.

Лізингоодержувач зобов'язаний повернути лізингодавцю судно в тому стані, в якому він його одержав, з урахуванням нормального зносу. У разі погіршення стану судна лізингоодержувач відшкодовує лізингодавцю спричинені збитки. Зроблені лізингоодержувачем удосконалення на судні, якщо їх можна відділити, можуть бути вилучені лізингоодержувачем, у разі незгоди лізингодавця останній відшкодовує їх вартість лізингоодержувачу.

Особливим видом зобов'язань на морському транспорті є зобов'язання, які виникають у зв'язку з майном, яке затонуло в морі. Цей вид зобов'язань виникає з позадоговірних підстав, встановлених Кодексом торговельного мореплавства України.

Право на майно, що затонуло у внутрішніх водах або у територіальному морі України, а також відносини, що виникають у зв'язку з цим майном, визначаються законодавством України. Щодо майна, яке затонуло у **відкритому морі**, а також до вантажів та речей, що знаходяться на них, застосовується законодавство держави, **під прапором якої плавало судно**.

Майно, що затонуло, – це судна або інші плавучі засоби, що зазнали катастрофи, будь-які споруди, здатні здійснювати плавання, літальні апарати, їх уламки, обладнання, вантажі та інші предмети незалежно від того, знаходяться вони на плаву чи під поверхнею води, опустилися на дно чи викинуті на мілководдя або на берег.

Особливе правове регулювання застосовується щодо відносин з приводу: а) підняття, віддалення або знищення військового майна; б) підняття майна культурного характеру, археологічного або історичного значення.

Власник майна, що затонуло, зобов'язаний:

- повідомити про це найближчий морський порт України протягом одного року з дня, коли майно затонуло (якщо він має намір підняти це майно);
- негайно повідомити про те, що сталося, (коли майно, що затонуло, створює перешкоду судноплавству, морським промислам, гідротехнічним або іншим роботам, загрожує життю або здоров'ю людей чи забрудненням навколишнього природного середовища), найближчий порт і на вимогу останнього віддалити або знищити це майно у встановлений портом термін.

Порт зобов'язаний:

- за погодженням із заінтересованими державними органами встановити достатній при даних обставинах термін для підняття майна, порядок проведення таких робіт і довести це до відома власника майна;
- повідомити про майно Державну інспекцію охорони Чорноморського (Азовського) моря, Міністерство охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України;
- вчинити інші дії, передбачені ст. 120–127 Кодексу торговельного мореплавства України.

Власник майна, що затонуло, втрачає право на нього у випадку, якщо не зробить заяви або не підніме майно у встановлені терміни,

передбачені ст. 122, 123 Кодексу торговельного мореплавства України, і це майно стає державною власністю. Майно, підняте портом згідно зі ст. 124 Кодексу торговельного мореплавства України, а також майно, підняте портом внаслідок того, що воно становило безпосередню загрозу безпеці судноплавства, життю і здоров'ю людей або забрудненням навколишнього природного середовища (ст. 123 Кодексу торговельного мореплавства України), може бути затребуване його власником протягом двох років ч дня, коли майно було фактично піднято. Випадково підняте майно, що затонуло, повинно бути здане найближчому морському порту України. У цьому разі особі, яка доставила майно у розпорядження порту, виплачується винагорода у розмірі **однієї третини вартості цього майна**.

Правове регулювання відносин страхування на морському транспорті здійснюється у відповідності до Закону України «Про страхування» та Кодексу торговельного мореплавства України.

За договором морського страхування страховик зобов'язується) і 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 судовласника і перевізника, а також ризик, взятий на себе страховиком (перестраховання). Об'єкт страхування повинен бути вказаний у договорі морського страхування.

Договори морського страхування із страхувальниками-резидентами та договори обов'язкового страхування пасажирів від нещасних випадків, що виникають під час морського перевезення, укладаються страховиками, які визнані такими відповідно до законодавства України, одержали в установленому порядку ліцензії

на здійснення цього виду страхування і є членами **Морського страхового бюро**.

Морське страхове бюро здійснює координацію діяльності страховиків у галузі страхування морських ризиків та представляє їх інтереси у міжнародних об'єднаннях страховиків. Морське страхове бюро створено в порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Страхування здійснюється на загальних правилах з урахуванням вимог ст. 239–276 Кодексу торговельного мореплавства України.

3. Претензії та позови на морському транспорті

Порядок подання претензій та позовів визначено у розділі XI КТМ України, згідно з яким для подання перевізнику позову обов'язковим є подання йому претензії.

Право на заявлення претензій і позовів мають:

- 1) у разі не подачі судна або подачі його з запізненням – відправник вантажу;
- 2) у разі втрати вантажу – його одержувач або відправник за умови представлення коносаменту;
- 3) у разі нестачі або пошкодження вантажу – одержувач або відправник за умови подання коносаменту, 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 коносаменту;
- 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 коносаменту.

Якщо пред'являються претензії, що виникли внаслідок морського перевезення вантажів, яке здійснювалося за морською накладною (накладною), замість коносаменту подається накладна, а якщо втрачено вантаж, що перевозиться за накладною, – квитанція.

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.

За загальним правилом, 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.

Претензії, що виникають з морського перевезення вантажів у прямому змішаному і прямому водному сполученні, заявляються тому перевізнику, транспортним засобом якого вантажі були доставлені або повинні бути доставлені у порт призначення.

У тих випадках, коли кінцевим пунктом транспортування є залізнична чи автомобільна станція або аеропорт, претензія заявляється відповідному перевізнику за правилами, встановленими для цього виду транспорту.

Претензія повинна бути заявлена у письмовій формі. До претензії повинні бути додані документи, що підтверджують її. 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 впливають з договору перевезення вантажу, пасажирів і багажу, можуть бути заявлені протягом перших шести місяців строку позовної давності незалежно від того, здійснювалося 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 впливають 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.

Терміни позовної давності:

1) 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:

- 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;
- за вимогами щодо відшкодування збитків від нестачі або пошкодження вантажу, щодо прострочення доставки або затримання 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;
- 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;
- 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;
- у решті випадків – з дня настання події, що стала підставою для заявлення вимоги.

2) 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, зіткнення суден, здійснення рятувальних операцій, застосовується дворічний строк позовної давності.

Зазначений термін обчислюється:

а) 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;

б) 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;

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

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

3) 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 обчислення суми вимоги залежить від розрахунків у зв'язку з загальною аварією, збігання строку позовної давності зупиняється з дня винесення диспашером постанови про наявність загальної аварії і до дня одержання диспаші заінтересованою особою.

Визначені строки позовної давності продовжуються **до трьох років у випадку**, якщо судно, якого стосуються ці вимоги, протягом строку позовної давності не могли застати у водах України.

Запитання для самоконтролю

1. Які ознаки характеризують торговельне мореплавство як вид транспортної діяльності?

2. Визначте сферу дії Кодексу торговельного мореплавства України.

3. Який правовий режим використання торговельного судна?
4. У чому полягають особливості державної реєстрації суден?
5. Які основні судові документи повинно мати торговельне судно?
6. Який правовий статус екіпажа торговельного судна?
7. У чому полягають особливості правового становища капітана судна?
8. У чому полягають загальні особливості організації морських перевезень?
9. Які документи є письмовими доказами морських перевезень?

Рекомендована література

1. Закон України «Про транспорт» від 11 січня 1995 р.;
2. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року (із змінами і доповненнями);
3. Господарський процесуальний кодекс України від 6 листопада 1991 року (із змінами і доповненнями);
4. Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 260;
5. Статут внутрішнього водного транспорту, затверджений Постановою РМ СРСР 15 жовтня 1955 р. №801;
6. Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені Наказом Міністерства транспорту від 16.02.2004 р. №91;
7. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене Наказом Міністерства транспорту від 20.11.2003 р. № 904;
8. Інструкція про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом, затверджена Наказом Міністерства транспорту України від 5 серпня 1994 р. №424.
9. Шемякин А. Н., Короткий Т. Р. Правовое регулирование морской перевозки грузов и пассажиров: Учебное пособие. – Одесса: ЛАТСТАР, 1999.

10. Демиденко В. В., Шемякин А. Н., Балабанов А. О. Морское право Украины: Учебное пособие. – Одесса: АО БАХВА, 1996.
11. Анцелевич Г. А. Международное транспортное право: Учебное пособие. – К., 1999.
12. Гуцуляк В. Н. Морское право: Учебное пособие. – М.: РосКонсульт, 2000.
13. Юридический справочник по торговому мореплаванню / Под ред. А. С. Кокина. – М.: Спарк, 2002.
14. Брильов О. А. Арешт суден по забезпеченню морських вимог за законодавством України. – Миколаїв: АТОЛ, 2002.
15. Брагинский М. И., Витрянский В. В. Договорное право. – Книга четвертая: Договоры о перевозке, буксировке, транспортной экспедиции и иных услугах в сфере транспорта. – М.: Статут, 2004.
16. Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е. Ф., Гіжевський В. К., Демський С. Е., Мілошевич А. В.; За заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 170–189.
17. Ходунов М. Е., Колпаков Н. Т. Коментарій до статуту внутрішнього водного транспорту – М, 1986.
18. Шульженко Ф. П., Кундрик Р. С. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. для самост. вивч. дисц. – К.: КНЕУ, 2004. – С. 166–189.
19. Селезень С. В., Єрофєєнко Л. В., Нещеретний Ю. М.. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. – Харків.: ХНАДУ, 2007.

Тема 10. ОСНОВИ РІЧКОВОГО ТРАНСПОРТУ

1. Річковий транспорт України, його склад і система управління
2. Договори річкового перевезення
3. Відповідальність перевізника, відправника та одержувача вантажів

1. Річковий транспорт України, його склад і система управління

Обсяги вантажних і пасажирських перевезень річковим транспортом незначні, але є найбільш рентабельними за рахунок міжнародних сполучень із використанням басейнів рік Дніпра і Дунаю, а також прибережних вод Чорного моря у напрямку країн Центральної і Південно-Східної Європи. Ефективність функціонування річкового транспорту України значно нижча (близько 20 %) у порівнянні з розвинутими країнами Заходу.

