



**МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ**  
**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ**  
**ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

## **ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО**

*Навчальний посібник*

**Харків 2022**

**УДК 656.96 (075)**  
**Т 654**

*Рекомендовано вченою радою Українського державного університету  
залізничного транспорту як навчальний посібник  
(витяг з протоколу № 2 від 24.03.2022 р.)*

**Рецензенти:**

д-р юрид. наук, професор Т. П. Мінка (Університет митної справи та фінансів, м. Дніпро)

д-р техн. наук, професор В. Воронько (ХНУМГ ім. О. М. Бекетова)

д-р юрид. наук, доцент К. В. Ростовська (ХНУ ім. В. Н. Каразіна)

**Авторський колектив:**

А. О. Ковальов, К. В. Кім, С. М. Продащук, О. В. Ковальова

**Т 654** Транспортне право: Навч. посібник / А. О. Ковальов, К. В. Кім,  
С. М. Продащук та ін. – Харків: УкрДУЗТ, 2022. – 189 с., табл. 3.

ISBN

Навчальний посібник ознайомлює здобувачів вищої освіти з основними поняттями дисципліни, ознаками, структурою, класифікацією норм транспортного права, транспортно-правовими нормами та джерелами транспортного права, організаційно-правовими засадами діяльності транспорту загального користування України, державним регулюванням різних видів транспорту, а також ліцензуванням транспортної діяльності та договорами, що складаються на різних видах транспорту, всебічно висвітлює процес регулювання та контролю діяльності різних видів транспорту у внутрішньодержавному та міжнародному сполученнях; розкриває поняття правопорушень і розслідування подій на транспорті та юридичну відповідальність. Розглянуто процедуру складання і розгляду актів, претензій і позовів. Також у посібнику наведено пояснення щодо відповідальності за охорону природи, шкоду, заподіяну транспортом, і забруднення навколишнього середовища.

Навчальний посібник сприяє навчанню майбутнього бакалавра самостійно розв'язувати задачі в галузі транспортного права, а також набуттю знань прав, обов'язків і відповідальності залізниць, вантажо-відправників, вантажоодержувачів, пасажирів, а також інших фізичних і юридичних осіб, які користуються послугами різних видів транспорту.

Посібник може бути використаний при виконанні практичних завдань, призначений для здобувачів, які навчаються за спеціальністю «Організація перевезень та управління на транспорті» (залізничний транспорт) за всіма освітніми програмами та «Цивільна безпека».

УДК 656.96 (075)

ISBN

© Український державний університет  
залізничного транспорту, 2022.

## ЗМІСТ

Вступ.....	7
Розділ 1. Регулювання діяльності транспорту у внутрішньому сполученні. Нормативно-правові акти. Транспортно-правові норми та джерела транспортного права. Поняття, ознаки, структура, класифікація норм транспортного права..	9
1.1. Джерела транспортного права.....	11
1.2. Організаційно-правові засади діяльності транспорту загального користування України.....	12
1.3. Державне регулювання транспортної діяльності.....	13
1.4. Ліцензування транспортної діяльності.....	15
1.5. Сертифікація транспортних засобів.....	17
1.6. Вимоги до транспортних засобів.....	22
Розділ 2. Регулювання діяльності транспорту в міжнародному сполученні .....	25
2.1. Ліцензування транспортної діяльності при міжнародних перевезеннях.....	27
2.2. Сертифікація транспортних засобів при міжнародних перевезеннях.....	30
2.3. Дозвіл на здійснення міжнародних перевезень.....	31
2.4. Засоби вирішення спорів.....	32
Розділ 3. Регулювання діяльності автомобільного транспорту.....	35
3.1. Контроль за дотриманням допуску на автомобільному транспорті.....	35
3.2. Договори автомобільного транспорту.....	39
Розділ 4. Регулювання діяльності морського транспорту. Регулювання діяльності річкового транспорту.....	41
4.1. Регулювання діяльності морського і річкового транспорту.....	41
4.2. Договори морського і річкового транспорту.....	44
Розділ 5. Регулювання діяльності повітряного транспорту... ..	50
5.1. Контроль за дотриманням допуску на повітряному транспорті.....	50
5.2. Державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації.....	51

5.3. Державне регулювання використання повітряного простору України.....	52
5.4. Договори повітряного транспорту.....	55
Розділ 6. Регулювання діяльності залізничного транспорту	58
6.1. Контроль за дотриманням допуску на залізничному транспорті.....	64
6.2. Транспортні договори.....	66
6.3. Договори залізничного транспорту.....	72
6.4. Накладна, правила її оформлення і юридичне значення як договору на перевезення вантажу.....	73
6.5. Штраф за неправильно зазначені відомості в накладній.....	77
6.6. Транспортні договори про надання інших видів транспортних послуг або комплексу послуг.....	79
6.7. Правила планування і обліку виконання перевезень вантажів залізничним транспортом України.	
Відповідальність залізниць і вантажовідправників за невиконання плану перевезень вантажів.....	80
6.8. Облік виконання плану перевезення вантажів.....	84
6.9. Відповідальність за невиконання плану перевезень вантажів.....	87
6.10. Права, обов'язки і відповідальність сторін і учасників договору на перевезення вантажу в процесі його підготовки до перевезення, приймання і видачі.....	93
6.11. Правові взаємовідносини залізниць з підприємствами, на території яких є під'їзні колії. Нормативні документи з питань взаємовідносин залізниць з під'їзними коліями і їхні правові норми і правила .....	96
6.12. Договори про експлуатацію під'їзних колій і договори про подачу та забирання вагонів .....	98
6.13. Порядок укладання договорів про експлуатацію під'їзних колій і договорів про подачу та забирання вагонів.....	100
6.14. Вантажні фронти.....	103
6.15. Перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.....	104
6.16. Правила перевезень пасажирів, багажу і товаробагажу у прямому міжнародному сполученні. Відповідаль-	

ність залізниць і пасажирів при перевезеннях у внутрішньому і прямому міжнародному сполученнях....	105
6.17. Відповідальність залізниць, що впливає з договору на перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні. Правила складання актів при перевезенні вантажів у внутрішньому і міжнародному сполученні...	108
6.18. Відповідальність залізниць, що впливає з договору на перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні.....	109
Розділ 7. Регулювання діяльності трубопровідного транспорту.....	112
7.1. Контроль за дотриманням допуску на трубопровідному транспорті.....	112
7.2. Договори трубопровідного транспорту.....	114
Розділ 8. Регулювання діяльності міського електричного транспорту.....	116
Розділ 9. Регулювання змішаних перевезень .....	120
9.1. Договори при перевезеннях у змішаному сполученні. Правила перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному і залізнично-поромному сполученні .....	120
9.2. Договори при перевезеннях у змішаному сполученні	124
9.3. Основні положення договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні.....	126
9.4. Вузлові угоди .....	127
9.5. Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні в межах України.....	129
9.6. Відповідальність за перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні в межах України.....	131
Розділ 10. Відповідальність за охорону природи.....	133
10.1. Контроль щодо охорони природи .....	133
10.2. Відповідальність за шкоду, заподіяну транспортом	135
10.3. Відповідальність за забруднення навколишнього середовища.....	136
10.4. Особливості застосування цивільної відповідальності.....	138

10.5. Адміністративна та кримінальна відповідальність за екологічні правопорушення і злочини .....	139
10.6. Юридична відповідальність за порушення екологічного законодавства .....	139
Розділ 11. Правопорушення на транспорті та юридична відповідальність .....	142
11.1. Розслідування подій на транспорті. Класифікація транспортних подій на залізницях України .....	142
11.2. Правопорушення на транспорті та юридична відповідальність.....	148
11.3. Транспортні злочини та особливості кримінальної відповідальності.....	149
11.4. Адміністративні проступки на транспорті та відповідальність за їх скоєння.....	154
Розділ 12. Складання і розгляд актів, претензій, позовів .....	159
12.1. Складання і розгляд актів при перевезенні вантажів у внутрішньому і міжнародному сполученні .....	159
12.2. Складання і розгляд претензій .....	165
12.3. Подання позовів.....	174
Контрольні запитання для самостійної підготовки.....	179
Задачі з транспортного права та приклади їх розв'язання....	183
Бібліографічний список.....	185

## ВСТУП

Розвиток транспорту зумовив активізацію національної транспортної політики, чому сприяє унікальне географічне положення України, що має забезпечити органічне приєднання її до світового співтовариства, передусім завдяки просуванню на зовнішніх ринках послуг національного транспорту. У зв'язку з цим має місце стійка тенденція до збільшення обсягів міжнародної торгівлі та визначення найоптимальніших вантажопотоків із найменшими витратами. Транспортне право України є міжгалузевим комплексом, що складається з норм різних галузей права. Підставою для їх об'єднання є матеріальна відокремленість транспортної діяльності, регулювати яку і покликане транспортне право.

Отже, метою викладання навчальної дисципліни «Транспортне право» є знання транспортно-правових норм, понять і класифікацій норм транспортного права, організаційно-правових засад діяльності всіх видів транспорту загального користування як у межах України, так і при міжнародних перевезеннях та уявлення щодо прийомів та організації регулювання діяльності інших видів транспорту.

Дисципліна «Транспортне право» дає здобувачам:

- базову сукупність інформації та вмінь, що формує в них необхідні знання і навички, здатність реалізувати свої права і обов'язки як члена суспільства. Усвідомлювати цінності громадянського (вільного демократичного) суспільства та необхідність його сталого розвитку, верховенства права, прав і свобод людини і громадянина в Україні; навички здійснення безпечної професійної діяльності у сфері транспортних систем і технологій;

- здатність організовувати та керувати перевезенням вантажів за видами транспорту, а також організовувати взаємодію видів транспорту, міжнародні перевезення з застосуванням методів оформлення митної документації та контролю і транспортно-експедиторське обслуговування вантажів;

- вміння правильно застосовувати правові норми законів та інших нормативно-правових актів, що регулюють у суспільстві

відносини, пов'язані з діяльністю транспорту; розробляти і використовувати транспортні технології з урахуванням вимог до збереження навколишнього середовища;

- можливість пояснювати експлуатаційну, техніко-економічну, технологічну, правову, соціальну та екологічну ефективність організації перевезень; використовувати методи організації транспортно-експедиторського обслуговування різних видів сполучень; застосовувати ефективні методи керування роботою транспортних систем при конфліктних ситуаціях і конфліктних інтересах елементів різних логістичних систем;

- уявлення про практику роботи спеціалізованих господарських судів (місцевих, апеляційних, Вищого) при здійсненні ними правосуддя в господарських відносинах між залізницями і юридичними особами (у тому числі іноземними) і громадянами-суб'єктами підприємницької діяльності.



## **Розділ 1. Регулювання діяльності транспорту у внутрішньому сполученні. Нормативно-правові акти. Транспортно-правові норми та джерела транспортного права. Поняття, ознаки, структура, класифікація норм транспортного права**

*Норма транспортного права* – це правило поведінки, що набуває якостей нормативності і загальнообов'язковості в чітко встановленому порядку.

Ознаки норм транспортного права:

- 1) вони є формально визначеним правилом поведінки;
- 2) вони являють собою правило поведінки, що має загальнообов'язковий характер, оскільки формується і встановлюється державою;
- 3) вони набувають властивостей нормативності та загальнообов'язковості в суворо встановленому порядку;
- 4) забезпечуються державою;
- 5) мають відповідну структуру – гіпотеза, диспозиція, санкція.

*Гіпотеза* – це частина транспортної правової норми, у якій міститься вказівка на ті умови, за яких настає чинність правил, встановлених у диспозиції.

*Диспозиція* – це частина транспортної правової норми, у якій у вигляді владного примусу визначається те, як повинні (чи можуть) вести себе суб'єкти – учасники транспортних суспільних відносин.

*Санкція* – це частина транспортної правової норми, яка містить вказівку на ті правові наслідки, що наступають через порушення правила, зафіксованого в диспозиції, чи умови, зазначеної в гіпотезі.

Класифікація правових норм:

- а) за функціональною спрямованістю – регулятивні й охоронні;
- б) предметом регулювання – матеріальні та процесуальні;
- в) формою (характером) припису – зобов'язуючі, заборонні, дозвоільні, заохочувальні, рекомендаційні;
- г) метою дії – простір, час, суб'єкти.

Регулятивна норма встановлює права і обов'язки суб'єктів, умови їх виникнення та дії.

Охоронна норма визначає умови застосування до суб'єкта відповідних заходів державного примусового впливу, їхній характер і зміст.

Матеріальна норма визначає певну модель поведінки шляхом встановлення прав та обов'язків суб'єктів права.

Процесуальна норма встановлює процедури, тобто послідовність дій, необхідних для реалізації прав і обов'язків, передбачених нормами матеріального права.

Зобов'язуюча норма наказує об'єкту здійснювати якісь дії конкретного змісту.