Річковий транспорт як галузь народного господарства є одним із найважливіших видів транспорту, який у взаємодії з залізничним та іншими видами транспорту сприяє забезпеченню нормального виробництва і обігу продукції промисловості, сільського господарства і задовольняє потреби населення в пересуванні по внутрішніх водних шляхах.

Правове регулювання річкового транспорту як підгалузі транспортного права здійснюється загальним законодавством (Законом України «Про транспорт» і галузевими актами, зокрема, Статутом внутрішнього водного транспорту та законодавством, яке регулює перевезення як морським, так і внутрішнім водним транспортом (Кодекс торговельного мореплавства і т. д.).

Відповідно до Закону України «Про транспорт» до складу **річкового транспорту** входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації

та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

Державне управління річковим транспортом здійснюється галузевим органом державного управління – **Міністерством транспорту та зв'язку України та спеціальним урядовим органом – Державним департаментом морського і річкового транспорту**, який діє у складі Міністерства транспорту та зв'язку та підпорядковується йому.

Департамент морського і річкового транспорту створено Постановою Кабінету Міністрів України 30 березня 2000 р. на базі Державної адміністрації морського і річкового транспорту, яка ліквідована. Державний департамент морського і річкового транспорту діє на підставі Положення, яке затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 584.

Згідно з Положенням основними завданнями Укрморрічфлоту є:

- участь у межах компетенції у реалізації державної політики в галузі морського і річкового транспорту;

- забезпечення розвитку морського і річкового транспорту з метою задоволення потреб населення і суспільного виробництва у морських і річкових перевезеннях;

- 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 гарантування безпеки судноплавства.

З метою реалізації покладених на нього завдань департамент здійснює різні функції, зокрема, забезпечує проведення єдиної економічної, тарифної, соціальної, науково-технічної та інвестиційної політики в галузі морського і річкового транспорту, здійснює державний нагляд у морських торговельних і річкових портах, територіальних водах України законодавства про судноплавство, а також вимоги міжнародних договорів України усіма морськими і річковими суднами незалежно від форми власності, галузевої належності та прапора держави, під яким плаває судно, тощо.

Інша складова системи управління – спеціалізовані установи та підприємства, зокрема, завдання навігаційно-гідрографічного

забезпечення плавання торговельних, риболовних, спеціальних та інших річкових суден на внутрішніх водних шляхах здійснюється державним підприємством «Укрводшлях», що підпорядковано Державному департаменту морського і річкового транспорту.

Місцеві органи державної влади мають у галузі річкового транспорту компетенцію, яка визначається Законом України «Про місцеві державні адміністрації».

Місцеві державні адміністрації в межах, визначених Конституцією і законами України, здійснюють на відповідних територіях державне управління шляхом здійснення контролю за дотриманням правил транспортного обслуговування, дотриманням громадського порядку, правил технічної експлуатації транспорту, залученням під час ліквідації надзвичайних ситуацій необхідних транспортних засобів і послуг.

Органи місцевого самоврядування в свою чергу у відповідності до Закону України «Про місцеве самоврядування» у галузі річкового транспорту встановлюють у порядку і межах, визначених законодавством, тарифи щодо оплати транспортних послуг, які надаються підприємствами та організаціями комунальної власності відповідної територіальної громади, погоджують в установленому порядку ці питання з підприємствами, установами та організаціями, які не належать до комунальної власності, затверджують маршрути і графіки руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форм власності; здійснюють відповідно до законодавства контроль за належною експлуатацією та організацією обслуговування населення підприємствами транспорту.

Основним господарюючим суб'єктом у сфері річкового транспорту є **пароплавства** (ВАТ «Українське Дунайське пароплавство», Азовське морське пароплавство) та інші перевізники різних форм власності, які отримали у встановленому порядку ліцензію на надання послуг із перевезення пасажирів та вантажів морським, річковим транспортом.

Пароплавства мають особливий правовий статус – статус національних перевізників, отриманий у відповідності до Постанови Кабінету Міністрів України від 21 червня 2001 р. № 668, яким затверджено «Положення про порядок надання морським і річковим судноплавним компаніям статусу національного перевізника». Статус національного перевізника передбачає обов'язкове виконання

державних замовлень та зобов'язань, які впливають із міжнародних договорів України.

Основна матеріальна складова річкового транспорту – річкове судно. **Річкове судно** – це самохідна чи несамохідна плавуча споруда, призначена для пересування по внутрішніх водних шляхах (річках, озерах, каналах). Правове регулювання статусу річкового судна здійснюється Статутом внутрішнього водного транспорту, Кодексом торговельного мореплавства України та спеціальним законодавством.

Окремий вид річкового судна – річкове судно «річка–море» – судно змішаного типу, призначене для судноплавства по внутрішніх водних шляхах (річках, озерах, каналах) з правом виходу в море. Судно «річка–море» має особливий статус і зазнає правового регулювання морського і річкового права у зв'язку з характером використання судна на морських і внутрішніх водних шляхах.

Реєстрація та облік торговельних суден України здійснюється **Головною державною інспекцією України з безпеки судноплавства** (Держфлотінспекція України) під загальним керівництвом та контролем Інспекції Головного державного реєстратора флоту, яка входить до сфери управління Мінтрансу.

Реєстрація судна в Україні означає внесення відомостей про нього до реєстраційного документа – **Суднової книги України**, що ведеться за встановленою формою.

Зареєстрованому в Судновій книзі України судну присвоюється реєстраційний номер з літерою К (наприклад, 14-К). У разі виключення судна із Суднової книги України його номер для реєстрації нового судна не використовується. Після державної реєстрації у п'ятиденний термін з моменту прийняття заяви судновласникові видаються такі суднові документи:

- а) судновий білет, зразок якого затверджується Мінтрансом;**
- б) довідка про зареєстровані іпотеки за наявності звернення про це судновласника, заставодавця або заставодержателя.**

Судно набуває права плавання під Державним прапором України після його реєстрації у Судновій книзі України та після одержання суднового білета.

Правовий статус екіпажу та капітана визначено Статутом внутрішнього водного транспорту, затвердженим Постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. № 1801 з урахуванням наступних змін та доповнень.

Важлива складова інфраструктури річкового транспорту – це порти і пристані. **Порти і пристані** є спеціалізованими підприємствами, які обслуговують перевізників у частині виконання комерційних та вантажних операцій. Порти та пристані мають вантажні і пасажирські причали й інші необхідні спорудження і пристрої для навантаження-вивантаження вантажів і обслуговування пасажирів. Порти і пристані здійснюють операції по прийому, навантаженню, вивантаженню, короткостроковому збереженню і видачі вантажів, у тому числі вантажів у контейнерах, а також операції, пов'язані з перевезеннями пасажирів і багажу.

По роду здійснюваних операцій порти і пристані поділяються на **пасажирські, вантажні, об'єднані (об'єднують проведення пасажирських і вантажних операцій)**.

Порти і пристані, відкриті для виконання операцій по пасажирських перевезеннях, мають вокзали для обслуговування пасажирів, прийому і видачі багажу і зберігання ручної поклажі.

У залежності від обсягу і характеру виконуваних робіт порти і пристані підрозділяються на розряди, установлюється спеціальний порядок виконання портами і пристанями відповідних комерційних операцій у визначені години, а при необхідності – цілодобово.

2. Договори річкового перевезення

Основною юридичною підставою здійснення перевезень річковим транспортом є **акти планування та договори**. Річковий транспорт має значну частку державної форми власності, відповідно планування має велике значення для злагодженої роботи цієї галузі.

Планування перевезень експортних та імпорتنих вантажів річковим транспортом здійснюється у відповідності до Постанови Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 року № 357 «Тимчасове положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом».

Вантажовласники за умови згоди портів на перевантаження та зберігання вантажів не пізніше як за 25 днів до початку планового місяця подають українським судновласникам або фрахтовим організаціям місячні заявки на перевезення вантажів із зазначенням умов перевезу, згідно з Положенням. Судновласники або фрахтові

організації не пізніш як за 16 днів до початку планового місяця разом з портами складають проект місячного графіка розміщення зафрахтованого флоту, а до 17 числа передпланового місяця погоджують його з вантажовласниками. Для вивезення експортних вантажів на умовах ФОб і завезення імпорتنих вантажів на умовах СІФ вантажовласники до 15 числа передпланового місяця погоджують із судновласниками, морськими і річковими портами місячний графік подачі суден.

Перевезення вантажів здійснюється на договірних засадах, враховуючи акти планування. **Правове регулювання договору перевезення вантажів річковим транспортом здійснюється Статутом внутрішнього водного транспорту, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства та підзаконними актами, які визначають правила надання транспортних послуг на річковому транспорті** Договір перевезення вантажів річковим транспортом укладається у письмовій формі, зокрема, може оформлюватись у вигляді накладної.

Договір перевезення на річковому транспорті при систематичному перевезенні визначається як навігаційний на річковому транспорті (внутрішньому флоті) згідно зі ст. 308 Господарського кодексу України.

Відправник вантажу зобов'язаний одночасно з вантажем представити перевізнику **накладну**, яка видається вантажоодержувачу в пункті призначення разом із вантажем. На підставі накладної порт чи **пристань відправлення складає дорожню відомість**, яка після видачі вантажу в пункті призначення залишається у перевізника. Для засвідчення приймання вантажу до перевезення відправнику вантажу видається квитанція. Накладні і квитанції складаються на ім'я визначених вантажоодержувачів.

Відправник вантажу повинен одночасно з накладною надати пароплавству всі документи, необхідні за санітарними, митними, карантинними й іншими правилами. Завантажені суднові трюми підлягають опломбуванню.

Вантажі приймаються до перевезення вантажною швидкістю чи великою швидкістю з оплатою останньої за підвищеним тарифом. Швидкість зазначається у накладній.

Перевізники здійснюють транспортно-експедиційне обслуговування підприємств, організацій і окремих осіб.

Перевізники зобов'язані подавати судна під навантаження у належному стані, придатному для перевезення даного вантажу, а по закінченні розвантаження, здійсненого засобами вантажоодержувача, на останнього покладається обов'язок очищення судна від залишків вантажу та вантажних матеріалів або на підставі договору очищення здійснює перевізник. Зачищення суден після вивантаження вантажів дрібними партіями на причалах портів і пристаней здійснюється засобами перевізника і за його рахунок.

Навантаження в судна повинне здійснюватися з дотриманням технічних умов і правил навантаження, розміщення і кріплення вантажів. Спостереження за правильністю навантаження і вивантаження є обов'язком адміністрації порту (пристані) відправлення. У випадку невиконання вказівок адміністрації порту (пристані), що стосується вантажних робіт, складається акт і роботи припиняються зі стягненням із відправника вантажу чи вантажоодержувача штрафу за простій судна з цієї причини. Необхідні для навантаження, кріплення і перевезення вантажів матеріали і пристосування надаються (по нормах, установлених Правилами), встановлюються і знімаються засобами відправників вантажу і вантажоодержувачів.

Засобами перевізника здійснюється навантаження і вивантаження на причалах, що знаходяться у віданні перевізників.

Засобами відправників вантажу і вантажоодержувачів навантаження і вивантаження здійснюється:

а) на причалах незагального користування, на пристанських ділянках загального користування, а також на пристанях, де немає вантажних причалів загального користування і на зупинних пунктах;

б) при частковому вивантаженні з одного судна в інше чи на берег, якщо ця робота спричиняється неможливістю підходу до причалів незагального користування через недостатні глибини чи з інших причин, що залежать від відправника вантажу чи вантажоодержувача.

Терміни навантаження і розвантаження суден обчислюються з моменту подачі судна до причалу (**швартовки**). При неможливості подачі судна до причалу з вини відправника вантажу чи вантажоодержувача час чекання судном подачі до причалу включається в терміни навантаження або вивантаження. Неможливість подачі судна до причалу встановлюється актом, що підписується обома сторонами. Про час майбутнього прибуття судна

в пункт навантаження чи вивантаження перевізник сповіщає відправника вантажу чи відповідно вантажоодержувача не пізніше ніж за 24 години до прибуття судна, а про час подачі судна під навантаження чи розвантаження – не пізніше ніж за 6 годин до подачі судна. Відправник вантажу чи вантажоодержувач, що одержав повідомлення про майбутнє прибуття судна, зобов'язаний завчасно вказати місце (причал), до якого повинне бути подане судно для навантаження чи розвантаження.

Перевізник виплачує відправнику вантажу чи вантажоодержувачу премії за дострокове навантаження чи розвантаження суден у розмірі, установлюваному тарифом.

Перевізник зобов'язаний доставити вантаж у пункт призначення в установлений термін.

Перевізник зобов'язаний повідомити вантажоодержувача про прибуття на його адресу вантажу, вивантаженого на причалах загального користування, у день прибуття вантажу чи не пізніше 12 години наступного дня. Порядок і спосіб повідомлення встановлюються начальником порту (пристані) по узгодженню з вантажоодержувачем. При неможливості повідомити вантажоодержувача безпосередньо порт (пристань) вивіщує в місці, доступному для клієнтури, оголошення про прибулі вантажі.

Вантаж видається вантажоодержувачу в пункті призначення, зазначеному в накладній. Вантажоодержувач розписується в дорожній відомості в одержанні вантажу з указівкою сум внесених ним платежів. Відправник вантажу має право вимагати видачі вантажу не тому вантажоодержувачу, який зазначений у накладній. Заяви про таку зміну подаються начальнику порту (пристані) відправлення з додатком квитанції.

Перевізник вправі не видавати вантаж до внесення вантажоодержувачем усіх платежів.

Вантажоодержувач зобов'язаний прийняти і вивезти з порту (пристані) вантаж, що прибув на його адресу. У разі прибуття вантажу, постачання якого вантажоодержувачу не передбачено планом постачання (договором, замовленням), вантажоодержувач зобов'язаний прийняти такий вантаж на відповідальне збереження.

Вантажоодержувач може відмовитися від прийняття вантажу лише в тих випадках, коли якість вантажу внаслідок ушкодження чи псування його змінилася настільки, що виключається можливість

повного чи часткового використання його за початковим призначенням, якщо це підтверджено відповідною експертизою.

Прибулий вантаж зберігається в порту (пристані) призначення безкоштовно протягом доби, не враховуючи дня прибуття вантажу.

Перевізник і вантажоодержувач зобов'язані спільно перевірити в пункті призначення вагу вантажу, що прибув у тарі і з пломбами, цілість яких порушена, а також вагу вантажу, прибулого з ознаками втрати, псування чи ушкодження при перевезенні його па палубі судна чи в безпалубному судні. При непошкодженій тарі вантаж видається вантажоодержувачу по кількості місць без перевірки ваги.

Перевезення пасажирів, багажу та пошти здійснюється у відповідності до положень Статуту та правил, встановлених підзаконними актами.

Договір перевезення пасажирів на річковому транспорті має свої особливості і специфіку в залежності від способу перевезень. Зокрема, перевізники організовують попередній продаж квитків у портах, на пристанях, міських станціях, а у великих населених пунктах – доставку квитків і багажу додому за особливу плату.

Порту надається право стягувати перонний збір за вхід на пасажирські причали і дебаркадери.

Пасажир має право:

- а) одержати місце на судні відповідно до придбаного квитка;
- б) провозити разом із собою безкоштовно одну дитину у віці не доросліше 5 років, якщо вона не займає окремого місця;
- в) провозити із собою безкоштовно ручну поклажу на водомістських суднах не більше 36 кг і на швидкісних суднах – не більше 20 кг.

Перевізник зобов'язаний продовжувати термін придатності квитка:

а) при ненаданні пасажиру з вини перевізника місця на пасажирському судні (крім приміських, внутрішньоміських і екскурсійно-туристських) – на час, рівний інтервалу між відправленням даного судна і відправленням наступного судна;

б) у пунктах пересадки, при несвоєчасному прибутті чи відправленні пасажирських суден – на увесь час затримки транзитного пасажира до надання йому можливості продовжувати поїздку;

в) при хворобі пасажира – на увесь час хвороби (по пред'явленні довідки лікувальної установи);

г) при поїзді на відстань, не меншу ніж 500 км – на одну зупинку в дорозі терміном не більше ніж на 10 діб.

Пасажи́р зобов'язаний до відходу судна, але не пізніше ніж через годину після прибуття судна заявити про зупинку начальнику порту, пристані чи вокзалу, яким повинна бути зроблена на квитку відповідна помітка. При зупинці на шляху прямування плацкарта утрачає силу і вартість її пасажи́ру не повертається.

Якщо пасажи́р порушує громадський порядок, правила внутрішнього розпорядку і не припиняє порушення після попередження адміністрацією судна, капітан може видалити пасажи́ра із судна.

Договір перевезення багажу супроводжує договір перевезення пасажи́ра. Договір оформлюється багажною квитанцією. Багаж видається пасажи́ру в пункті призначення по пред'явленні багажної квитанції. У пункті призначення багаж зберігається безкоштовно протягом 24 годин, після чого за збереження багажу стягується плата в розмірі, установленому тарифом. Багаж, не затребуваний власником **протягом 30 днів**, підлягає реалізації. Пред'явник багажної квитанції протягом шестимісячного терміну має право одержати суму, виручену перевізником за реалізований багаж, за винятком сум, що відшкодовуються пароплавству (перевізнику).

Договір перевезення пошти річковим транспортом має загальні властивості стосовно перевезення пошти. Органам Міністерства зв'язку України надається право перевозити пошту на судах, що здійснюють регулярні пасажи́рські, вантажопасажи́рські і вантажні рейси по транзитних, місцевих і приміських лініях.

Перевезення пошти може здійснюватися як у супроводі працівників зв'язку, так і без такого із здачею пошти в багаж під відповідальність перевізника.

Органам Міністерства зв'язку України надається право вибору ділянок маршрутів і суден, на яких повинне здійснюватися перевезення пошти.

Внутрішній водний транспорт зобов'язаний здійснювати перевезення вантажів, пасажи́рів і багажу в тісній взаємодії з іншими видами транспорту – морським, залізничним, автомобільним і повітряним, організувати систему прямих змішаних залізнично-водних, залізнично-водно-автомобільних, водно-автомобільних, а в необхідних випадках і водно-повітряних перевезень і прямого водного сполучення (за участю річкових і морських пароплавств).

Договір перевезення вантажів у **прямому змішаному сполученні має особливості**, пов'язані з участю в перевезенні різних транспортних засобів, наявністю перевалки (перевантаження) без участі відправників і одержувачів. Тара вантажів, запропонованих до перевезення в прямому змішаному и у прямому водному сполученнях, повинна забезпечувати збереження вантажу при перевалці і при прямованні в рухомому складі залізниць, автомобілів і в суднах.

Вантажі, що слідуєть у прямому водному й у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, зважуються в пунктах перевалки при передачі їх із залізничного на водний транспорт і назад чи з морського на внутрішній водний транспорт і назад за вимогою сторони, що приймає вантаж. Тарні і штучні вантажі, прийняті до перевезення по стандартній вазі чи по вазі, зазначеній відправником вантажу на кожному вантажному місці, і прибулі в пункт перевалки в непошкодженій тарі, передаються з одного виду транспорту на іншій без зважування, по кількості місць і в такому ж порядку здаються вантажоодержувачу в пунктах призначення.