Заборонна норма наказує суб'єкту утриматися від вчинення певного роду дій.

Дозвільна норма вказує на можливість робити визначені дії, що наділяють суб'єктів визначеними правами.

Заохочувальна норма установлює заходи заохочення за варіант поведінки суб'єктів, що його схвалюють держава і суспільство і яке полягає в сумлінній і продуктивній праці.

Рекомендаційна норма установлює варіанти бажаної, з погляду держави, поведінки суб'єктів.

Транспортні норми можна класифікувати і за межею дій:

– за простором – загальнодержавні, регіональні, місцеві;

– часом – безстрокові, строкові, разові;

– суб'єктами – регулюють діяльність у сфері транспортних відносин фізичних осіб, юридичних осіб, соціальних спільнот.

Систему транспортного права складають Загальна та Особлива частини.

Загальна частина включає норми права, що визначають поняття транспортного права, його джерела, окреслюють коло транспортних правовідносин і їхніх учасників, організаційно-правові засади керування транспортом, правові засади господарської діяльності підприємств транспорту, юридичну відповідальність за правопорушення на транспорті, порядок укладення та виконання транспортних договорів.

Загальна частина є основою для встановлення та дії норм Особливої частини транспортного права, у якій норми Загальної частини конкретизуються стосовно організації та здійснення перевезень окремими видами транспорту.

## 1.1. Джерела транспортного права

*Джерела (або форма) права* – це конкретні форми зовнішнього вираження загальнообов'язкових правил поведінки, встановлених або санкціонованих державою, через яке ці правила мають свій владно-регулюючий вплив на суспільні відносини.

*Нормативно-правовий акт* – це письмовий документ відповідного державного органу, яким встановлюються, змінюються або приймаються норми права, що за своїм змістом є правилами загального характеру. Усі нормативні акти прийнято поділяти на закони і підзаконні нормативні акти.

*Закон* – прийнятий у визначеному основним законом держави порядку акт органу законодавчої влади або прийнятий шляхом референдуму акт, що врегульовує основні суспільні відносини, має вищу юридичну силу відносно інших правових актів.

Класифікація джерел транспортного права.

1. Конституція України – основний закон.
2. Законодавчі акти України: закони України, кодекси, статuti, настанови та інші кодифіковані акти: Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Закон України «Про транспорт», Закон України «Про дорожній рух», Закон України «Про залізничний транспорт», Закон України «Про автомобільний транспорт», Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства та інше.
3. Постанови Верховної Ради України.
4. Укази та розпорядження Президента України.
5. Постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України.
6. Нормативні накази, інструкції та інші документи центральних органів виконавчої влади (міністерств, державних комітетів і відомств).
7. Нормативні акти (накази, інструкції, правила та інші документи) структурних підрозділів транспорту, наприклад, АТ «Укрзалізниця» або Управління Південно-Західної залізниці.
8. Нормативні акти державних адміністрацій і органів місцевого самоврядування, що стосуються транспортних відносин.

9. Міжурядові угоди України з іншими державами та міжнародно-правові акти, ратифіковані й визнані Україною.

10. До джерел транспортного права належать також окремі нормативно-правові акти колишніх Союзу РСР та УРСР, що не відмінені й не оновлені в установленому порядку та не суперечать Конституції України і чинному законодавству.

11. Нормативні договори та з урахуванням раніше викладеного – судова й адміністративна практика.

## **1.2. Організаційно-правові засади діяльності транспорту загального користування України**

Відповідно до Закону України «Про транспорт» (ст. 21-37)



до транспортної системи України входять:

1) транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен);

2) промисловий залізничний транспорт;

3) відомчий транспорт;

4) трубопровідний транспорт;

5) шляхи сполучення загального користування, дороги;

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

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


8) землі транспорту, захисні та укріплювальні насадження, берегоукріплювальні споруди, снігозахисні споруди, придорожні лісосмуги тощо;

9) промислові, будівельні підприємства; підприємства промислового залізничного транспорту; судноремонтні, суднобудівні-судноремонтні заводи; ремонтні заводи цивільної авіації; ремонтно-будівельні організації; ремонтно-експлуатаційні депо; заводи з ремонту рухомого складу і виготовлення запасних частин; підприємства зв'язку, споруди локомотивного, вагонного, колійного, вантажного, пасажирського енергетичного

господарства і сигналізації; системи керування повітряним рухом, навігаційного господарства; водопостачання, каналізації; гідротехнічні споруди тощо;

10) науково-дослідні, проєктно-конструкторські організації, навчальні заклади, технічні школи; заклади підготовки та перепідготовки кадрів, підвищення їхньої кваліфікації; кваліфікаційно-експертні заклади;

11) підприємства, установи та заклади соціально-культурної сфери (заклади 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 [6] .

Єдина транспортна система України призначена, за ст. 21 Закону України «Про транспорт»:

1) задовольняти вимоги суспільного виробництва та національної безпеки;

2) мати розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, у тому числі для складування і технологічної підготовки вантажів для транспортування;

3) забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

### **1.3. Державне регулювання транспортної діяльності**

Транспорт є самостійною галуззю економіки, до складу якої входять комплексні системи – авіаційний, автомобільний, залізничний, морський, річковий, повітряний транспорт, міський електротранспорт, метрополітен тощо, що, крім процесу транспортування, включають організаційні (управлінські) процеси, процеси матеріального та нематеріального виробництв; охоплюють значну кількість працівників, розміщені на всій території України та мають у своїй структурі підприємства й організації різних форм власності.

Нормальне і безпечне функціонування транспортної системи, однієї з найскладніших галузей економіки, можливе лише за умови існування відповідного сучасним умовам державного управління.

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

Державне управління в галузі транспорту має забезпечувати:

– своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях і потреб оборони України;

– захист прав громадян під час їхнього транспортного обслуговування;

– безпечне функціонування транспорту;

– додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;


– захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств та організацій транспорту і споживачів транспортних послуг;

– створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;

– обмеження монополізму та розвиток конкуренції;

– координацію роботи різних видів транспорту;

– ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;

– охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту (ст. 3 Закону України «Про транспорт») [6] .

Державне керування діяльністю транспорту здійснюється шляхом проведення та реалізації економічної (податкової, фінансово-кредитної, тарифної, інвестиційної) і соціальної політики, включаючи надання дотацій на пасажирські перевезення.


Державне керування в галузі транспорту здійснюють центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, дорожнього господарства, туризму та інфраструктури, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їхньої компетенції.

Основним призначенням державного управління є здійснення виконавчої влади, у процесі якої реалізуються завдання, функції та інтереси держави. Разом з тим для безпосереднього керування галузями економіки, соціально-культурної сфери та адміністративно-політичною діяльністю характерною є розпорядча діяльність.


Під державним керуванням розуміється організаційно-владна виконавчо-розпорядча діяльність органів державного управління, що функціонує на основі і для виконання законів і перебуває в повсякденному практичному здійсненні функцій держави.

Нормальне і безпечне функціонування транспортної системи, як однієї з найскладніших галузей виробництва, можливе лише за умови відповідного державного регулювання, всебічної державної фінансової, економічної, соціальної та адміністративної підтримки.

Найбільш узагальненими функціями державного управління для всіх видів транспорту є такі:


- функції, пов'язані з експлуатаційною діяльністю транспортних засобів;
- функції, пов'язані з правовим забезпеченням діяльності транспортної системи;
- функції, пов'язані з фінансово-економічною діяльністю;
- функції, пов'язані з соціальним розвитком, охороною навколишнього середовища;
- функції, пов'язані з адміністративно-політичною діяльністю [6] .

#### **1.4. Ліцензування транспортної діяльності**


Ліцензування – засіб державного регулювання провадження видів господарської діяльності, спрямований на забезпечення безпеки та захисту економічних і соціальних інтересів держави, суспільства, прав і законних інтересів, життя і здоров'я людини, екологічної безпеки та охорони навколишнього природного середовища (ст. 1 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності») .



Ліцензування вирішує такі завдання: забезпечення безпеки та надійності роботи транспорту; обмеження монополізму та забезпечення розвитку конкуренції; створення однакових умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту.

Ліцензії на здійснення транспортної діяльності видаються Міністерством інфраструктури України та іншими уповноваженими на це органами в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України та Міністерством транспорту України (Постанова КМУ «Про затвердження переліку органів ліцензування» від 14.11.2000 р. № 1698, Наказ Мінтрансу «Про ліцензування господарської діяльності по наданню послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом» від 15.01.2001 р. № 16 та інші накази).

Ліцензуванню підлягають такі види господарської діяльності (ст. 7, п. 24 Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності»): перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним і повітряним транспортом, міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом [7] .


Транспортно-експедиторські послуги ліцензуванню не підлягають. Водночас якщо експедитор планує здійснювати перевезення власним транспортом, то ліцензію йому потрібно отримати.

Надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування підлягає ліцензуванню відповідно до законодавства (Закон України «Про автомобільний транспорт», Закон України «Про ліцензування видів господарської діяльності») .

автомобільному транспорті спрямоване на визначення початкових і поточних умов надання послуг з перевезень пасажирів і небезпечних вантажів, а також найважливіших параметрів обслуговування споживачів (ст. 8 Закону України «Про транспорт» , ст. 9 Закону України «Про автомобільний транспорт» ).




Ліцензія видається на господарську діяльність з надання послуг з перевезення пасажирів і небезпечних вантажів на такі види робіт:

- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів автобусами;
- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів на таксі;
- надання послуг з внутрішніх перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;
- надання послуг з внутрішніх перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами;
- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автобусами;
- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів на таксі;
- надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів легковими автомобілями на замовлення;
- надання послуг з міжнародних перевезень небезпечних вантажів вантажними автомобілями, причепами та напівпричепами .

## **1.5. Сертифікація транспортних засобів**

Обсяги виробництва та споживання різноманітних товарів, робіт, послуг, використання в процесі виробництва речових, шкідливих для життя і здоров'я людини біологічно активних добавок та інше зумовлюють обов'язковість введення в державі системи стандартизації та сертифікації продукції.

Під сертифікацією розуміється процедура, за допомогою якої визнаний в установленому порядку орган документально засвідчує відповідність продукції, систем якості, систем управління якістю, систем керування довкіллям, персоналу встановленим законодавством вимогам [23] .


Транспортні засоби мають відповідати вимогам безпеки, охорони праці та екології, державним стандартам, мати відповідний сертифікат.

Автомобілі в Україні сертифікуються за двома моделями. Перша, «класична» модель, передбачає виготовлення автовиробником так званого шаблонного автомобіля (тип автомобіля), на базі якого потім будуть виготовлятися автомобілі (як кінцевий продукт).

Після виготовлення такого шаблонного автомобіля уповноважений орган (ДП «Державтотрансдідпроект» або ДП «Укрметртестстандарт») перевіряє подані виробником документи на відповідність шаблонного автомобіля вимогам національного законодавства і технічних приписів, після чого видає сертифікат типу (що за фактом затверджує відповідний тип автомобіля). Коли у виробника «на руках» є такий сертифікат, то він може виготовляти автомобілі на базі затвердженого типу та видавати свої сертифікати – сертифікати відповідності. Саме такі сертифікати відповідності дають змогу пропускати автомобілі на митну територію України з метою вільного обігу та здійснювати їхню першу державну реєстрацію.


Друга модель передбачає два сценарії: виробник створив автомобіль і не отримав сертифікат типу або в Україну імпортується автомобіль з пробігом. При обох сценаріях можливо отримати лише один документ – сертифікат відповідності щодо індивідуального затвердження. Видається такий сертифікат лише акредитованими сертифікаційними центрами. Наявність такого сертифікату, як і у випадку з сертифікатом відповідності від виробника, дає змогу пройти митне оформлення та здійснити першу державну реєстрацію автомобіля в Україні.


В Україні існують три види сертифікатів: сертифікат типу, сертифікат відповідності та сертифікат відповідності щодо індивідуального затвердження.

Відповідно до вимог п. 10 постанови Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів» від 07.09.1998 р. № 1388  державна реєстрація транспортних засобів, що перебували в експлуатації та ввезені на


митну територію України, проводиться за умови відповідності конструкції і технічного стану певної марки (моделі) транспортних засобів і їхніх складових частин, що мають ідентифікаційні номери, обов'язковим вимогам правил, нормативів і стандартів України, що підтверджується сертифікатом відповідності або свідоцтвом про визнання іноземного сертифіката, копію яких власники подають до сервісного центру МВС.