Терміни початку прийому вантажів портами і пристанями від залізниць і морських пароплавств, а морськими пароплавствами від річкових пароплавств у пунктах перевалки при відкритті навігації і терміни закінчення прийому вантажів перед закриттям навігації повідомляються річковими перевізниками керівництву залізниць і морських пароплавств перевалки, а морськими перевізниками – річковим перевізникам перевалки і публікуються в Збірниках правил перевезень і тарифів річкового і морського транспорту.

Відповідальність за збереження і цілість вантажу до його фактичної передачі лежить на стороні, що здає, а після фактичної передачі – на приймаючій стороні.

Пломбування суден здійснюється морськими чи річковими перевізниками за належністю суден.

Терміни доставки вантажів визначаються по сукупності перевезень їх залізничним, морським, внутрішнім водним і автомобільним транспортом і обчислюються на підставі Правил, діючих на залізничному, морському, внутрішньому водному і автомобільному транспорті.

Належні автогосподарствам провізні платежі й інші збори у перевізні документи не включаються і стягуються з відправника

вантажів чи вантажоодержувача безпосередньо по рахунках автогосподарств.

Збори за перевезення перевалочних вантажів автотранспортом і порту (пристані) на залізничну станцію чи назад включаються станцією в суму платежів, що відходять залізниці, а розрахунки з автотранспортною організацією за ці перевезення здійснюються залізницею.

3. Відповідальність перевізника, відправника та одержувача вантажів

Перевізники, відправники вантажів, вантажоодержувачі і пасажери несуть **матеріальну відповідальність на підставі Статуту внутрішнього водного транспорту та загальних положень Цивільного права.**

Підстави для відповідальності, передбаченої законодавством, можна умовно поділити на наступні види: порушення строків подання вантажів та плотів (тоннажу, тяги), неподання судна, невиконання плану перевезень, прострочення доставки, втрата (псування, пошкодження, зменшення ваги) вантажу (багажу), простій судна, пошкодження судна (обладнання), порушення порядку надання та заповнення документів, ненадання плацкарти пасажирів, втрата ручної поклажі та інші порушення зобов'язань.

Відповідальність за порушення строків подання вантажів та плотів (тоннажу, тяги) передбачається Статутом. Зокрема, при роботі з календарним графіком запізненням вважається затримка подачі суден чи пред'явлення вантажів або плотів, яка не перевищує 24 години при щоденному відправленні за графіком, а в інших випадках – затримка, яка не перевищує інтервалу між відправленнями за графіком, але не більше 72 годин. При неподанні судна чи непред'явленні вантажу або плоту по закінченні зазначеного часу графік вважається невиконаним і сторони сплачують штраф у розмірі 25 % провізної плати за непред'явлену чи невивезену кількість вантажу. Якщо відправник вантажу пред'явив вантаж чи пліт у стані, який не відповідає діючим Правилам перевезення і буксирування, то цей вантаж чи пліт вважається непред'явленим, а відправник несе відповідальність за простій. Непридатність, невідповідність тоннажу повинна бути встановлена актом, що підписується обома

сторонами. Виконання плану перевезень фіксується в обліковій картці, що ведеться окремо по кожному відправнику вантажу і роду вантажу. Суми, що виставляються пароплавству чи відправнику вантажу, підлягають сплаті в п'ятиденний термін.

За прострочення доставки вантажу чи плоту перевізник сплачує вантажоодержувачу штраф у розмірі, встановленому ст. 188 Статуту внутрішнього водного транспорту. Перевізник звільняється від відповідальності за прострочення доставки вантажу, багажу чи плоту: а) якщо прострочення відбулося внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти й усунення яких від нього не залежало; б) при наявності повідомлення про сповільнення руху, опублікованого у встановленому порядку; в) якщо вантажоодержувач не вивіз прибулого з простроченням вантажу протягом доби, а при судовому відправленні – протягом 3 діб після оголошення чи повідомлення про прибуття його або не прийняв пліт протягом доби з дня закінчення буксирування; г) якщо вантажоодержувач протягом 24 годин із моменту прибуття судна не прийняв його під розвантаження. У разі прострочення відправник вантажу чи вантажоодержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату вантажу, якщо цей вантаж не був виданий вантажоодержувачу протягом 30 днів після закінчення терміну доставки, а під час перевезення вантажу в прямому змішаному залізнично-водному сполученні – після закінчення чотирьох місяців із дня приймання вантажу до перевезення. Однак, якщо вантаж прибув після закінчення зазначених вище термінів, вантажоодержувач зобов'язаний прийняти вантаж і повернути сплачену перевізником суму за втрату вантажу.

Втрата (псування, пошкодження, зменшення ваги) вантажу є підставою для відшкодування збитків. За збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення і до видачі його вантажоодержувачу або до передачі його згідно з установленими правилами іншому підприємству чи установі перевізник несе відповідальність, якщо він не доведе, що втрата, псування чи ушкодження вантажу відбулися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти і усунення яких від нього не залежало, зокрема, внаслідок: л) провини відправника вантажу чи вантажоодержувача; б) здачі вантажу до перевезення без вказівки в накладній його особливих властивостей, що вимагає специфічних умов або запобіжних заходів для збереження вантажу під час перевезення чи зберігання; в) особливих природних властивостей перевезеного

вантаж, що викликали його поломку, ржавіння, внутрішнє псування й інші подібні наслідки; г) здачі до перевезення вантажу, вологість якого перевищує установлену норму; д) недоліків тари чи пакування, що не могли бути помічені при зовнішньому огляді при прийманні монтажу до перевезення. Також перевізник не відповідає за втрату, зменшення ваги, псування чи ушкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо втрата, зменшення ваги, псування чи ушкодження відбулися внаслідок: а) обставин, пов'язаних із навантаженням чи вивантаженням, якщо навантаження чи вивантаження здійснюється засобами відправника вантажу чи вантажоодержувача; б) перевезення на палубі чи в безпалубному судні вантажу, який допускається Правилами до такого перевезення, якщо нестача чи ушкодження відбулися в силу природних причин, пов'язаних із цим способом перевезення, або якщо вантаж прибув у справному судні, без перевантаження в дорозі, з непошкодженим захисним маркуванням і при наявності інших ознак, що свідчать про належне зберігання вантажу; в) невжиття заходів, необхідних для збереження вантажу, провідником відправника вантажу чи вантажоодержувача, що супроводжує вантаж; г) застосування тари, що не відповідає властивостям вантажу чи установленим стандартам, при відсутності слідів ушкодження тари в дорозі; д) природного зменшення ваги вантажу під час перевезення в межах установлених норм, а також внаслідок зниження відсотка вологості вантажу за час перевезення.

Перевізник не відповідає за різницю у вазі вантажу, прийнятого до перевезення по вазі, визначеній відправником вантажу без участі перевізника, якщо не доведено, що зменшення ваги відбулося внаслідок часткової втрати чи ушкодження вантажу. Під час перевезення масових однорідних наливних, навалювальних і насипних вантажів, що зазначаються у різних накладних від одного відправника вантажу і знеособлених у процесі перевезення і перевалки, природне зменшення ваги обчислюється виходячи із загальної ваги знеособленого у дорозі вантажу.

Перевізник відшкодовує збиток, заподіяний під час перевезення вантажу, у наступних розмірах:

а) за втрату вантажу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу;

б) за втрату вантажу, зданого до перевезення з оголошеною цінністю, – у розмірі оголошеної цінності, а у випадку, якщо

перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

в) за ушкодження вантажу – у сумі, на яку понизилася його вартість.

У випадку використання перевізником для своїх потреб будь-якого вантажу, прийнятого до перевезення, винні залучаються до відповідальності, а перевізник відшкодовує вартість вантажу в подвійному розмірі.

Вартість утраченого чи ушкодженого перевізником вантажу визначається виходячи з оптової, заготівельної чи закупівельної ціни з додаванням до цієї ціни:

а) вартості тари за цінами преїскуранта, якщо ця вартість не входить у ціну товару;

б) суми додаткових витрат відправника вантажу на доставку вантажу до порту (пристані) чи відправлення з порту (пристані) призначення в тих випадках, коли ці витрати не входять у ціну товару.

Вартість вантажів, що належать окремим громадянам, визначається за роздрібними цінами державних і кооперативних організацій у пункті призначення в момент видачі вантажу.

За неправильне заявлення в накладній відправником вантажу відомостей про вагу, кількість місць чи найменування вантажу, а також за пред'явлення вантажу, забороненого до перевезення, і такого, що потребує під час перевезення особливих запобіжних заходів, а також вантажу з неправильним зазначенням найменування чи властивостей або ненадання необхідних для перевезення цього вантажу документів стягується штраф відповідно до тарифу, а також відшкодовуються заподіяні пароплавству збитки. Якщо неправильні відомості про вантаж викликали зменшення провізної плати, з відправника стягується, крім провізної плати, штраф у розмірі подвоєної різниці між провізною платою, обчисленою на підставі зазначення відправника вантажу, і сумою, що стягується за дійсним найменуванням і кількістю вантажу. Також стягується штраф за викликаний цими обставинами простій судна та відшкодовуються збитки.

Простій чи затримка судна під навантаженням чи розвантаженням, у чеканні навантаження чи розвантаження понад установлений термін з вини відправника вантажу чи вантажоодержувача передбачає відповідальність останніх у вигляді

штрафу в розмірі, встановленому тарифом. За неочищення судна після розвантаження, зробленого засобами вантажоодержувача (ст. 80 Статуту внутрішнього водного транспорту), останній сплачує пароплавству вартість робіт з очищення в подвійному розмірі.

При пошкодженні частин судна, контейнера, берегових пристроїв, плавучих механізмів при навантаженні чи розвантаженні засобами відправника вантажу чи вантажоодержувача вони сплачують штраф у розмірі триразової вартості ремонту пошкоджених частин.