При цьому, за ст. 29  Закону України «Про дорожній

рух», до участі в дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів і стандартів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам, а відповідно до ст. 13 Декрету Кабінету Міністрів України «Про стандартизацію та сертифікацію» сертифікація дорожніх транспортних засобів і послуг здійснюється з метою запобігання реалізації продукції, небезпечної для життя, здоров'я та майна громадян і навколишнього природного середовища. Відповідно до вимог ст. 3 Закону України «Про деякі питання ввезення на митну територію України та реєстрації транспортних засобів» 

документом, що засвідчує відповідність транспортних засобів вимогам технічних регламентів і національних стандартів, є сертифікат або інший документ про підтвердження відповідності, виданий згідно з законодавством України, що вказує, якому саме рівню екологічних норм відповідає за конструкцією транспортний засіб («ЄВРО-2» – «ЄВРО-6» або іншому рівню). Позначення рівня екологічних норм, якому відповідає транспортний засіб, має бути внесене до свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу. У п. 2 ст. 30 Закону України «Про дорожній рух»  зазначено, що перед початком

серійного виробництва транспортних засобів або їхніх складових проводяться спеціальні випробування і за їхніми позитивними наслідками видається сертифікат встановленої форми. Сертифікаційні випробування проводяться в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України. Крім того,

відповідно до ст. 31 Закону України «Про дорожній рух» транспортні засоби, їхні складові і комплектуючі вироби, що ввозяться на територію України, підлягають перевірці на відповідність діючим стандартам або повинні мати сертифікат, виданий уповноваженим на це Секретаріатом ЄЕК ООН Адміністративним органом з сертифікації дорожніх транспортних засобів. Відповідно до вимог п. 1 постанови Кабінету Міністрів України «Про деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання» від 09.06.2011 р. № 738 

передбачено, що пропускання колісного транспортного засобу, який підлягає державній реєстрації, предметів обладнання та частин, що можуть бути встановлені на транспортному засобі та/або використані для його оснащення, на митну територію України з метою вільного обігу, а також перша державна реєстрація транспортного засобу, введення в обіг обладнання здійснюється за наявності сертифіката відповідності, виданого згідно з порядком затвердження конструкції транспортних засобів, їхніх частин та обладнання.

Сертифікат відповідності видається:

– виробником або його уповноваженим представником – резидентом України (далі виробник) на кожний транспортний засіб або партію обладнання, тип яких відповідає вимогам єдиних технічних приписів, що підтверджується сертифікатом типу транспортного засобу або обладнання;

– уповноваженими органами або органами з сертифікації, акредитованими відповідно до законодавства, призначеними Міністерством економічного розвитку і торгівлі за поданням Міністерства інфраструктури, на кожний новий транспортний засіб або партію обладнання, що відповідає вимогам єдиних технічних приписів, але відповідність типу яких не підтверджена сертифікатом типу транспортного засобу або обладнання, а також на ті, що були в користуванні.

Відповідно до вимог підп. 4 п. 1 вказаної постанови Уряду реєстр виданих сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання, що формується за повідомленнями уповноважених органів, і сертифікатів відповідності нових транспортних засобів або обладнання, виданих виробником, веде Державна інспекція з

безпеки на наземному транспорті, що забезпечує доступ до зазначеного реєстру Міністерству економічного розвитку і торгівлі, Міністерству внутрішніх справ і Державній митній службі.

При цьому відповідно до вимог підп. 5 п. 1 вказаної постанови Уряду Міністерство економічного розвитку і торгівлі забезпечує доступ до Державного реєстру сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання, виданих уповноваженими органами або органами з сертифікації, Міністерству інфраструктури, Державній інспекції з безпеки на наземному транспорті, Міністерству внутрішніх справ і Державній митній службі (наразі новою редакцією вказаного нормативного акта, що не опублікована, а отже, не набула чинності, передбачено вказану функцію передати від Мінекономрозвитку до Мінінфраструктури).

Форми сертифікатів типу та сертифікатів відповідності затверджені додатками 6 та 9 до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їхніх частин та обладнання та порядку ведення реєстру сертифікатів типу транспортних засобів та обладнання і виданих виробниками сертифікатів відповідності транспортних засобів або обладнання, затвердженого наказом Мінінфраструктури України від 17.08.2012 р. № 521, що зареєстрований у Міністерстві юстиції 14.09.2012 р. за № 1586/21898.

Єдиних зразків сертифікатів типу та сертифікатів відповідності нормативними документами на сьогодні не визначено.

Перелік визначених органів із сертифікації (уповноважених органів), що мають право видавати сертифікати типу та сертифікати відповідності транспортних засобів, їхніх частин та обладнання відповідно до постанови Кабінету Міністрів України «Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання» від 09.06.2011 р. № 738 і «Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання», затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 17.08.2012 р. № 521, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 14.09.2012 р. за № 1586/21898:

– Державне підприємство «Державний автотранспортний науково-дослідний і проектний інститут» м. Києва;

– Державне підприємство «Всеукраїнський державний науково-виробничий центр стандартизації, метрології, сертифікації та захисту прав споживачів» м. Києва.

За порушення вимог згаданих вище нормативно-правових актів щодо сертифікації порушник буде нести цивільну, адміністративну та кримінально-правову відповідальність.

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.


Сертифікація товарів, робіт, послуг на автомобільному транспорті загального користування здійснюється з метою (ст. 8 Закону України «Про автомобільний транспорт») [8]  :


– запобігання реалізації товарів, робіт, послуг, небезпечних для життя, здоров'я людей і майна осіб і довкілля;

– сприяння споживачам у свідомому виборі транспортних засобів, робіт, послуг;

– створення умов для участі суб'єктів господарювання в міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві.

## **1.6. Вимоги до транспортних засобів**


Законодавець висуває спеціальні вимоги до водіїв транспортних засобів і персоналу автомобільного транспорту зокрема (ст. 17 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 та міжнародні посвідчення на право керування транспортними засобами, що відповідають Конвенції про дорожній рух (995-891). Порядок видачі цих посвідчень установлюється Кабінетом Міністрів України (Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами» від 08.05.1993 р. № 340).

Щодо персоналу автомобільного транспорту загального користування встановлені додаткові вимоги:

- персонал повинен мати необхідний рівень професійної кваліфікації;
- забезпечувати якісне та безпечне надання послуг автомобільного транспорту з перевезення пасажирів чи вантажів;
- ввічливо та уважно реагувати на звернення і скарги споживачів послуг автомобільного транспорту [25]  .

Технічний стан транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, у частині, що стосується безпеки дорожнього руху та охорони навколишнього середовища, має відповідати правилам, нормативам і стандартам, затвердженим у встановленому порядку.

Обов'язок щодо забезпечення належного технічного стану транспортних засобів покладається на їхніх власників або інших осіб, які їх експлуатують, згідно з чинним законодавством.

Забороняється експлуатація незареєстрованих (неперереєстрованих) транспортних засобів, ідентифікаційні номери складових яких не відповідають записам у реєстраційних документах, знищені чи підроблені, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу чи не відповідає вимогам стандартів, або з номерними знаками, закріпленими в не встановлених для цього місцях, закриті іншими предметами чи забруднені, що не дозволяє чітко визначити символи номерного знака з відстані 20 м, перевернуті чи не освітлені, а також транспортних засобів, що підлягають обов'язковому технічному контролю, але не пройшли його, та у випадках, передбачених законодавством, без чинного на території України поліса обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності

власників наземних транспортних засобів (страхового сертифіката «Зелена картка») [24]



Експлуатація транспортних засобів забороняється в разі:

- порушення вимог щодо їх переобладнання;
- порушення порядку встановлення і використання спеціальних світлових і звукових сигнальних пристроїв;
- виявлення технічних несправностей і невідповідності вимогам правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, а також неукомплектованості відповідно до призначення.

З метою недопущення негативного впливу на життя і здоров'я людей або в разі загрози погіршення екологічної ситуації експлуатація транспортних засобів може бути в установленому законодавством порядку обмежена або заборонена в окремій місцевості, оголошеній зоною надзвичайної екологічної ситуації

[9]



Бортова документація повітряного судна. На цивільному повітряному судні при виконанні польотів мають бути:

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

передбачені міжнародними правилами [18]





## **Розділ 2. Регулювання діяльності транспорту в міжнародному сполученні**

Питання міжнародних транспортних перевезень – одні з найскладніших у міжнародному праві. Перевезення товарів пов'язане з ризиком. Перевізники завжди прагнуть обмежити свою відповідальність. Вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед своїми покупцями і теж прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезення товарів.

Особливості міжнародного транспортного права такі, що виконання міжнародних перевезень керуються міжнародними нормативно-правовими актами та національними законодавчими документами країн-учасниць транспортного процесу.

У таких умовах втручання держави необхідно для вирішення конфлікту інтересів, щоб система транспорту працювала без зайвих ускладнень. Бажано, щоб правила перевезення різних країн були однаковими.

Правовою основою міжнародних перевезень, що регулюють взаємовідносини власника вантажу та перевізника, є законодавчі документи України та міжнародних транспортних організацій.

Міжнародне регулювання транспортних перевезень здійснюється такими організаціями:

- Міжнародною асоціацією автомобільних перевезень (МААП);
- Міжнародною європейською асоціацією залізничних перевезень (ЄАЗП);
- Міжнародною морською організацією (ІМО);
- Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО).

Тарифи на міжнародні перевезення друкуються у спеціальних довідниках.


Міжнародні перевезення регулюють міжнародні конвенції про залізничні, автомобільні, авіаційні та морські перевезення.


Міжнародні правила перевезення товарів регулюються Конвенціями з метою зменшення можливих спорів, непорозумінь і труднощів, викликаних розбіжностями у правових системах. Наприклад, якщо сторони в переговорах не можуть вирішити, яке право буде застосоване до їхньої угоди, вони можуть застосувати


Віденську конвенцію щодо договорів купівлі-продажу, укладену в 1980 р. Ця конвенція діє для України з 1 лютого 1991 р.


Щодо перевезення товарів укладено п'ять головних міжнародних актів:


- Брюссельська конвенція про встановлення єдиних правил

про коносамент 1924 р. (Гаазькі правила) . У Брюссельській конвенції беруть участь мало держав, однак Гаазькі правила широко застосовуються як типовий договір морського перевезення товарів. У 1968 р. до конвенції були внесені зміни і її назвали «Правила Гаага-Вісбі»;

○ Гамбурська конвенція 1978 р. про морські перевезення вантажів, на практиці не застосовується ;

○ Варшавська конвенція 1929 р. про уніфікацію правил міжнародних повітряних перевезень ;

○ Конвенція CMR 1956 р. про контракти міжнародних автомобільних перевезень товарів ;


○ Конвенція КОТІФ 1980 р. про міжнародні залізничні перевезення .

Зміст цих конвенцій охоплює широке коло проблем: на які перевезення поширюється дія Конвенції; на які вантажі поширюється дія Конвенції; відповідальність перевізника; межі відповідальності перевізника.

До зовнішньоторговельних документів відносять документи, що виконують на різних етапах виконання зовнішньоторговельної угоди свої специфічні функції. Зовнішньоторговельні документи можна поділити на оперативно-комерційні (контрольні документи щодо забезпечення виробництва експортного товару, підготовки товару до відвантаження), транспортні (коносамент, товарно-транспортні накладні, вантажний маніфест та інші пов'язані з забезпеченням доставлення товару документи), товаросупровідні, розрахункові та страхові документи.

## 2.1. Ліцензування транспортної діяльності при міжнародних перевезеннях

Організація міжнародних перевезень здійснюється при виконанні таких умов:

- здійснення реєстрації транспортних засобів;
- здійснення допуску (ліцензування) до виконання міжнародних перевезень;
- забезпечення сертифікації транспортних засобів;
- отримання дозволу на здійснення міжнародних перевезень;
- виконання митних процедур;
- страхування відповідальності перевізника;
- дотримання умов праці та відпочинку екіпажів транспортних засобів;
- візова підтримка роботи водія [26] .

Ліцензія на міжнародні перевезення – запис у Єдиному державному реєстрі юридичних осіб, фізичних осіб-підприємців і громадських формувань про рішення органу ліцензування щодо наявності в суб'єкта господарювання права на провадження діяльності міжнародних перевезень.

Міжнародні перевезення відносять до специфічних видів зовнішньоекономічної діяльності, процес здійснення яких стосується як інтересів окремих суб'єктів, так і міждержавних інтересів держави. Ліцензуванню підлягають міжнародні перевезення пасажирів, багажу та вантажу всіма видами транспорту.


Процедура ліцензування на автомобільному транспорті полягає в такому. Уповноваженим органом, що видає ліцензії міжнародним автоперевізникам, визначено Державну службу України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Ліцензія на міжнародні перевезення оформляється Укртрансбезпекою в електронному вигляді (внесення запису про рішення в ЄДРПОУ ліцензіата) з можливістю надання відповідного витягу за заявою ліцензіата. Строк дії транспортної ліцензії необмежений. Ліцензія на міжнародні перевезення може бути видана:

- на пасажирські перевезення на таксі, легковими автомобілями, автобусами;

- перевезення небезпечних вантажів і відходів;
- перевезення вантажів (крім небезпечних вантажів і відходів).