Після прибуття вантажу в порт (пристань) призначення всю відповідальність перед перевізником по перевезенню цього вантажу несе вантажоодержувач. При цьому вантажоодержувач на загальній підставі може стягнути з відправника вантажу всі сплачені ним (вантажоодержувачем) штрафи і збори пароплавству внаслідок неправильних дій відправника вантажу, а також суми витрат і збитків, пов'язаних із перевезенням. Якщо вантаж був адресований вантажоодержувачу, якого не виявилось в районі порту (пристані) призначення, відповідальність перед перевізником несе відправник вантажу.

Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну ним судну чи плоту, що буксирується.

Пасажир, виявлений на судні без квитка чи в більш високому класі, ніж зазначено у квитку, обкладається штрафом у встановленому розмірі. Безквиткового пасажира, що відмовився сплатити штраф і придбати квиток для подальшого прямування, капітан видаляє із судна в найближчому порту чи пристані. За ненадання пасажиру на судні місця, зазначеного у плацкарті, при відмові пасажира від запропонованого йому іншого місця перевізник, крім повернення суми вартості проїзду і додаткових доплат, сплачує пасажиру штраф у розмірі, встановленому тарифом.

Перевізник несе відповідальність за повну і часткову втрату і пошкодження багажу в розмірі оголошеної цінності, а якщо цінність багажу не оголошена, то в розмірі, встановленому тарифом. Перевізник звільняється від відповідальності за втрату і пошкодження багажу у випадках, зазначених у ст. 191 і 192 Статуту внутрішнього водного транспорту. Турбота про цілість і збереження ручної поклажі, яку пасажир везе із собою, належить до обов'язку пасажира. За збереження ручної поклажі перевізник несе

відповідальність лише в тому випадку, якщо буде доведено, що втрата чи пошкодження поклажі відбулися з вини перевізника.

При перевезенні пошти перевізники несуть матеріальну відповідальність перед органами зв'язку за втрату, пошкодження чи знищення пошти, що перевозиться, з вини пароплавств у розмірі відповідальності, що несуть органи зв'язку перед відправниками чи адресатами.

Вищенаведені обставини, що є підставою для матеріальної відповідальності перевізника, відправників вантажу, вантажоодержувачів і пасажирів під час перевезення по внутрішніх водних шляхах, засвідчуються перевізником комерційними актами чи актами загальної форми.

Комерційний акт складається для засвідчення наступних обставин: а) невідповідності між найменуванням, вагою, кількістю місць вантажу чи багажу в натурі і даними, зазначеними в перевізному документі; б) пошкодження чи псування вантажу чи багажу; в) виявлення вантажу чи багажу без документів або документів без вантажу чи багажу; г) повернення пароплавству викраденого вантажу чи багажу.

Акти загальної форми складаються для посвідчення інших обставин, які можуть бути підставою для відповідальності.

Перевізник зобов'язаний скласти комерційний акт, якщо мають місце обставини, зазначені в ст. 215 Статуту внутрішнього водного транспорту.

Комерційний акт підписується начальником порту (пристані) чи особами, ним уповноваженими, і особами, що брали участь у перевірці вантажу, а також вантажоодержувачем, якщо він брав участь у перевірці вантажу чи багажу. При відсутності вантажоодержувача комерційний акт повинен бути підписаний не менше ніж трьома особами: начальником порту (пристані) чи його заступником, прийомоздавачем, начальником вантажної контори чи завідувачем складу, а при відсутності начальника вантажної контори чи завідувача складу на даній пристані – іншою особою, яка брала участь у перевірці вантажу або багажу.

Для стягнення штрафів учасникам перевезень необхідно виставляти претензії і подавати скарги.

Перевізник чи начальник порту (пристані) зобов'язаний в п'ятиденний термін розглянути скарги і письмово повідомити заявника про результати розгляду і вжиті заходи.

Позови до пароплавств, що виникають із перевезення і буксирування, можуть пред'являтися тільки у випадку повної чи часткової відмови перевізника в задоволенні претензії після закінчення терміну, встановленого для розгляду претензії.

Право на пред'явлення до перевізника претензій і позовів мають:

а) у випадку повної втрати вантажу: вантажоодержувач – при умові подання вантажної квитанції з відміткою на ній порту (пристані) призначення про неприбуття вантажу, а при неможливості подання вантажної квитанції – документа про оплату вартості вантажу і довідки перевізника про відправлення вантажу з відміткою порту (пристані) призначення про неприбуття вантажу; відправник вантажу – за умови подання вантажної квитанції;

б) у випадку часткової втрати, псування чи пошкодження вантажу: вантажоодержувач – за умови подання накладної і комерційного акту, виданого йому перевізником, чи акту, зазначеного в ст. 215 Статуту внутрішнього водного транспорту;

в) у випадку прострочення доставки вантажу: вантажоодержувач при умові подання накладної;

г) у випадку затримки у видачі вантажу: вантажоодержувач – при умові подання накладної і акту;

д) у випадку перебору провізних платежів: відправник вантажу або вантажоодержувач – у залежності від того, хто здійснить подання накладної;

є) у випадку втрати, псування, пошкодження чи прострочення доставки багажу: при повній утраті – пред'явник багажної квитанції, в усіх інших випадках – пред'явник виданого перевізником акту про часткову втрату, псування, пошкодження чи прострочення доставки багажу.

Вищезазначене поширюється і на претензії, що виникають із буксирування.

Передача іншим організаціям чи особам права на пред'явлення претензій і позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права відправником вантажу вантажоодержувачу чи вантажоодержувачем відправникові вантажу, а також вантажоодержувачем чи відправником вантажу організації вищого або нижчого підпорядкування. Передача права на пред'явлення претензій засвідчується переуступним написом на документі.

Претензії, що виникають із перевезення вантажу в прямому змішаному залізнично-водному сполученні, пред'являються:

а) до керівництва дороги призначення, коли кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

б) до керівництва пароплавства призначення, коли кінцевим пунктом перевезення є пристань чи порт.

Претензії відправників вантажу з приводу належних їм штрафів чи премій пред'являються до пароплавства відправлення.

До претензійної заяви повинні бути додані документи, що підтверджують претензію.

Претензії до пароплавств (перевізників) можуть бути заявлені протягом шестимісячного терміну, а претензії про виплату премій, про сплату штрафу за прострочення в доставці вантажу і про повернення штрафу за простій суден – протягом 45 днів.

Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію і повідомити заявника про задоволення чи відхиленні її в наступний термін із дня одержання претензії:

а) протягом шести місяців – по претензіях, що виникли з перевезень у прямому змішаному сполученні;

б) протягом 45 днів – по претензіях стосовно переборів провізних платежів, про штрафи і премії;

в) протягом трьох місяців – у всіх інших випадках.

При частковому задоволенні чи відхиленні претензії в повідомленні повинна бути зазначена підстава рішення перевізника з посиланням на відповідні статті Статуту внутрішнього водного транспорту. У цих випадках подані при претензійній заяві документи повертаються заявнику.

При повному чи частковому відхиленні претензії перевізником чи залишенні її без відповіді заявнику претензії на пред'явлення позову в суді надається двомісячний термін з дня одержання відповіді чи з дня закінчення терміну, установленого для відповіді (згідно із Статутом), а згідно із ст. 315 Господарського кодексу України – шість місяців. При оцінці строків слід враховувати новації законодавства, уніфіковані строки, визначені в Цивільному та Господарському кодексах для всіх видів транспорту, зокрема, положення ст. 315 ГКУ, ст. 925, 926 ЦКУ.

Позови пароплавств (перевізників), що виникають із перевезення і буксирування, можуть бути пред'явлені в судові органи протягом шести місяців. Цей термін обчислюється із дня

пред'явлення, що послужило підставою для позову, з урахуванням спеціальних вимог ст. 186 Статуту внутрішнього водного транспорту.

У тих випадках, коли розрахунки по нестачах і надлишках вантажів здійснюються по закінченні навігації (ст. 194 Статуту внутрішнього водного транспорту), термін позовної давності обчислюється з 1 січня наступного року.

На визнану суму претензії чи присуджену суму позову перевізник сплачує 4 % річних.

По претензіях і позовах про штрафи і премії відсотки не нараховуються.

Позови до пароплавств, що виникають із перевезення і буксирування, пред'являються в судові органи за місцем перебування перевізника, до якого була пред'явлена претензія.

Запитання для самоперевірки:

1. Що є основними завданнями Укрморрічфлоту?
2. Охарактеризувати складову системи управління річковим транспортом.
3. Які має права пасажир при перевезенні його річковим транспортом?
4. Хто має право на пред'явлення до перевізника претензій і позовів?

Рекомендована література:

1. Закон України «Про транспорт» від 11 січня 1995 р.;
2. Кодекс торговельного мореплавства України від 23 травня 1995 року (із змінами і доповненнями);
3. Господарський процесуальний кодекс України від 6 листопада 1991 року (із змінами і доповненнями);
4. Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту України, затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 260;
5. Статут внутрішнього водного транспорту, затверджений Постановою РМ СРСР 15 жовтня 1955 р. №801;

6.Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені Наказом Міністерства транспорту від 16.02.2004 р. №91;

7.Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене Наказом Міністерства транспорту від 20.11.2003 р. № 904;

8.Інструкція про порядок видачі суб'єктам підприємницької діяльності ліцензій на здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським та річковим транспортом, затверджена Наказом Міністерства транспорту України від 5 серпня 1994 р. №424.

9.Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілошевич А. В.; За заг. ред. В.К. Гіжевського, Е. Ф. Демського – К.: Юрінком Інтер, 2002. – С. 170–189.

10.Ходунов М. Е., Колпаков Н. Т. Коментарій до статуту внутрішнього водного транспорту – М, 1986.

11.Шульженко Ф. П., Кундрик Р. С. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. для самот. вивч. дисц. – К.:КНЕУ, 2004. – С. 166–189.

12. Селезень С.В., Єрофеєнко Л.В., Нещеретний Ю.М.. Транспортне право: Навч.-метод. посіб. – Харків.: ХНАДУ, 2007.

ЛІТЕРАТУРА

Основна:

Укази, розпорядження Президента України:

1. «Про Положення про Міністерство транспорту та зв'язку України» від 27 серпня 2004 р. № 1009/2004 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 35. – Ст. 2333.

2. «Про зміни у структурі центральних органів виконавчої влади» від 15 грудня 1999 р. № 1573/99 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 50. – Ст. 2435.

3. «Про Загальне положення про міністерство, інший центральний орган державної виконавчої влади» від 12 березня 1996 р.
№ 179/96 // Урядовий кур'єр. – 1996. – 28 березня.

4. «Про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації» від 15 липня 2004 р. № 803/2004 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 28. – Ст. 1869.

5. «Положення про Державну службу України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації», затверджене Указом Президента України від 15 липня 2004 р. № 803/2004.

6. «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 6 червня 2003 року «Про стан виконання Указу Президента України від 10 серпня 1998 року № 861 «Про створення Дунайського біосферного заповідника» та перспективи будівництва судноплавного шляху Дунай – Чорне море» від 10 червня 2003 р. № 502/2003 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 24. – Ст. 1128.

7. Розпорядження «Про правове врегулювання діяльності морського транспорту України» від 3 січня 1993 р. № 1/93-рп.

8. «Про Програму інтеграції України до Європейського Союзу» від 14 вересня 2000 р. № 1072/2000 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 39. – Ст. 1648.

9. «Про застосування Міжнародних правил інтерпретації комерційних термінів» від 4 жовтня 1994 р. № 567/94 // Урядовий кур'єр. – 1994. – 6 жовтня.

10. «Про невідкладні заходи щодо забезпечення безпеки авіації України» від 15 січня 1998 р. № 17/98 // Урядовий кур'єр. – 1998. – 22 січня.

Закони України:

11. «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
12. «Про Комплексну програму утвердження України як транзитної держави у 2002-2010 роках» від 7 лютого 2002 р. № 3022-ІІІ // Відомості Верховної Ради України. – 2002. – № 24. – Ст. 166.
13. «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20 жовтня 1998 р. № 194-ХІУ // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 52. – Ст. 318.
14. «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р. № 1644-ІІІ // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.
15. «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р. № 3353-ХН // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
16. «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – №40. – Ст. 183.
17. «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. № 2344-ІІІ // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105.
18. «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію» від 21 жовтня 1993 р. № 3543-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – №44. – Ст. 416.
19. «Про оборону України» від 6 грудня 1991 р. № 1932-ХІІ // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 9. – Ст. 106.
20. «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 р. № 1775-ІІІ // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 36. – Ст. 299.
21. «Про страхування» від 7 березня 1996 р. № 85/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 18. – Ст. 78.
22. «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. № 192/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 29. – Ст. 139.
23. «Про іпотеку» від 5 червня 2003 р. № 898-ІУ // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 38. – Ст. 313.
24. «Про Загальнодержавну програму створення військово-транспортного літака Ан-70 та його закупівлі за державним

оборонним замовленням» від 5 лютого 2004 р. № 1462-ІУ // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 19. – Ст. 274.

25. «Про власність» від 7 лютого 1991 р. № 697-ХІІ // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991. – № 20. – Ст. 249.

26. «Про передачу об'єктів права державної та комунальної власності» від 3 березня 1998 р. № 147/98-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – № 34. – Ст. 228.

27. «Про місцеве самоврядування в Україні» від 21 травня 1997 р. № 280/97-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1997. – №24. – Ст. 170.

28. «Про ціни і ціноутворення» від 3 грудня 1990 р. № 507-ХІІ // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1990. – № 52. – Ст. 650.

29. «Про природні монополії» від 20 квітня 2000 р. № 1682-ІІІ // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 30. – Ст. 238.

30. «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 1 липня 2004 р. № 1955-ІУ // Офіційний вісник України. – 2004. – № 30. – Ст. 1996.

31. «Про ратифікацію Угоди про проведення узгодженої політики у визначенні транспортних тарифів» від 10 лютого 1998 р. № 104/98-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1998. – №26. – Ст. 152.

32. «Про приєднання України до Афінської конвенції про перевезення: морем пасажирів та їх багажу 1974 року і Протоколу 1976 року до неї» від 15 липня 1994 р. № 115/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 33. – Ст. 305.

33. «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20 лютого 2003 р. № 545-ІУ // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 17. – Ст. 140.

Постанови, декрети Кабінету Міністрів України:

34. «Концепція реформування транспортного сектору економіки», затверджена постановою від 9 листопада 2000 р. № 1684 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 46. – Ст. 1994.

35. «Про Правила дорожнього руху» від 10 жовтня 2001 р. № 1306 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 41. – Ст. 1852.

36. «Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» від 18 лютого 1997 р. №176 // Офіційний вісник України. – 1997. – Число 8. – С. 142.

37. «Про затвердження Статуту залізниць України» від 6 квітня 1998 р. № 457 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14. – Ст. 548.

38. «Про створення в Україні транспортних коридорів та входження їх до міжнародної транспортної системи» від 30 жовтня 1996 р. № 1324 // Зібрання постанов Уряду України. – 1996. – № 19. – Ст. 543.

39. «Про затвердження Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту України» від 29 лютого 1996 р. № 262 // Зібрання постанов Уряду України. – 1996. – № 8. – Ст. 237.

40. «Про утворення Державного департаменту автомобільного трипс порту» від 30 березня 2000 р. № 586 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 14. – Ст. 561.

41. «Про утворення Державного департаменту морського і річкового транспорту» від 30 березня 2000 р. № 584 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 13. – Ст. 530.

42. «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчені, подія та допуску громадян до керування транспортними засобами» під 8 травня 1993р. № 340 // Урядовий кур'єр. – 1993. – 17 черпни.

43. «Про затвердження Порядку ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України» від 26 вересня 1997 р. № 1069 // Офіційний вісник України. – 1997. – Число 40. – С. 24.

44. Декрет «Про управління майном, що є у загальнодержавній власності» від 15 грудня 1992 р. № 8-92 // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 7. – Ст. 52.

45. «Про передачу об'єктів права державної та комунальної власності» від 21 вересня 1998 р. № 1482 // Офіційний вісник України. – 1998. – №38. – Ст. 1405.

46. «Про встановлення повноважень органів виконавчої влади та виконавчих органів міських рад щодо регулювання цін (тарифів)» від 25 грудня 1996 р. № 1548 // Урядовий кур'єр. – 1997. – 23 січня.

47. «Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом» від 19 березня 1997 р. № 252 // Офіційний вісник України. – 1997. – Число 12. – С. 167.

48. «Положення про Головну державну інспекцію України з безпеки судноплавства», затвержене постановою від 30 грудня 1998 р. № 2098 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 52. – Ст. 1953.

49. «Про Концепцію адаптації законодавства України до законодавства Європейського Союзу» від 16 серпня 1999 р. № 1496 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 33. – Ст. 1735.

50. «Про затвердження Положення про порядок надання морським і річковим судноплавним компаніям статусу національного перевізника» від 21 червня 2001 р. № 668 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 25. – Ст. 1115.

51. «Про затвердження Порядку проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування» від 29 січня 2003 р. № 139 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 6. – Ст. 235.

52. «Про затвердження Положення про використання повітряного простору України» від 29 березня 2002 р. № 401 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 14. – Ст. 727.

53. «Про сертифікацію авіаційної техніки та її компонентів» від 3 жовтня 1997 р. № 1095 // Офіційний вісник України. – 1997. – Число 41. – С. 39.

54. «Положення про Авіаційне страхове бюро», затверджене постановою від 27 квітня 1998 р. № 561 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 17. – Ст. 625.

55. «Про страховий фонд безпеки авіації» від 17 серпня 1998 р. № 1272 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 33. – Ст. 1227.

Накази Міністерства транспорту та зв'язку України:

56. «Про затвердження Інструкції з організації перевезень вантажів повітряним транспортом» від 15 липня 2004 р. № 630 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 32. – Ст. 2192.

57. «Про затвердження Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення» від 14 грудня 1998 р. № 497 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 2. – Ст. 89.

58. «Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні» від 14 жовтня 1997 р. № 363 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 8. – Ст. 312.

59. «Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів» від 21 листопада 2000 р. № 644 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 48. – Ст. 2108.

60. «Про затвердження Правил перевезення пошти автомобільним транспортом» від 12 березня 1997 р. № 32/76 // Офіційний вісник України. – 1997. – Число 22. – С. 93.

61. «Про затвердження Правил перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» від 28 липня 1998 р. № 297 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 40. – Ст. 1506.

62. «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)» від 18 грудня 2003 р. № 136/985 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 1. – Ст. 26; № 6, уточнення.

63. «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом» від 30 січня 2002 р. № 11/50 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 8. – Ст. 381; № 11, уточнення.

64. «Про затвердження Порядку і умов організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом» від 21 січня 1998 р. № 21 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 17. – Ст. 646.

65. «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом» від 26 листопада 2001 р. № 139/821 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 49. – Ст. 2214.

66. «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з виконання авіаційно-хімічних робіт» від 26 листопада 2001 р. № 140/825 // Офіційний вісник України. – 2001. – №49. – Ст. 2215.

67. «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності щодо надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів залізничним транспортом» від 8 червня 2001 р. № 85/363 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 26. – Ст. 1194.

68. «Про затвердження Правил сертифікації експлуатантів» від 29 травня 1998 р. № 204 // Офіційний вісник України. – 1998. – №37. – Ст. Л379.

69. «Про затвердження Програми підготовки авіаційного персоналу в галузі авіаційної безпеки» від 17 лютого 2003 р. № 109 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 17. – Ст. 797.