Для отримання ліцензії на міжнародні пасажирські перевезення та перевезення небезпечних вантажів і відходів обов'язкова наявність трирічного досвіду роботи за відповідними видами господарської діяльності, що підтверджується відповідною ліцензією.

Для оформлення ліцензії на діяльність міжнародних перевезень суб'єкт ліцензування подає та/або надсилає поштою до Державної служби України з безпеки на транспорті такі документи:

- заяву про отримання ліцензії;
- відомості про наявність матеріально-технічної бази, що забезпечує виконання технологічних операцій, або договорів із суб'єктами господарювання, що надають послуги з виконання таких операцій, завірені здобувачем ліцензії копії зазначених договорів;
- відомості про власні, орендовані, надані ліцензіату в кредит або лізинг транспортні засоби та завірені заявником копії свідоцтв про реєстрацію транспортних засобів і тимчасових реєстраційних талонів, якщо передбачено їх оформлення;
- відомості про спеціальне обладнання транспортних засобів, використовувані для перевезень пасажирів на таксі (подається в разі оформлення ліцензії на перевезення пасажирів на таксі);
- відомості про кваліфікацію персоналу автомобільного перевізника;
- опис (подається у двох примірниках) [26]  .

Усі подані ліцензіатом форми відомостей і заяв мають бути підписані у встановлених місцях, а копії підтвердних документів завірені підписом і печаткою (за наявності) керівника здобувача ліцензії.

Орган ліцензування (Укртрансбезпека) розглядає поданий/надісланий пакет документів і передає їх до ліцензійної комісії.

Ліцензійна комісія Укртрансбезпеки на засіданнях розглядає вказані документи щодо їхньої відповідності ліцензійним умовам.

Після отримання пакета документів комісія протягом 10 робочих днів приймає рішення про видачу ліцензії.

Перевізник – суб'єкт господарювання, який здійснює міжнародні перевезення, повинен дотримуватися ліцензійних умов, що передбачають кваліфікаційні, організаційні, технологічні та інші вимоги для провадження такої діяльності. У ліцензійних умовах визначено види перевезень, що здійснюються в межах визначеного виду діяльності (наприклад надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів або міжнародних перевезень вантажів). Такий поділ має значення для формулювання дозволеного ліцензією виду діяльності.

Кваліфікаційні вимоги щодо осіб, які керують транспортними засобами, містять вимоги щодо віку, рівня кваліфікації, стану здоров'я тощо. Для таксі та легкових автомобілів: посвідчення категорії В із наявністю стажу за цією категорією не менше трьох років, мінімальний вік – 21 рік.

Для автобусів: посвідчення категорії D, D1, DE, D1E із наявністю стажу з внутрішніх перевезень автобусами не менше трьох років, мінімальний вік – 21 рік.

Для вантажних перевезень (крім небезпечних вантажів): посвідчення категорії C, C1, CE, C1E із наявністю стажу на внутрішніх перевезеннях не менше одного року. Мінімальний вік: для транспортних засобів з максимальною вагою не більше 7,5 т – 18 років; для інших транспортних засобів – 21 рік або не менше 18 років за наявності профтехосвіти за спеціальністю «водій автотранспортного засобу».

Для перевезень небезпечних вантажів: посвідчення категорії C, C1, CE, C1E із наявністю стажу роботи за цими категоріями не менше трьох років і стажу роботи з внутрішніх перевезень небезпечних вантажів не менше одного року, мінімальний вік – 21 рік. Також необхідна наявність Свідоцтва про підготовку водіїв транспортних засобів, що перевозять небезпечні вантажі, видане компетентним органом України або іншої держави – учасниці Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів [25]



Технічні та інші вимоги щодо стану автомобільних транспортних засобів визначають документи, що встановлюють норми, яким має відповідати транспортний засіб. Так, здійснення господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування передбачає наявність документів, що засвідчують проходження реєстрації транспортного засобу в порядку, встановленому законодавством, відповідність технічного стану нормативам, визначеним національними та міжнародними нормативними актами.

Транспортні засоби, що здійснюють міжнародні перевезення небезпечних вантажів, додатково мають відповідати вимогам, передбаченим Європейською угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ).

## **2.2. Сертифікація транспортних засобів при міжнародних перевезеннях**

Вантажні автомобілі, призначені для міжнародних перевезень, за прийнятою ЄКМТ класифікацією, залежно від екологічного рівня поділено на такі категорії: «зелені», «особливо зелені та безпечні», «ЄВРО 3 безпечні» та «ЄВРО 4 безпечні».

Відповідно до вимог Резолюції ЄКМТ СЕМТ/СМ (2005)9/FINAL кожна з наведених вище категорій вантажних автомобілів повинна мати на борту такі документи: сертифікат відповідності вантажного автомобіля чи сідельного тягача технічним приписам стосовно викидів забруднювальних речовин з відпрацьованими газами і створюваного ними шуму, сертифікат відповідності вантажного автомобіля чи сідельного тягача вимогам безпеки, сертифікат відповідності причепа чи напівпричепа, сертифікат відповідності вимогам придатності до експлуатації вантажного автомобіля (сідельного тягача) чи причепа (напівпричепа), а також бортовий журнал і дозвіл ЄКМТ.

При цьому зауважимо, що три перші сертифікати видає безпосередньо завод-виробник дорожніх транспортних засобів (надалі ДТЗ) або його офіційний представник у країні реєстрації. Слід додати, що так звані «зелені» вантажівки замість перших трьох сертифікатів повинні мати окремий єдиний сертифікат.

Четвертий обов'язковий документ – сертифікат відповідності вимогам придатності до експлуатації вантажного автомобіля чи сідельного тягача та причепа (напівпричепа) видається Атестаційною службою України. Строк дії сертифіката безпеки не має перевищувати 12 місяців, що передбачає його щорічне поновлення (п. 10-12 Резолюції СЕМТ/СМ (2005)9/FINAL) [23]



### **2.3. Дозвіл на здійснення міжнародних перевезень**

До міжнародних перевезень пасажирів і вантажів допускаються резиденти України, які мають досвід роботи на внутрішніх перевезеннях на договірних умовах не менше трьох років. При виконанні міжнародних перевезень резиденти України повинні мати дозволи іноземних країн, територією яких буде здійснюватися перевезення; ліцензійну картку на транспортний засіб; свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу; сертифікат відповідності щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження вимогам країн, територією яких буде здійснюватися перевезення; дозвіл щодо узгодження умов і режимів перевезення в разі перевищення вагових або габаритних обмежень (у випадку перевезення вантажів) і список пасажирів при регулярних і маятникових їх перевезеннях.

При виконанні міжнародних перевезень нерезиденти України повинні мати дозвіл України; свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу; сертифікат відповідності транспортного засобу вимогам законодавства України щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження; дозвіл щодо узгодження умов і режимів перевезення в разі перевищення вагових або габаритних обмежень (у випадку перевезення вантажу) і список пасажирів і білетно-облікову документацію для нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів.

Резиденти України, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів чи вантажів, і фахівці, призначені ними відповідальними за організацію та безпеку перевезень, повинні мати документ, що засвідчує їхню кваліфікацію. Вимоги до професійної кваліфікації передбачають володіння достатніми

знаннями у сфері комерційного і фінансового керування підприємством; технічних стандартів і операцій; безпеки дорожнього руху; доступу до ринків; торговельного, соціального, трудового, цивільного і податкового законодавства. Резиденти України, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів чи вантажів, повинні мати передбачену законодавством документацію та забезпечувати всі види обов'язкового страхування.

Митні процедури передбачають митний контроль і митне оформлення вантажів і транспортних засобів, що переміщуються через митний кордон України, а також справляння податків і зборів. Митні процедури мають уніфікований характер і не залежать від країни-реєстрації або країни-власника транспортного засобу, країни, з якої прибув цей транспортний засіб, або країни, куди він прямує.

Здійснення митного контролю відбувається з метою перевірки відповідності наявних даних про вантаж і транспортні засоби відомостям, зазначеним у поданих документах, і перевірки законності їх переміщення через митний кордон. Митному контролю та митному оформленню підлягають будь-які засоби автомобільного транспорту, що використовуються для перевезення пасажирів і вантажів через митний кордон України. Митний контроль здійснюється на спеціально облаштованій території (у зоні митного контролю) і завершується митним оформленням. Митний контроль і митне оформлення автомобільних транспортних засобів і вантажів здійснюється в разі ввезення на митну територію України – після проведення прикордонного контролю; у разі вивезення за межі митної території України – до початку прикордонного контролю.

## **2.4. Засоби вирішення спорів**

У міжнародно-правовій доктрині найпоширенішим є поділ мирних засобів вирішення міжнародних спорів на дипломатичні (політичні) і правові (судові). До дипломатичних належать переговори, добрі послуги, посередництво, обслідування та примирення, до правових – арбітраж і судовий порядок.



Інколи правовим засобом визнається погоджувальна комісія, якщо їй надається право ухвалювати юридично обов'язкові висновки, що ґрунтуються на міжнародному праві. Держави переважно негативно ставляться до правових засобів вирішення спорів, що, на їхню думку, занадто обмежують суверенітет і не дозволяють впливати на процес врегулювання, а тому зазвичай вдаються до них у крайньому разі.

*Міжнародний арбітраж.* Цей засіб зарекомендував себе як ефективний інструмент вирішення міждержавних спорів, зокрема досить складних, обтяжених серйозним міжнародним протистоянням сторін. В останні десятиліття поширилася практика передбачати арбітражне врегулювання спорів як засіб врегулювання можливих спорів щодо тлумачення та застосування міжнародних угод. З іншого боку, кількість звернень до цього засобу помітно зменшилася.

Звернення до арбітражу є добровільним, здійснюється шляхом укладання спірними сторонами особливої міжнародної угоди, що називається компромісом. У ній сторони регламентують порядок визначення складу арбітрів; предмет спору; компетенцію арбітражу; процедуру розгляду справи; характер і джерела норм, на підставі яких має бути ухвалене рішення; порядок винесення рішення; юридичну обов'язковість рішення.

Якщо компроміс укладається після виникнення конкретного спору, має місце арбітраж. Також можлива попередня домовленість про арбітраж як засіб врегулювання потенційного спору, що закріплюється в договорі з певного питання або спеціальному договорі про арбітраж. У цьому разі має місце постійний арбітраж. Його юрисдикція може бути обов'язковою або факультативною (добровільною).

Окремо слід відзначити Постійну палату третейського суду (англ. Permanent Court of Arbitration, буквально перекладається як «Постійний арбітражний суд»), створену на підставі Гаазьких конвенцій 1899 і 1907 рр. про мирне вирішення міжнародних спорів. Для кожного спору, що передається на вирішення Палати, його сторони укладають компроміс та обирають арбітрів із переліку осіб, що формується державами – учасницями Конвенцій.

*Міжнародні суди.* Теорія використовує для визначення всього розмаїття існуючих міжнародних судів родове поняття міжнародний судовий орган (або міжнародна судова установа), що характеризується такими ознаками: створюється та діє згідно з міжнародним юридичним інструментом – міжнародним договором або рішенням міжнародної організації, що ґрунтується на повноваженнях, наданих міжнародним договором; склад суддів визначається до моменту передачі спору на розгляд; має юрисдикцію щодо спорів, однією зі сторін яких є суб'єкт міжнародного права; вирішує спір за наперед встановленою процедурою, що не може бути змінена сторонами; його рішення ґрунтуються на чинному міжнародному праві та є юридично обов'язковими для сторін. На сьогодні можна налічити близько півтора десятка міжнародних судових органів, що відповідають цим критеріям. Усі вони були створені у другій половині ХХ ст. Переважна їхня більшість вирішують спори про застосування і тлумачення конкретного міжнародного договору, як правило, регіонального.

## **Розділ 3. Регулювання діяльності автомобільного транспорту**

### **3.1. Контроль за дотриманням допуску на автомобільному транспорті**

Автомобільний транспорт є галуззю транспорту, у якій найбільш рівномірно поєднані різні форми власності. В автомобільному транспорті умови діяльності як державних, так і недержавних утворень є схожими і недискримінаційними.

До системи державних органів керування автомобільним транспортом слід віднести Верховну Раду України, Кабінет Міністрів України, Міністерство інфраструктури України, органи державної влади на місцях та органи місцевого самоврядування в частині реалізації компетенції у сфері керування транспортом.


Верховна Рада України визначає основні напрями державної політики у сфері автомобільного транспорту, законодавчі основи її реалізації.

Загальнодержавне виконавче регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень.

Міністерство інфраструктури України є центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту і забезпечує проведення державної політики на автомобільному транспорті через свої територіальні органи, службу міжнародних автомобільних перевезень та урядовий орган державного керування на автомобільному транспорті – Департамент автомобільного транспорту України.