70. «Про затвердження Типових форм квитків на проїзд пасажирів і перевезення багажу автомобільним транспортом та Тарифних зон перевезення пасажирів автомобільним транспортом на приміських маршрутах» від 31 травня 2000 р. № 278 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 26. – Ст. 1105.

71. «Про затвердження бланків перевізних документів» від 19 листопада 1998 р. № 460.

72. «Про затвердження Положення про сертифікаційну діяльність на залізничному транспорті України» від 1 червня 1998 р. № 207 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 34. – Ст. 1285.

73. «Про затвердження Інструкції про огляд суден, які здійснюють плавання (експлуатуються) на внутрішніх водних шляхах України» від 19 квітня 2001 р. № 225 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 20. – Ст. 897.

74. «Про затвердження Правил технічної експлуатації залізниць України» від 20 грудня 1996 р. № 411 // Офіційний вісник України. – 1997. – Число 8. – С. 212.

75. «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 серпня 2001 р. № 530.

76. «Про затвердження Правил реєстрації цивільних повітряних суден в Україні» від 7 вересня 1999 р. № 434 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 39. – Ст. 1963.

77. «Про затвердження Порядку узгодження нормативної документації на конструкцію транспортних засобів» від 22 червня 2000 р. № 338 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 28. – Ст. 1178.

78. «Про утворення Інспекції Головного державного реєстратора флоту» від 20 жовтня 1997 р. № 369 // Офіційний вісник України. – 1997. – Число 46. – С. 247.

79. «Про затвердження Положення про збір за реєстрацію суден у Державному судновому реєстрі України і Судновій книзі України» від 27 березня 1998 р. № 93 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 15. – Ст. 575.

80. «Про соціальні пасажирські авіаційні тарифи на перевезення в межах України» від 22 березня 2004 р. № 236.

81. «Про затвердження Правил реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів» від 28 вересня 2004 р. № 856 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 42. – Ст. 2783.

82. «Про затвердження Коефіцієнтів, що застосовуються до тарифів Збірника тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України» від 27 грудня 2002 р. № 934 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 1. – Ст. 35.

83. «Про затвердження Збірника тарифів на комплекс робіт, пов'язаних з обробленням вантажів у портах України» від 31 жовтня 1995 р. №392.

84. «Про затвердження Тарифів на перевезення пасажирів і багажу автомобільним транспортом (який працює у звичайному режимі руху) у міжміському внутрішньообласному і приміському сполученні в межах Київської області» від 11 серпня 2004 р. № 721 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 34. – Ст. 2292.

85. «Про затвердження Правил користування вагонами і контейнерами» від 25 лютого 1999 р. № 113 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 11. – Ст. 457.

86. «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України» від 20 січня 1997 р. № 18.

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

88. «Правила заявлення та розгляду претензій», затверджені наказом від 28 травня 2002 р. № 334 // Офіційний вісник України. – 2002. – №28. – Ст. 1345.

89. «Про затвердження тарифів на перевезення вантажів залізничними під'їзними коліями, вантажно-розвантажувальні роботи та інші послуги, що надаються підприємствами промислового залізничного транспорту» від 5 листопада 2002 р. № 194 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 47. – Ст. 2181.

90. «Про затвердження ставок плати за користування вагонами і контейнерами залізниць» від 2 лютого 1999 р. № 53 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 8. – Ст. 311.

91. «Про затвердження Правил перевезення пошти та експлуатації поштових вагонів на залізницях України» від 20 березня

1997 р. № 26/90 // Офіційний вісник України. – 1997. – Число 15. – С. 185.

92. «Про затвердження Інструкції про порядок реєстрації ліній закордонного плавання» від 31 травня 2000 р. № 276 (в редакції наказу Мінтрансзв'язку від 6 жовтня 2004 р. № 884) // Офіційний вісник України. – 2004. – № 43. – Ст. 2846.

93. «Про затвердження Зборів і плат за послуги, що надаються суднам у морських торговельних портах України» від 27 червня 1996 р. № 214.

94. «Про введення в дію рішення колегії від 07.07.2003 р. № 20 «Про план і порядок реалізації Указу Президента України від 10.06.2003 р. № 502/2003 «Про рішення Ради національної безпеки і оборони України від 06.06.2003 р. «Про стан виконання Указу Президента України від 10.08.98 р. № 861 «Про створення Дунайського біосферного заповідника» та перспективи будівництва судноплавного шляху Дунай – Чорне море» від 10 липня 2003 р. № 514.

95. «Про затвердження Плану заходів щодо реалізації Програми діяльності Кабінету Міністрів України на 2003 р.» від 26 травня 2003 р. № 384.

96. «Про затвердження Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті» від 20 листопада 2003 р. № 904 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 52. – Ст. 2844.

97. «Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів річковим, морським транспортом» від 15 грудня 2003 р. № 131/975 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 52. – Ст. 2896.

98. «Про організацію та контроль за договірною роботою в Міністерстві транспорту України» від 13 червня 2002 р. – № 381.

99. «Про створення Державного унітарного підприємства «Агентство морської безпеки» від 9 квітня 2004 р. – № 293.

100. «Про створення Інспекції контролю суден державою порту» від 15 березня 2004 р. – № 204.

101. «Про затвердження Інструкції про порядок здійснення контролю за виконанням судноплавними компаніями України нормативних актів з питань безпеки судноплавства» від 26 листопада

2004 р. № 1048 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 50. – Ст. 3304.

102. «Про затвердження Положення про капітана морського торговельного порту України» від 18 жовтня 2000 р. № 573 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 45. – Ст. 1968.

103. «Про затвердження Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом» від 13 грудня 2004 р. № 1098 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 52. – Ст. 3468.

104. «Про затвердження Положення про Інспекцію державного портового нагляду морського торговельного порту України» від 18 жовтня 2000 р. № 574 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 45. – Ст. 1969.

105. «Про затвердження Положення про державну морську лоцманську службу» від 11 вересня 2000 р. № 498 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 42. – Ст. 1809.

106. «Про затвердження Типового положення про службу регулювання руху суден» від 28 травня 2001 р. № 340 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 26. – Ст. 1195.

107. «Про затвердження Положення про лоцмана – оператора служби регулювання руху суден» від 28 травня 2001 р. № 341 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 26. – Ст. 1196.

108. «Про затвердження Порядку проведення конкурсу щодо надання судноплавним компаніям статусу національного перевізника» від 4 вересня 2001 р. № 584 // Офіційний вісник України. – 2001. – №38. – Ст. 1742.

109. «Про надання ВАТ «Українське Дунайське пароплавство» статусу національного перевізника» від 29 жовтня 2001 р. № 729.

110. «Про надання судноплавній компанії «Укрферрі» статусу національного перевізника» від 26 квітня 2002 р. № 284.

111. «Про затвердження Порядку укладання договорів страхування морських суден, що перебувають у державній власності і передаються судновласниками у фрахт, оренду, лізинг» від 17 травня 1999 р. № 260 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 25. – Ст. 1202.

112. «Про затвердження Типового технологічного процесу надання послуг пасажирських автостанцій та автовокзалів» від 28 серпня 2001 р. № 565.

113. «Про затвердження Типового положення про Систему управління безпекою руху на автомобільному транспорті (на всіх рівнях – міністерство – підприємство)» від 12 листопада 2003 р. № 877.

114. «Про затвердження Інструкції про розслідування порушень порядку використання повітряного простору України» від 27 січня 2003 р. № 50/18 // Офіційний вісник України. – 2003. – №8. – Ст. 327.

115. «Про затвердження Порядку контролю за додержанням Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів, вантажів повітряним транспортом та Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з виконання авіаційно-хімічних робіт» від 1 липня 2002 р. № 70/434 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 31. – Ст. 1496.

116. «Про затвердження Положення про сертифікацію суб'єктів, які здійснюють підготовку персоналу з продажу авіаційних перевезень» від 26 грудня 2000 р. № 740 // Офіційний вісник України. – 2001. – №4. – Ст. 146.

117. «Про затвердження Положення про сертифікацію суб'єктів, що надають агентські послуги з продажу авіаційних перевезень на території України» від 27 грудня 1999 р. № 629 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 7. – Ст. 291.

118. «Про затвердження Правил сертифікації виробництва авіаційної техніки (розділи Г, О частини 21 Авіаційних правил України «Процедури сертифікації авіаційної техніки»)» від 14 грудня 2000 р. № 703 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 3. – Ст. 86.

119. «Про затвердження Правил сертифікації організацій з технічного обслуговування авіаційної техніки» від 29 травня 1998 р. № 205 // Офіційний вісник України. – 1998. – № 36. – Ст. 1341.

120. «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» від 25 липня 2003 р. № 568 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 36. – Ст. 1958.

121. «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» від 14 жовтня 2003 р. № 793 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 46. – Ст. 2407.

122. «Про затвердження Правил виконання чартерних рейсів» від 18 травня 2001 р. № 297 // Офіційний вісник України. – 2001. – №22. – Ст. 1024.

123. «Про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами» від 24 грудня 1996 р. № 415 // Офіційний вісник України. – 1997. – Число 16. – С. 146.

124. «Про затвердження Правил з пошуку та рятування в цивільній авіації України» від 16 серпня 1999 р. № 404 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 41. – Ст. 2059.

125. «Про затвердження Правил обслуговування аеронавігаційною інформацією» від 1 липня 2004 р. № 564 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 30. – Ст. 2050.

126. «Про затвердження Положення про порядок формування і використання страхового фонду безпеки авіації» від 30 грудня 1998 р. № 553/273/400/93 // Офіційний вісник України. – 1999. – № 3. – Ст. 120.

127. «Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент» від 25 серпня 1924 р.

128. «Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил стосовно накладення арешту на морські судна для забезпечення цивільного позову» від 10 травня 1952 р.

129. «Міжнародна конвенція про морські застави та іпотеки» від 6 травня 1993 р.

130. «Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу» від 9 жовтня 1997 р.