Функції територіального органу виконавчої влади в галузі транспорту в місті Києві здійснює відповідний структурний підрозділ Київської міської державної адміністрації – Управління транспорту, в інших регіонах – відповідні галузеві підрозділи.

Місцеві державні адміністрації організують і контролюють автомобільні перевезення відповідно до законодавства.

Завданнями та функціями державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є  [8]:

– формування ринку транспортних послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики;

– контроль за виконанням законодавства про автомобільний транспорт;

– нормативно-правове регулювання з питань автомобільного транспорту;

– ліцензування діяльності перевізників;

– стандартизація та сертифікація;

– організація та контроль автомобільних перевезень;

– тарифна, інноваційна та інвестиційна політика;

– державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту загального користування;

– захист прав споживачів послуг автомобільного транспорту.

Нормативно-правова база діяльності автомобільного транспорту України:

- Цивільний кодекс України;

- Господарський кодекс України;

- Закон України «Про автомобільний транспорт»;

- Закон України «Про дорожній рух»;

- Закон України «Про транспорт»;

- Правила дорожнього руху (затверджені постановою КМ України від 10.10.2001 р. № 1306);

- Порядок проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 р. № 1081;

- Порядок здійснення державного контролю на автомобільному транспорті, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 08.11.2006 р. № 1567;

- Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» від 11.02.2015 р. № 103;

- Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. № 363);

- Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176 (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 26.09.2007 р. № 1184);

- Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом» від 02.12.2015 р. № 1001;

- Порядок визначення класу комфортності автобусів, сфери їхнього використання за видами сполучень і режимами руху, затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 12.04.2007 р. № 285.

Важливим заходом забезпечення безпеки на транспорті є державний контроль на автомобільному транспорті.

Державний контроль на автомобільному транспорті 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 чинного законодавства.

Державний контроль забезпечується системою реєстрації та технічного огляду транспорту.

Укртранбезпека у сфері автомобільного та міського електричного транспорту:

1) затверджує мережу міжнародних і міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування, що виходять за межі території області (міжобласних маршрутів), і веде реєстр таких маршрутів;

2) видає дозвільні документи на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів;

3) затверджує паспорти міжнародних і міжміських і приміських автобусних маршрутів, що виходять за межі території області (міжобласних маршрутів);

4) погоджує паспорти міжміських і приміських автобусних маршрутів регулярних спеціальних перевезень, що виходять за межі території області (міжобласних маршрутів);

5) здійснює розроблення державних програм з питань безпеки на міському електричному транспорті та забезпечення їх виконання;

6) здійснює державний контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту і забезпечення безпеки його руху;

7) здійснює державний контроль і нагляд за дотриманням вимог нормативно-правових актів щодо забезпечення безпеки на автомобільному транспорті;

8) здійснює контроль за виконанням перевізниками вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень;

9) здійснює контроль за додержанням вимог законодавства, норм і стандартів на міському електричному транспорті та підготовку пропозицій щодо їх удосконалення;

10) організує та проводить конкурси з перевезення пасажирів на міжнародних і міжміських і приміських автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території області (міжобласних маршрутах);

11) встановлює та розриває відносини з переможцями конкурсу (видача дозволу, його анулювання);

12) здійснює контроль за дотриманням умов перевезень, визначених дозволом на перевезення на міжобласних автобусних маршрутах;

13) приймає рішення щодо доцільності відкриття міжобласних автобусних маршрутів;

14) погоджує розклад руху автобусів на міжміських автобусних маршрутах, що не виходять за межі території області;

15) вносить зміни до розкладу руху міжобласних автобусних маршрутів;

16) видає свідоцтва про відповідність транспортного засобу вимогам Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (Свідоцтво УПШ);

17) видає свідоцтва про встановлення класу автобуса за параметрами комфортності та розміщує на своєму офіційному веб-сайті відповідну інформацію;

18) видає свідоцтва про атестацію автостанцій, веде перелік атестованих автостанцій і розміщує на своєму офіційному веб-сайті відповідну інформацію;

19) веде реєстр сертифікатів затвердження типу і виданих виробниками сертифікатів відповідності колісних транспортних засобів та обладнання;

20) здійснює диспетчерський контроль за роботою автомобільних перевізників, які здійснюють перевезення пасажирів на міжобласних маршрутах загального користування;

21) видає ліцензійні картки на транспортні засоби суб'єкта господарювання;

22) здійснює габаритно-ваговий контроль транспортних засобів на автомобільних дорогах загального користування;

23) здійснює контроль і нагляд за організацією безпечного перевезення небезпечних вантажів (крім дорожнього перевезення небезпечних вантажів, контрольованого Міністерством внутрішніх справ України);

24) здійснює відповідно до законодавства контроль за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

25) веде в установленому порядку перелік суб'єктів господарювання, що здійснюють установлення і технічне обслуговування контрольних пристроїв (тахографів) в автомобільних транспортних засобах, і розміщує на своєму офіційному веб-сайті відповідну інформацію;

26) здійснює інші повноваження, визначені законами України та покладені на неї Президентом України [28]



### **3.2. Договори автомобільного транспорту**

Законодавчо в Україні визначено такі види договорів перевезення автомобільним транспортом:

- договір перевезення пасажирів;
- договір перевезення багажу;
- договір перевезення вантажу;
- договір перевезення пошти;

- договір перевезення в прямому та змішаному сполученнях;

- договір перевезення в міжнародному сполученні.



До системи договорів, що стосуються перевезення вантажів автомобільним транспортом, входять саме договір перевезення конкретного вантажу та довгостроковий (річний) договір.

Договір перевезення вантажів буває двох видів – договір перевезення у прямому та договір перевезення у змішаному сполученнях. 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.

Серед допоміжних договорів, пов'язаних із перевезенням вантажів, слід виділити також договори транспортного експедирування. Раніше транспортно-експедиторське обслуговування розглядалось законодавством як певний набір додаткових до перевезення вантажу операцій і послуг, що виконуються для вантажовідправника або вантажоодержувача транспортною чи іншою спеціалізованою організацією. Сьогодні ж договір транспортного експедирування вперше регулюється законодавством як самостійний цивільно-правовий договір (гл. 65 ЦК України, ст. 316 ГК України, Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність»).

У свою чергу кожен з названих договорів має свої підвиди. Наприклад, договір перевезення пасажирів поділяється на договір автобусного перевезення, договір перевезення таксі, договір вантажопасажирського перевезення.

Договір про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування вважається укладеним з 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 пасажирів в пункті призначення. Договір перевезення пасажирів на таксі набуває чинності з

моменту посадки пасажирів (є реальним) [15, 16]  .



## **Розділ 4. Регулювання діяльності морського транспорту. Регулювання діяльності річкового транспорту**

### **4.1. Регулювання діяльності морського і річкового транспорту**

Після розпаду СРСР в Україні як незалежній державі в 1992 р. створюється Міністерство транспорту України, а в його складі - департаменти за всіма видами транспорту, у тому числі і департамент морського і річкового транспорту.

Відповідно до указу Президента України від 11.09.1995 р. № 826/95 в структурі Міністерства транспорту України ліквідується департамент морського і річкового транспорту і утворюється Державний департамент морського і річкового транспорту України як орган державної виконавчої влади, підвідомчий Міністерству транспорту України.

Кабінет Міністрів України своєю постановою від 29.02.1996 р. № 260 затвердив Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту України.

Відповідно до указу Президента України від 13.03.1999 р. № 250/99 на базі Державного департаменту морського і річкового транспорту України, який вирішено було ліквідувати, утворюється Державна адміністрація морського і річкового транспорту України, що відповідно до указу Президента України від 15.12.1999 р. № 1573/99 також ліквідували, а її функції поклали на Міністерство транспорту та зв'язку України.

Постановою Кабінету Міністрів України від 30.03.2000 р. № 584 у складі Міністерства транспорту був утворений Державний департамент морського і річкового транспорту на базі Державної адміністрації морського і річкового транспорту, що ліквідували відповідно до указу Президента України від 15.12.1999 р. № 1573/99.

Постановою Кабінету Міністрів України від 05.03.2009 р. № 227 утворюється Державна адміністрація морського і річкового транспорту як урядовий орган, що діє в системі Мінтрансзв'язку, на базі Державного департаменту морського і річкового транспорту, що ліквідується.

Державна адміністрація морського і річкового транспорту була ліквідована відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про ліквідацію урядових органів» від 28.03.2011 р. № 346 у зв'язку з утворенням відповідно до Указу Президента України «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» від 09.12.2010 р. № 1085/2011 Державної служби морського і річкового транспорту України.

Відповідно до Указу Президента України «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» від 06.04.2011 р. № 370/2011 утворюється Державна інспекція України з безпеки на морському та річковому транспорті на базі Державної служби морського і річкового транспорту України, що реорганізовується.

Указом Президента України від 08.04.2011 р. № 447/2011 затверджується Положення про Державну інспекцію України з безпеки на морському та річковому транспорті. У 2018 р. це положення втрачає чинність з 08.09.2018 р.

30.06.2015 р. Кабінет Міністрів України приймає Постанову «Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України» № 460.

Відповідно до цієї постанови Міністерство інфраструктури України (Мінінфраструктури) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України.

Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, розвитку, будівництва, реконструкції та модернізації інфраструктури морського та річкового транспорту, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства, з питань безпеки на морському та річковому транспорті, а також державного нагляду (контролю) за безпекою на морському та річковому транспорті (крім сфери безпеки мореплавства суден флоту рибної промисловості) [32]



Водний транспорт України поділяється на дві підгалузі: морський і річковий транспорт. До складу морського транспорту

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

До складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти, 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, проєктно-конструкторські організації та інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту [20]



Нормативно-правова база діяльності морського і річкового транспорту:

- Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі 1974 р.;
- Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 р.;
- Водний кодекс України від 06.06.1995 р.;
- Закон України «Про морські порти України»;
- Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» від 11.02.2015 р. № 103;
- Положення про Регістр судноплавства України «Про вдосконалення технічного, класифікаційного і судноплавного нагляду на морському і річковому транспорті», затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 08.06.1998 р. № 814;
- Положення про робочий час і час відпочинку плаваючого складу морського і річкового транспорту України, затверджене

наказом Міністерства інфраструктури України від 29.02.2012 р. № 135;

- Положення про державних річкових лоцманів, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 14.01.2002 р. № 11;

- Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення, затверджене наказом Міністерства транспорту України від 14.12.1998 р. № 497;

- Правила безпечної експлуатації баз для стоянки маломірних (малих) суден, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 16.07.2004 р. № 642.

## 4.2. Договори морського і річкового транспорту

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 та морські транспортні організації незагального користування.


Морська транспортна організація загального користування має особливий статус і зобов'язана прийняти будь-який запропонований для перевезення вантаж, якщо на судні є вільні приміщення, придатні для перевезення, і вантаж може бути перевезений без шкоди для раніше прийнятих до перевезення вантажів; не вправі віддавати перевагу одному вантажовласнику перед іншим стосовно приймання вантажів і умов перевезення, за винятком випадків, передбачених чинним законодавством України; зобов'язана публікувати тарифи та умови перевезень

[19]  .

*Зміст договору.* За договором морського перевезення вантажу перевізник або фрахтівник зобов'язується перевезти доручений йому відправником вантаж з порту відправлення в порт призначення і видати його уповноваженій на одержання

вантажувачу) (одержувачу), а відправник або фрахтувальник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату (фрахт). Фрахтувальником і фрахтівником визнаються особи, які уклали між собою договір фрахтування судна (чартер).

Договір морського перевезення вантажу укладається в письмовій формі. Документами, що підтверджують наявність і зміст договору морського перевезення вантажу, є рейсовий чартер (надання для перевезення всього судна, його частини чи окремих суднових приміщень), коносамент, інші письмові докази.

Господарський кодекс України в ст. 307 визначає види договору на морському транспорті, зокрема такі, як довгострокові та короткострокові договори [16] .

Правовідносини між перевізником і одержувачем вантажу визначаються коносаментом. Рейсовий чартер має містити основні реквізити: найменування сторін, судна і вантажу, порти відправлення та призначення (або місця направлення судна). До рейсового чартеру можуть бути включені, за згодою сторін, інші умови та застереження.


Після приймання вантажу до перевезення перевізник вантажу, капітан або агент перевізника зобов'язані видати відправникові коносамент, що є доказом приймання перевізником вантажу, зазначеного в коносаменті. Перевізник може видати інший, ніж коносамент, документ на підтвердження отримання вантажу для перевезення. Реквізити коносамента визначаються в ст. 138 Кодексу торговельного мореплавства України. Перевізник зобов'язаний видати відправнику за його бажанням 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.

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 в тих випадках, коли угодою сторін за договором круїзу не встановлено інше. Однак будь-яка угода сторін, що обмежує права учасника круїзу, ніж передбачена Кодексом торговельного мореплавства України,

недійсна [19] .