131. «Конвенція про дорожній рух» від 8 листопада 1968 р.

132. «Міжнародний кодекс з управління безпечною експлуатацією суден та попередженням забруднення» від 4 листопада 1993 р.

133. «Міжнародна конвенція про підготовку і дипломування моряків та несення вахти 1978 року».

134. «Конвенція Міжнародної організації праці № 147 про мінімальні норми на торговельних суднах» від 29 жовтня 1976 р.

135. «Міжнародна конвенція про охорону життя людини на морі 1974 р.»

136. «Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 року».

138. «ІНКОТЕРМС» Офіційні правила тлумачення торговельних термінів Міжнародної торгової палати у редакції 2000 року».

139. «Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року».

140. «Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень» від 12 жовтня 1929 р.

141. «Гаазький протокол від 1955 року до «Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень».

142. «Статут внутрішнього водного транспорту Союзу РСР», затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. №1801.

143. «Статут автомобільного транспорту Української РСР», затверджений Постановою Ради Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. № 401.

144. Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Положення про порядок проведення конкурсу на право експлуатації міжнародної повітряної лінії» від 24 грудня 2004 р. № 248 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 52. – Ст. 3473.

145. Наказ Державної служби України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації «Про затвердження Положення про призначене авіапідприємство з боку України на експлуатацію міжнародної повітряної лінії» від 24 грудня 2004 р. № 247 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 52. – Ст. 3472.

146. Роз'яснення Вищого арбітражного суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевозок вантажів автомобільним транспортом» від 21 липня 1992 р. № 01-6/856.

147. Роз'яснення Вищого господарського суду України «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею» від 29 травня 2002 р. № 04-5/601.

148. «Інструкція щодо складання державної статистичної звітності про наявність торговельних суден за формою № 2-вод», затверджена наказом Державного комітету статистики України від 22 лютого 2001 р. № 102 // Офіційний вісник України. – 2001. – № 11. – Ст. 474.

149. «Інструкція про порядок вчинення нотаріальних дій нотаріусами України», затверджена наказом Міністерства юстиції України від 3 березня 2004 р. № 20/5 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 10. – Ст. 639; № 15, уточнення.

150. «Положення (стандарт) бухгалтерського обліку 7 «Основні засоби», затверджене наказом Міністерства фінансів України від 27 квітня 2000 р. № 92 // Офіційний вісник України. – 2000. – №21. – Ст. 871.

151. «Інструкція про проведення державної реєстрації, перереєстрації та обліку транспортних засобів, оформлення і видачі реєстраційних документів, номерних знаків на них та здійснення

перевірок реєстраційно-екзаменаційних підрозділів Державної інспекції МВС України», затверджена наказом Міністерства внутрішніх справ України від 10 квітня 2002 р. № 335 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 24. – Ст. 1193.

152. Рішення Ради глав урядів СНД «Концепція встановлення узгодженої тарифної політики на залізничному транспорті держав – учасниць Співдружності Незалежних Держав» від 18 жовтня 1996 р.

153. Інформаційний лист Вищого господарського суду України «Про застосування деяких норм Статуту залізниць України та Правил перевезення вантажів» від 20 серпня 2001 р. № 01-8/917.

154. Декрет Ради народних комісарів РРФСР «Про межі компетенції Народного Комісаріату шляхів сполучення в справі транспорту» від 20 лютого 1918 р.

155. Рішення Конституційного Суду України «У справі за конституційним зверненням Товариства з обмеженою відповідальністю «Торговий Дім «Кампус Коттон клуб» щодо офіційного тлумачення положення частини другої статті 124 Конституції України (справа про досудове врегулювання спорів)» від 9 липня 2002 р. № 15-рп/2002 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 28. – Ст. 1333.

156. Рішення Конституційного Суду України «У справі за конституційним поданням 49 народних депутатів України щодо відповідності Конституції України (конституційності) положення частини першої статті 73 Кодексу торговельного мореплавства України (справа про морський порт як державне підприємство)» від 15 грудня 2004 р. № 21-рп/2004 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 51. – Ст. 3375.

157. Рішення колегії Міністерства транспорту України «Про стан відомчої контрольно-ревізійної роботи та завдання щодо підвищення її ефективності у 2003 році» від 31 січня 2003 р. № 3.

158. Наказ Державної митної служби України «Про затвердження Порядку митного контролю та митного оформлення енергоносіїв, що переміщуються через митний кордон України морським та річковим транспортом» від 29 лютого 2000 р. № 117 // Офіційний вісник України. – 2000. – № 18. – Ст. 759.

159. Наказ Державної митної служби України «Про затвердження Інструкції про організацію митного контролю та митного оформлення суден і товарів, що переміщуються ними» від 17 вересня 2004 р. № 678 // Офіційний вісник України. – 2004. – № 41. – Ст. 2731.

160. «Правила перевезення вантажів з опломбуванням вантажних приміщень суден пломбами відправника (РД 31.10.20-89)», затверджені Міністерством морського флоту СРСР 2 січня 1990 р.

161. «Правила складання актів при морських перевезеннях вантажів і багажу (РД 31.10.08-89)», затверджені Міністерством морського флоту СРСР 2 січня 1990 р.

162. «Правила перевезення пасажирів, ручної поклажі і багажу та надання послуг на суднах і в портах Міністерства морського флоту СРСР» (РД 31.16.02-87), затверджені Міністерством морського флоту СРСР 28 лютого 1987 р.

163. «Загальні правила перевезення вантажів (РД 31.10.10-89)», затверджені Міністерством морського флоту СРСР 2 січня 1990 р. Рішення колегії Міністерства транспорту та зв'язку України «Про підсумки реалізації Програми розвитку внутрішніх авіаційних перевезень» від 26 грудня 2003 р. № 40.

164. Розпорядження Державної комісії з регулювання ринків фінансових послуг України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження страхової діяльності» від 28 серпня 2003 р. № 40 // Офіційний вісник України. – 2003. – № 38. – Ст. 2047.

Додаткова:

165. Алексеев С. С. Общая теория права. У 2 кн. – М.: Юрид. лит., 1981. – Т. 1. – 360 с; 1982. – Т. 2. – 360 с.

166. Быков А. Г., Половинчак Д. И., Савичев Г. П. Комментарий к уставам автомобильного транспорта союзных республик. – М.: Юрид. лит., 1978. – 232 с.

167. Іжевський В. К., Мілошевич А. В. Правове регулювання транспортною системою України. – К., 2000. – 141 с.

168. Демский З. Ф. Транспорт, пассажир, право. – К.: Об-во «Знание» УССР, 1987. - 48 с.

169. Державне управління: Теорія і практика / За ред. В.Б. Авер'янова. – К.: Юрінком Інтер, 1999. – 432 с.

170. Егiazаров В. А. Транспортное право: Учеб. пособие. – М.: Юрид. лит., 1999. – 416 с.

171. Загальна теорія держави і права: Навч. посібник / Л.М. Колодій, В.В. Копейчиков, С.Л. Лисенков та ін.; За ред. В.В. Копейчикова. – Стер. вид. – К.: Юрінком Інтер, 2001. – 320 с.

172. Зобов'язальне право: теорія і практика: Навч. посібник / О.В. Дзера, Н.С. Кузнецова, В.В. Луць та ін.; За ред. О.В. Дзери. – К.: Юрінком Інтер. – Стер. вид. – 2000. – 912 с.

173. Колодій А. М. Принципи права України. – К.: Юрінком Інтер, 1998. – 208 с. Конституційне право України / За ред. В.Ф. Погорілка. – К., 2000. - 416 с.

174. Кубко Е.Б. Про предмет адміністративного права // Право України. – 2000. – № 5. – С. 3-7. Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності. – К.: Юрінком Інтер, 1999. – 560 с.

175. Муніципальне право України: Підручник / За ред. В.Ф. Погорілка, О.Ф. Фрицького. – К.: Юрінком Інтер, 2001. – 352 с. Сиваков О.В., Новосельцев А.Б., Ермолаев В.Г., Моковский Ю.Б.

176. Транспортное право: Учеб. пособие. – М.: «Былина», 2000. – 416 с.

177. Симонян А. А., Шуркалин А. К. Развитие железнодорожного транспорта: Экономический аспект. – М.: Знание, 1983. – 64 с.

178. Смирнов В. Т., Яковлева В. Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. – Л.: Изд-во Ленинградского ун-та, 1978. – 222 с.

179. Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / За ред. С.С. Яценка. – К: А.С.К., 2002. – 936 с.

180. Кодекс України об административных правонарушениях (Научно-практический комментарий). – Харьков: ООО «Одиссей», 2000. – 1008 с.

181. Кодекс України про адміністративні правопорушення з постатейними матеріалами / Відп. ред. Е.Ф. Демський – К.: Юрінком Інтер, 2001. – 1088 с.

ЗМІСТ

Тема 1. Поняття, предмет і система транспортного права України.....	
Тема 2. Державне управління на транспорті.....	
Тема 3. Суб'єкти транспортного права.....	
Тема 4. Транспортні правопорушення та юридична відповідальність.....	
Тема 5. Підприємницька діяльність на транспорті.....	
Тема 6. Основи автотранспортного права України.....	
Тема 7. Основи залізничного права.....	

Тема 8. Основи повітряного права.....	
Тема 9. Основи морського права.....	
Тема 10. Основи річкового транспорту.....	
Література.....	
Основна.	
Додаткова.	

Навчальне видання

ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО

Конспект лекцій

Укладач:

Селезень С.В.

Відповідальний за випуск:

Бережний В.М.

Підп. до друку

Формат

Папір офсетний

Друковано на ризографі

Умовн. - др..арк.

Обл.. - вид. арк.

Зам №

Тираж прим.

Ціна договірна

Адреса редакції видавництва і поліграфічного підприємства
ХНАДУ 61002 Харків - 02, вул.. Петровського,25

Надруковано видавництвом Харківського національного
автомобільно –дорожнього університету