Важливим способом ефективного використання морського транспорту є морське агентування. У морському порту або поза його територією як постійні представники судновласника діють агентські організації (морський агент), що за договором морського агентування за винагороду зобов’язуються надавати послуги в галузі торговельного мореплавства. Плата за послуги агентських організацій усіх форм власності встановлюється Міністерством інфраструктури України за погодженням з Міністерством економіки України. Виконуючи договір морського агентування, морський агент, що діє від імені судновласника, може також діяти на користь іншої договірної сторони, якщо вона його на те уповноважила і якщо судновласник не заперечує.

Іншими поширеними договорами морського транспортування є договір фрахтування, договір лізингу, буксирування суден і страхування.

За договором фрахтування судна на певний час, судновласник зобов’язується за обумовлену плату (фрахт) надати судно фрахтувальнику для перевезення пасажирів, вантажів і для інших цілей торговельного мореплавства на певний час.

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


Договір фрахтування судна на певний час має 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 мають бути вказані найменування сторін договору,

назва судна, його технічні та експлуатаційні дані (вантажопідйомність, вантажомісткість, швидкість тощо), район плавання, мета фрахтування, розмір фрахту, строк дії договору, місце приймання і здавання судна.

Інша поширена угода – договір лізингу судна, за яким власник судна (лізингодавець) зобов'язується передати фрахтувальнику (лізингоодержувачу) судно без екіпажу для використання з метою торговельного мореплавства на визначений строк, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно.

Лізингоодержувач зобов'язується сплатити лізингову плату, до якої 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 має бути укладений у письмовій формі. У договорі лізингу судна повинні бути вказані найменування сторін, мета договору, назва судна, рік побудування судна, його клас, вантажопідйомність або вантажомісткість, потужність двигунів, швидкість ходу і витрати пального, строк користування, після закінчення якого до лізингоодержувача переходить право власності на судно, розмір і строк внесення лізингової плати, місце і час передачі судна лізингоодержувачу та інші необхідні дані [19] .

За договором морського буксирування, власник одного судна зобов'язується за винагороду відбуксирувати інше судно чи плавучий об'єкт на певну відстань або буксирувати його протягом певного часу чи для виконання маневру. Кожна зі сторін договору морського буксирування зобов'язана завчасно привести своє судно або інший плавучий об'єкт у стан, придатний для виконання передбачених договором морського буксирування робіт.

Буксирування поділяється на два види: портове і міжпортове буксирування (введення у порт або виведення з порту суден та інших плавучих об'єктів, виконання маневрів судна тощо; з одного порту до іншого). Договір портового

буксирування може бути укладено в усній формі, а договір міжпортового буксирування укладається в письмовій формі. Договір має містити умови про порти (пункти) відправлення і призначення, час буксирування, права та обов'язки сторін, відповідальність за порушення договору, ті особливості об'єктів, що буксируються і можуть впливати на безпеку буксирування, інші обставини, що сторони вважають за необхідне обумовити окремо. Буксирування між портами України може здійснюватися виключно суднами під прапором України.

Особливим видом зобов'язань на морському транспорті є зобов'язання, що 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 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 щодо вантажів і речей, що знаходяться на затонулому судні, 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, їхні уламки, обладнання, вантажі та інші предмети незалежно від того, перебувають вони на плаву чи під поверхнею води, опустилися на дно чи викинуті на мілководдя або берег.

Правове регулювання відносин страхування на морському транспорті здійснюється відповідно до Закону України «Про страхування» і Кодексу торговельного мореплавства України.


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

Наявність і зміст договору морського страхування можуть бути доведені виключно письмовими доказами [19]





Договір перевезення вантажів річковим транспортом укладається в письмовій формі, зокрема може оформлятися у вигляді накладної.

Договір перевезення на річковому транспорті (внутрішньому флоті) за систематичного перевезення визначається як навігаційний згідно зі ст. 308 Господарського кодексу України [16] .

Договір перевезення пасажирів має свої особливості на річковому транспорті та специфіку залежно від способу перевезень. Зокрема перевізники організують 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 та дебаркадери.

Договір перевезення багажу супроводжує договір перевезення пасажирів. Договір оформляється багажною квитанцією. Багаж видається пасажирів в пункті призначення за поданням багажної квитанції.

## **Розділ 5. Регулювання діяльності повітряного транспорту**

### **5.1. Контроль за дотриманням допуску на повітряному транспорті**

Авіаційний транспорт – це всі види підприємств, організацій та установ, діяльність яких спрямована на створення умов і використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

Протягом 20 років незалежності України центральному органу виконавчої влади з питань цивільної авіації неодноразово змінювали назву та завдання, а також змінювалось підпорядкування відомства та його керівництво.

25 березня 1992 р. виходить Постанова Кабінету Міністрів України «Про створення Державної адміністрації авіаційного транспорту України» № 146.

17 лютого 1993 р. виходить постанова Кабінету Міністрів України № 106, відповідно до якої Державну адміністрацію авіаційного транспорту України ліквідовують, а її функції і повноваження передають Департаменту авіаційного транспорту Міністерства транспорту України.

Відповідно до Указу Президента України «Про заходи щодо забезпечення розвитку цивільної авіації України» від 21.12.1994 р. № 790/94 на базі Департаменту авіаційного транспорту Міністерства транспорту України було утворено Державний департамент авіаційного транспорту України (Укравіатранс).

Відповідно до указу Президента України від 15.07.2004 р. № 803/2004 Державний департамент авіаційного транспорту України ліквідується, а на його базі утворюється Державна служба України з нагляду за забезпеченням безпеки авіації (Державіаслужба).

Відповідно до постанови Кабінету Міністрів України від 02.11.2006 р. № 1526 на базі Державного департаменту авіаційного транспорту та Державної служби з нагляду за забезпеченням безпеки авіації утворено Державну авіаційну

адміністрацію як урядовий орган державного управління у складі Міністерства транспорту та зв'язку.

Державна авіаційна адміністрація була ліквідована відповідно до Постанови Кабінету Міністрів України «Про ліквідацію урядових органів» від 28.03.2011 р. № 346 у зв'язку зі утворенням відповідно до Указу Президента України «Про оптимізацію системи центральних органів виконавчої влади» від 09.12.2010 р. № 1085/2011 Державної авіаційної служби України. Указом Президента України від 06.04.2011 р. № 398/2011 затверджено Положення про Державну авіаційну службу України.

Державна авіаційна служба України (Державіаслужба України) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через віцепрем'єр-міністра України – міністра інфраструктури України. Державіаслужба України входить до системи органів виконавчої влади і забезпечує реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації.


Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізацію державної політики у сфері авіаційного транспорту і використання повітряного простору України [32]



## **5.2. Державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації**

Уповноважений орган з питань цивільної авіації реалізує державну політику і стратегію розвитку авіації України, здійснює державне регулювання діяльності в галузі цивільної авіації за такими напрямками:

- 1) здійснення комплексних заходів щодо забезпечення безпеки польотів, авіаційної, екологічної, економічної та інформаційної безпеки;
- 2) створення умов для розвитку авіаційної діяльності, повітряних перевезень і їх обслуговування, виконання авіаційних робіт і польотів авіації загального призначення;
- 3) організація використання повітряного простору України;

4) представництво України в міжнародних організаціях цивільної авіації та міжнародних відносинах з питань цивільної авіації [11] .

Напрями, визначені в п. 1-3, реалізуються уповноваженим органом з питань цивільної авіації шляхом:

- 1) розроблення, прийняття і впровадження авіаційних правил України;
- 2) сертифікації суб'єктів та об'єктів авіаційної діяльності;
- 3) ліцензування господарської діяльності з надання послуг з перевезення пасажирів і/або вантажів повітряним транспортом і надання прав на експлуатацію повітряних ліній і призначень авіаперевізникам;
- 4) здійснення постійного нагляду та інспектування дотримання встановлених законодавством, у тому числі авіаційними правилами України, вимог.

Уповноважений орган з питань цивільної авіації є уповноваженим і незалежним органом щодо забезпечення використання повітряного простору України суб'єктами авіаційної діяльності, нагляду за забезпеченням аеронавігаційного обслуговування.

З метою вжиття заходів до забезпечення безпеки авіації уповноважений орган з питань цивільної авіації взаємодіє з правоохоронними органами, органами виконавчої влади.

### **5.3. Державне регулювання використання повітряного простору України**

Реалізацію державної політики у сфері використання повітряного простору України на підставі спільних рішень забезпечують уповноважений орган з питань цивільної авіації та Міністерство оборони України за такими напрямками:

- 1) забезпечення умов для діяльності національних і міжнародних користувачів повітряного простору України;
- 2) впровадження державної політики щодо використання повітряного простору України;
- 3) розроблення правил і процедур цивільно-військової координації під час організації повітряного руху;

4) здійснення контролю за дотриманням порядку та правил використання повітряного простору України;

5) забезпечення діяльності та розвитку об'єднаної цивільно-військової системи організації повітряного руху України [33]



Нормативно-правова база діяльності повітряного транспорту України:

- Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень від 12.10.1929 р. (зі змінами відповідно до гл. I Гаазького протоколу від 28.09.1955 р.);
- Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.;
- Угода про цивільну авіацію та про використання повітряного простору від 25.12.1991 р.;
- Повітряний кодекс України від 19.05.2011 р.;
- Закон України «Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації» від 20.02.2003 р. № 545-IV;
- Постанова Кабінету Міністрів України «Положення про Державну авіаційну службу України» від 08.10.2014 р. № 520;
- Указ Президента України «Про заходи щодо забезпечення розвитку цивільної авіації України» від 21.12.1994 р. № 790/94;
- Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження переліку небезпечних предметів і речовин, заборонених до перевезення повітряним транспортом» від 12.05.2007 р. № 723;
- Постанова Кабінету Міністрів України «Про затвердження Порядку і правил проведення обов'язкового авіаційного страхування цивільної авіації» від 12.10.2002 р. № 1535;
- Постанова Кабінету Міністрів України «Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації» від 28.12.1996 р. № 1587;
- Постанова Кабінету Міністрів України «Про забезпечення польотів літер «ПК» посадових осіб України. Реквізити аеропортів та аеродромів цивільної авіації України та іноземних держав» від 05.04.1996 р. № 407;

- Постанова Кабінету Міністрів України «Про порядок повітряного сполучення через державний кордон України» від 18.12.1995 р. № 1017;
- Положення про використання повітряного простору України, затверджене постановою Кабінету Міністрів України від 29.03.2002 р. № 401;
- Правила реєстрації цивільних аеродромів України, затверджені наказом Державіаслужби від 25.10.2005 р. № 795;
- Правила реєстрації цивільних повітряних суден в Україні, затверджені наказом Державіаслужби від 31.01.2006 р. № 67;
- Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» від 23.04.2010 р. № 216;
- Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Положення про нагляд за безпекою польотів у системі організації повітряного руху та змін до деяких нормативно-правових актів» від 31.05.2010 р. № 320;
- Наказ Міністерства транспорту та зв'язку України «Про затвердження Правил пошукового та аварійно-рятувального забезпечення польотів у цивільній авіації України» від 28.12.2009 р. № 1354;
- Наказ Міністерства транспорту України «Про організацію повітряних перевезень літерними та підконтрольними рейсами» від 24.12.1996 р. № 415;
- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил виконання чартерних рейсів» від 18.05.2001 р. № 297;
- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил визначення робочого часу та часу відпочинку екіпажів повітряних суден цивільної авіації України» від 02.04.2002 р. № 219;
- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил польотів повітряних суден та обслуговування повітряного руху в класифікованому повітряному просторі України» від 16.04.2003 р. № 293;
- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил авіаційного електрозв'язку в цивільній авіації України» від 23.09.2003 р. № 736;

- Наказ Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил радіолокаційного обслуговування» від 15.04.2004 р. № 311;

- Положення про порядок використання аеродромів України, затверджене спільним наказом Міністерства оборони України, Міністерства транспорту України від 20.06.2003 р. № 191/446;

- Правила перевезення пошти повітряними суднами, затверджені спільним наказом Державного комітету зв'язку та інформатизації України, Міністерства транспорту України від 08.06.1999 р. № 105/297;

- Правила видачі дозволів на бортові радіостанції цивільних повітряних суден України, затверджені наказом Державіаслужби від 20.01.2005 р. № 25.

#### **5.4. Договори повітряного транспорту**

Повітряні перевезення виконуються на підставі договору. Кожний договір повітряного перевезення та його умови посвідчуються документом на перевезення, що 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 [33]



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 пасажирів та багажу посвідчується квитком встановленого зразку, що підтверджує укладення договору перевезення і містить істотні умови перевезення [34]



Договір перевезення вантажу посвідчується вантажною авіаційною накладною, що 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 [35]



У міжнародних перевезеннях правилами висуваються додаткові вимоги, зокрема ввезення, вивезення або транзит вантажу мають бути дозволені законами і правилами країни, на територію, із території або через територію якої здійснюється перевезення. Правила встановлюють спеціальні строки здійснення транспортних операцій, спеціально обумовлюються обов'язки зі сплати податків, мита і зборів, що накладаються на перевезений вантаж державними органами і місцевою владою або адміністрацією аеропорту будь-якої країни, на території, із території або через територію якої здійснюється перевезення, і які підлягають сплаті відправником або одержувачем (перевізник може, але не зобов'язаний оплачувати такі податки, мита і збори, відправник і одержувач несуть перед перевізником солідарну відповідальність з відшкодування йому цих витрат). Питання міжнародних перевезень регулюється Конвенцією для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреаль, 28 травня 1999 р.), Наказом Мінтрансу «Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів» від 14.10.2003 р. № 793, Наказом Мінтрансу «Про затвердження Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу» від 25.07.2003 р. № 568 та

іншими нормативними актами [34, 35]





Окремий предмет перевезень – пошта. Умови і правила перевезення пошти погоджуються з Міністерством інфраструктури України (див. спільний Наказ Державного комітету зв'язку та інформатизації України та Міністерства транспорту України «Про затвердження Правил перевезення пошти повітряними суднами» від 08.06.1999 р. № 105/297).

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 відповідати вимогам законодавства України.

Перевезення зброї, боєприпасів, вибухових і отруйних речовин, ядерного палива, радіоактивних речовин та інших вантажів, що належать до особливо небезпечних, здійснюються за дозволом компетентних органів згідно зі спеціальними правилами. Договори перевезення небезпечних вантажів зазнають впливу імперативних норм Наказу Державної авіаційної служби «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів» від 12.11.2020 р. [36]



## **Розділ 6. Регулювання діяльності залізничного транспорту**

Залізничний транспорт – складова єдиної транспортної системи України. Розрізняється транспорт загального користування і відомчий транспорт.

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


Основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту визначає Закон України «Про залізничний транспорт», у якому наведено поняття залізничного транспорту як виробничо-технологічного комплексу організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначеного для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо.

Залізничний транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення в перевезеннях. Діяльність залізничного транспорту як частини єдиної транспортної системи країни сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціальному та економічному розвитку і зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України.

Залізничний транспорт порівняно з іншими галузями є сферою з найбільшою часткою державної власності і високим рівнем адміністрування всіх транспортних відносин [10]



Мінінфраструктури є головним органом у системі центральних органів виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту.

Державне регулювання у сфері залізничного транспорту здійснюється Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, національною комісією, що здійснює державне регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сфері транспорту, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на наземному транспорті, іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади в межах їхніх повноважень з метою забезпечення [32]  :

- 1) цілісного, ефективного, безпечного і якісного функціонування залізничного транспорту, а також його комплексного розвитку;
- 2) балансу інтересів держави, користувачів послугами та суб'єктів господарювання залізничного транспорту;
- 3) безперервності перевізного процесу;
- 4) формування конкурентного ринку залізничних послуг;
- 5) безпеки руху та екологічної безпеки;
- 6) пожежної і техногенної безпеки;
- 7) своєчасного реагування на надзвичайні ситуації, що виникають під час транспортних подій з небезпечними вантажами, і ліквідації їхніх наслідків;
- 8) безперешкодного та недискримінаційного доступу до послуг, що надаються підприємствами залізничного транспорту всім користувачам, зацікавленим в отриманні цих послуг;
- 9) перевезень у повному обсязі малорентабельних і стратегічно важливих вантажів;
- 10) ефективного використання стратегічних об'єктів інфраструктури, що безпосередньо використовуються для забезпечення процесу перевезень.

Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального

користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізничного транспорту в рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

До повноважень Кабінету Міністрів України щодо державного регулювання у сфері залізничного транспорту належать:

1) забезпечення провадження державної політики у сфері залізничного транспорту, спрямування та координація діяльності міністерств та інших центральних органів виконавчої влади;

2) прийняття нормативно-правових актів з питань регулювання відносин у сфері залізничного транспорту у визначених цим законом та іншими законодавчими актами випадках;

3) інші повноваження, передбачені цим законом та іншими законодавчими актами.

До повноважень центрального органу виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері залізничного транспорту, щодо державного регулювання у сфері залізничного транспорту належать:

1) формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері залізничного транспорту, безпеки на залізничному транспорті, безпеки руху та експлуатації залізничного транспорту;

2) визначення пріоритетних напрямів розвитку залізничного транспорту;

3) розроблення та впровадження державної політики у сфері міжнародного співробітництва з питань залізничного транспорту;

4) спрямування, координація та здійснення методичного забезпечення проведення заходів у галузі залізничного транспорту щодо виконання завдань із мобілізаційної підготовки, визначення завдань для задоволення потреб цивільного захисту в особливий період;

5) виконання функції компетентного органу України у сфері перевезення небезпечних вантажів;

6) забезпечення нормативно-правового регулювання у сфері залізничного транспорту з питань, віднесених до його сфери;

7) ведення та визначення порядку ведення реєстру перевізників, операторів залізничного рухомого складу, об'єктів інфраструктури, залізничних колій незагального користування;

8) погодження інвестиційних програм у сфері залізничного транспорту;

9) формування та розміщення державного замовлення на перевезення пасажирів залізничним транспортом;

10) погодження проєктної документації та технічних умов на будівництво (придбання) стратегічного об'єкта інфраструктури;

11) організація виконання заходів щодо запобігання виникненню надзвичайних ситуацій на залізничному транспорті;

12) вирішення питань:


- щодо віднесення залізничних колій до залізничних колій загального користування;

- відкриття для постійної експлуатації залізничних колій загального користування, залізничних станцій, розміщених на залізничних коліях загального та незагального користування, і їх закриття;

- припинення виконання на залізничних коліях незагального користування, включених до реєстру залізничних колій незагального користування, усіх чи деяких видів робіт і закриття їх для руху поїздів і маневрових составів;

13) представництво інтересів держави у сфері залізничного транспорту;

14) формування та реалізація фінансово-економічної, інвестиційно-кредитної та соціальної політики в галузі залізничного транспорту;

15) розроблення методичних рекомендацій щодо фінансового планування та підвищення ефективності фінансово-економічної діяльності залізничного транспорту [10] .

Найбільшим підприємством галузі є АТ «Укрзалізниця» (Акціонерне товариство «Українська залізниця»), що здійснює централізоване управління процесом перевезень у внутрішньому й міждержавному сполученнях і регулює виробничо-господарську діяльність залізниць.

Акціонерне товариство «Українська залізниця» – національний перевізник вантажів і пасажирів. Метою діяльності товариства є задоволення потреб у безпечних і якісних залізничних перевезеннях, забезпечення ефективного функціонування та розвитку залізничного транспорту, створення умов для підвищення конкурентоспроможності галузі тощо [12]



Свою господарську діяльність АТ «Укрзалізниця» розпочало 1 грудня 2015 р. Товариство є правонаступником усіх прав і обов'язків Державної адміністрації залізничного транспорту України, а також підвідомчих підприємств і закладів, що мали статус окремих юридичних осіб.

Наразі компанія забезпечує 82 % вантажних і майже 50 % пасажирських перевезень, здійснюваних усіма видами транспорту. За обсягами вантажних перевезень українська залізниця займає четверте місце на Євразійському континенті, поступаючись лише залізницям Китаю, Росії та Індії.

АТ «Укрзалізниця» – акціонерне товариство, 100 % акцій якого належать державі. Компанія входить до переліку держпідприємств, що не підлягають приватизації.

Основними завданнями АТ «Укрзалізниця» є:

– надання послуг з перевезення вантажів, зокрема небезпечних вантажів залізничним транспортом у внутрішньому та міжнародному сполученні;

– надання послуг з доступу до інфраструктури залізничного транспорту та інших послуг, пов'язаних з використанням об'єктів інфраструктури.

Вищим органом АТ «Укрзалізниця» є загальні збори. Функції загальних зборів виконує Кабінет Міністрів України.


Виконавчим органом товариства, що здійснює керування його поточною діяльністю, є правління. Очолює правління голова, який призначається на посаду та звільняється з посади Кабінетом Міністрів України. Чисельність і персональний склад правління затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Контроль за діяльністю правління та захист прав акціонерів товариства здійснює наглядова рада. Чисельність і персональний

склад наглядової ради затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Контроль за фінансово-господарською діяльністю товариства здійснює ревізійна комісія.

У складі АТ «Укрзалізниця» діє шість регіональних філій: «Львівська залізниця», «Одеська залізниця», «Південна залізниця», «Південно-Західна залізниця», «Придніпровська залізниця», «Донецька залізниця».

Керування об'єктами державної власності, що не ввійшли до статутного капіталу АТ «Укрзалізниця», і його акціями, здійснення державного контролю, регулювання та нагляду за діяльністю залізничного транспорту загального користування провадяться Кабінетом Міністрів України, центральним органом виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту, іншими центральними органами виконавчої влади відповідно до законодавства з урахуванням особливостей, встановлених Законом України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування» [12] .

Повноваження, права та обов'язки АТ «Укрзалізниця» визначаються Законом України «Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування», Статутом залізниць України та Законом України «Про залізничний транспорт».

У складі залізниць можуть створюватися експедиторські та транспортно-експедиторські організації.

Створення, реорганізація та ліквідація підприємств, установ і організацій, що входять до складу залізниць, затвердження їхніх статутів (положень), а також укладання контрактів (трудових договорів) з їхніми керівниками здійснюються в порядку, встановленому чинним законодавством України і статутами залізниць.

Керування процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях здійснюється централізовано і належить до виключної компетенції АТ «Укрзалізниця».

Відносини залізниць із місцевими органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та

місцевими представницькими органами базуються на податковій і договірній основах відповідно до чинного законодавства України. До компетенції цих органів належать контроль за роботою залізничного приміського пасажирського транспорту і вокзалів, погодження тарифів у приміських сполученнях, погодження питання щодо пунктів зупинок, закриття залізничних станцій для обслуговування пасажирів, автомобільних переїздів через залізничні колії. На місцеві органи державної виконавчої влади і органи місцевого самоврядування покладається організація виконання робіт з благоустрою привокзальних площ, спорудження та впорядкування під'їздів до залізничних станцій, забезпечення їх телефонним зв'язком і транспортним сполученням із населеними пунктами за місцем розташування станцій, запобігання правопорушенням на залізницях.

### **6.1. Контроль за дотриманням допуску на залізничному транспорті**

Контроль за безпекою на наземному транспорті здійснює єдиний орган – Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Державна служба України з безпеки на транспорті утворена Постановою Кабінету Міністрів України «Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті» від 11.02.2015 р. № 103.

Укртрансбезпека є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.

Укртрансбезпека у своїй діяльності керується Конституцією та законами України, указами Президента України та постановами Верховної Ради України, прийнятими відповідно до Конституції та законів України, актами Кабінету Міністрів України, іншими актами законодавства.

Основними завданнями Укртрансбезпеки є [29]  :

– реалізація державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування (далі



автомобільний транспорт), міському електричному, залізничному транспорті;

– внесення на розгляд міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті;

– здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті;

– надання в передбачених законодавством випадках адміністративних послуг у сфері автомобільного, міського електричного, залізничного транспорту.

Укртрансбезпека у сфері залізничного транспорту:

1) здійснює державний нагляд (контроль) за додержанням вимог законодавства на залізничному транспорті;

2) здійснює нагляд за додержанням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища залізничним транспортом;

3) здійснює ліцензування господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів і відходів залізничним транспортом;

4) здійснює контроль і нагляд за організацією безпечного перевезення небезпечних вантажів;

5) проводить технічне розслідування та аналіз причин катастроф, аварій, подій на залізничному транспорті, веде облік таких катастроф, аварій, пригод, подій, розробляє профілактичні заходи щодо запобігання їхньому виникненню і контролює проведення цих заходів.

Укртрансбезпека під час виконання покладених на неї завдань взаємодіє з іншими державними органами, допоміжними органами і службами, утвореними Президентом України, тимчасовими консультативними, дорадчими та іншими допоміжними органами, утвореними Кабінетом Міністрів України, органами місцевого самоврядування, об'єднаннями громадян, громадськими спілками, профспілками та організаціями роботодавців, відповідними органами іноземних держав і міжнародних організацій, а також підприємствами, установами та організаціями [29]



09.10.2021 р. набрав чинності Наказ Міністерства інфраструктури України «Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті» від 24.12.2020 р. № 842. Це Положення визначає структуру і функціонування систем управління безпекою руху (СУБР) на залізничному транспорті України.

Головними завданнями СУБР є своєчасне виявлення небезпечних факторів або загроз, оцінювання ступеня ризику та здійснення заходів щодо зниження ризику завдання шкоди здоров'ю людей, навколишньому природному середовищу та матеріальних збитків.

Ключовою складовою для побудови СУБР на підприємстві є служба з безпеки руху. Підприємство утворює службу з безпеки руху, що безпосередньо підпорядковується керівнику підприємства або його заступнику, відповідальному за безпеку руху (далі керівник з безпеки руху), і не може перебувати в підпорядкуванні керівників філій, відділень чи структурних підрозділів підприємства. Підприємство самостійно визначає назву служби з безпеки руху [28]



## **6.2. Транспортні договори**

Договір – це угода двох або кількох осіб (сторін) про встановлення, зміну чи припинення цивільних правовідносин і є найпоширенішою формою виникнення зобов'язання.

Транспортні договори – це господарські договори, спрямовані на організацію та/або забезпечення перевезень вантажів, надання інших транспортних послуг учасникам господарських відносин. Транспортні договори укладаються, як правило, за обов'язкової участі транспортних підприємств або (незначною мірою) індивідуальних підприємців, які спеціалізуються на перевезеннях.

Договір вважається укладеним, коли сторони досягли згоди з усіх істотних умов. Розрізняють дві стадії укладення договору: пропозиція однієї сторони укласти договір (оферта) і прийняття пропозиції (акцепт).

Форма договору може бути усною і письмовою. У ряді випадків законодавство вимагає дотримання нотаріальної форми посвідчення договору.

Договори можуть бути класифіковані за різними критеріями, що мають юридичне значення, на такі основні види:

- залежно від інтересів і мети: платними (кожна зі сторін має вигоду з договору); безоплатними (тільки одна сторона має вигоду); казуальними (визначена мета); абстрактними (невизначена мета);

- планові (на основі державного замовлення і державних контрактів відповідно до планових завдань); регульовані (укладають вільно їх суб'єкти);

- за формою договори можуть бути письмовими; усними; нотаріально посвідченими; конклюдентними (коли суб'єкт мовчить, і це визначається виявом його волі укласти договір, передбачений законодавством).

Зміст будь-якого договору характеризується його умовами. Змістом договору є права та обов'язки сторін, встановлені ними.

Цивільним кодексом України передбачені такі види конкретних договорів: договір купівлі-продажу, оренди, міни, дарування, позики, доручення, перевезення, підряду, майнового найму. Усі ці договори стосуються зобов'язального права. Розглянемо більш детально договір перевезення.



Загальні правила перевезення закріплено сьогодні у двох фундаментальних документах: Цивільному кодексі України і Господарському кодексі України. Причому в цьому питанні їхні норми не завжди збігаються. Які ж правила застосовувати на практиці?

Щоб відповісти на це запитання, необхідно розмежувати сфери дії цих законодавчих актів. ЦКУ містить загальні норми, поширювані на всіх учасників цивільних відносин, а ГКУ – пріоритетніші спеціальні норми стосовно учасників господарських відносин (суб'єктів господарювання), і тільки їх:

- 1) правила, що діють при укладенні та виконанні договору перевезення вантажу між перевізником – суб'єктом господарювання і споживачем його послуг, який не є суб'єктом господарювання;

2) правила, що діють при укладенні та виконанні договору перевезення між суб'єктами господарювання.

У першому випадку «працюватиме» тільки цивільне законодавство, у другому – цивільне та господарське законодавство в комплексі, де перевага буде за останнім.

Чинне законодавство виділяє два різновиди договору перевезення вантажу: разовий і довгостроковий. Визначення разового договору перевезення вантажу міститься у ст. 909 ЦКУ і ч. 1 ст. 307 ГКУ (табл. 6.1) [15, 16]  , .


Ці визначення дають перелік умов, необхідних для разового договору перевезення вантажу, що має містити:


- 1) характеристики вантажу (найменування, сорт, вага, кількість місць тощо);
- 2) пункт призначення, куди має бути доставлено вантаж.

Таблиця 6.1

Визначення договору перевезення вантажу

Договір перевезення вантажу укладається не між суб'єктами господарювання – діє визначення ст. 909 ЦКУ	Договір перевезення вантажу укладається між суб'єктами господарювання – діє визначення ч. 1 ст. 307 ГКУ
За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довіреним їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення і видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату	За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити доручений їй другою стороною (вантажовідправником) вантаж до пункту призначення в установленій законодавством або договором строк і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (вантажодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату

Що стосується розміру плати за перевезення, то вона може встановлюватися за домовленістю сторін згідно з затвердженими тарифами (наприклад на залізничному транспорті). Якщо розмір провізної плати не визначено, то згідно з ч. 1 ст. 916 ЦКУ справляється «розумна» плата [15] .

Водночас господарський договір перевезення вантажу, укладений між суб'єктами господарювання, крім цих умов, має містити також і строк доставляння вантажу (або посилення на документ, яким встановлено цей строк) [16] .

За довгостроковим договором здійснюється не одна, а ціла серія перевезень вантажів. Особливості змісту такого договору встановлено ст. 914 ЦКУ і ч. 3 ст. 307 ГКУ (табл. 6.2). Крім того, за нормами ст. 180 ГКУ, довгостроковий договір перевезення вантажу між суб'єктами господарювання має містити строк дії.

Таблиця 6.2

Вимоги до змісту довгострокового договору перевезення вантажу



<p>Договір перевезення вантажу укладається не між суб'єктами господарювання – діють особливі вказівки ст. 914 ЦКУ з урахуванням загального визначення ст. 909 ЦКУ</p>	<p>Договір перевезення вантажу укладається між суб'єктами господарювання – діють особливі вказівки ч. 3 ст. 307 ГКУ з урахуванням загального визначення ч. 1 ст. 307 ГКУ</p>
<p>Перевізник і власник (володар) вантажу в разі потреби здійснення систематичних перевезень можуть укласти довгостроковий договір.</p> <p>За довгостроковим договором, перевізник зобов'язується в установлені строки приймати, а власник (володар) вантажу – передавати для перевезення вантаж у встановленому обсязі.</p>	<p>Вантажовідправник і перевізник у разі потреби здійснення систематичних протягом певного строку перевезень вантажів можуть укласти довгостроковий договір, за яким перевізник зобов'язується в установлені строки приймати, а вантажовідправник подавати до перевезення вантажі в</p>

<p>У довгостроковому договорі перевезення вантажу встановлюються обсяг, строки та інші умови надання транспортних засобів і передачі вантажу для перевезення, порядок розрахунків, а також інші умови перевезення: найменування перевізника, відправника та одержувача; характеристики вантажу; пункт призначення; розмір плати за перевезення</p>	<p>узгодженому сторонами обсязі.</p> <p>Довгостроковий договір на перевезення вантажу також має містити найменування перевізника, відправника та одержувача, характеристики вантажу, зазначення пункту призначення, розмір плати за перевезення і строк доставки вантажу (або посилення на документ, яким встановлено цей строк)</p>
--	--

Особливість договору перевезення вантажів полягає в тому, що вантажоодержувач, не беручи участі в укладенні договору, набуває права вимоги до перевізника щодо видачі вантажу в пункті призначення. При невиконанні перевізником обов'язку стосовно доставки вантажу на адресу одержувача він має право пред'явити до нього претензію з приводу втрати вантажу, а при неналежному виконанні ним обов'язків – претензію з приводу нестачі або пошкодження вантажу, а також прострочення в його доставці [16]



Організаційні договори у сфері транспорту найчастіше спрямовані на узгодження обсягів перевезень і забезпечення сприятливих умов для перевезень. Такі договори відображують планові засади перевезень у сфері господарювання, що зумовлено специфікою транспорту (виробничих можливостей) і необхідністю забезпечення його ефективності (ст. 6 Закону України «Про транспорт»). В організаційних договорах зазначаються обсяги та умови перевезень, що не передбачаються актами законодавства (кодексами, законами, статутами), та інші умови з урахуванням специфіки транспортування певного виду вантажів, конкретних вантажовідправників, місцевих особливостей тощо.

Організаційним договором є передбачений ч. 3 і 4 ст. 307 ГК і ст. 914 ЦК України довгостроковий договір, що укладається між перевізником і вантажовідправником (власником чи володільцем вантажу). За таким договором, перевізник зобов'язується у встановлені строки приймати, а власник (володілець) вантажу – передавати для перевезення вантаж у встановленому обсязі. У договорі також передбачаються інші умови перевезень, включаючи й порядок розрахунків, умови надання транспортних заходів тощо [15, 16]  ,  .

Залежно від виду транспорту, яким передбачається здійснення систематичних перевезень вантажів, довгострокові (організаційні) договори можуть мати інші назви:

- навігаційний – на річковому транспорті;
- спеціальний – на повітряному транспорті;
- річний – на автомобільному транспорті (власне назва «довгостроковий договір» застосовується на залізничному та морському транспорті – ч. 4 ст. 307 ГК України, ст. 128 Кодексу торговельного мореплавства, ст. 60 Статуту внутрішнього водного транспорту).

У договорах зазначаються обсяги та умови перевезень, їхня періодичність, порядок розрахунків, раціональні маршрути, схеми вантажопотоків, взаємна майнова відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання договірних зобов'язань. Відповідно до організаційних транспортних договорів укладаються договори про надання транспортних послуг.


Організаційні договори на транспорті є консенсуальними, а отже, вважаються укладеними в момент, коли сторони досягли згоди з усіх істотних умов договору.


Договори про надання транспортних послуг досить різноманітні, що зумовлено характером таких послуг, специфікою певного виду транспорту, використанням різних їхніх видів тощо. Найбільш поширеними є договори:

- перевезення вантажів;
- транспортного експедирування;
- на подачу і прибирання вагонів;
- експлуатацію залізничної під'їзної колії;
- буксирування;
- чартеру (фрахтування);
- каботажу.

### 6.3. Договори залізничного транспорту

Питання, пов'язані з укладанням і виконанням договору перевезення, регулюються ст. 908-928 ЦК України від 16.01.2003 р. і ст. 306-315 ГК України, введеними в дію з 01.01.2004 р.

Відповідно до ст. 908 ЦК України умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін щодо цих перевезень встановлюються договором, якщо інше не встановлено цим Кодексом, іншими законами, транспортними кодексами (статутами), нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них [15]  . А згідно зі ст. 306 ГК

України загальні умови перевезення вантажів, а також особливі умови перевезення окремих видів вантажів (вибухових речовин, зброї, отруйних, легкозаймистих, радіоактивних та інших небезпечних речовин) визначаються цим Кодексом і виданими відповідно до нього транспортними кодексами, транспортними статутами та іншими нормативно-правовими актами [16]  .

Основною юридичною підставою виникнення зобов'язань з перевезення вантажів є договір залізничного перевезення вантажу.

За договором залізничного перевезення вантажу, залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений строк 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.

Характеристика договору перевезення вантажу залізничним транспортом:

1. Оплатний, оскільки вантажовідправник зобов'язаний сплатити за перевезення встановлену плату.



2. Двосторонній, адже сторони наділені взаємними правами й обов'язками.

3. Реальний, бо вважається укладеним з моменту здавання вантажу транспортній організації для перевезення, чим і відрізняється від договорів про організування перевезень, що є консенсуальними, оскільки укладений з моменту надання договору належної (письмової) форми. Причому угода не передбачає перевезення конкретного вантажу, тому вона не є товарною угодою.

Предметом договору перевезення, незалежно від того, що становить предмет перевезення, є не окремі дії транспортного підприємства, спрямовані на переміщення, а транспортні послуги, тобто послуги з переміщення (транспортування) матеріальних цінностей. Договір перевезення вантажу укладають між собою дві особи – вантажовідправник та перевізник. Оскільки перевезення вантажу характерне тим, що одержувач вантажу зазвичай не відправник, а інша особа (одержувач), то суб'єктами відносин перевезення вантажів стають перевізники, вантажовідправники та вантажоодержувачі [37]



#### **6.4. Накладна, правила її оформлення і юридичне значення як договору на перевезення вантажу**

Відправник, подаючи вантаж для перевезення, надає станції відправлення на кожну відправку накладну, що є основним перевізним документом. Після оформлення накладна набуває форми й сили договору перевезення, що укладається відправником і залізницею. Не зважаючи на те, що одержувач не бере участі в оформленні цього договору, він і надалі входить у договірні відносини і зобов'язаний виконувати певні вимоги: прийняти й вивезти вантаж, очистити вагон, внести додаткові плати і збори тощо. Договір перевезення вступає в силу, коли вантаж був прийнятий станцією відправлення разом з накладною, а відправник сплатив тариф.

Дату приймання вантажу для перевезення засвідчують відбитком на накладній календарного штампеля станції. Накладна супроводжує вантаж до станції призначення і видається

одержувачу разом з ним. Вона має як розрахункове, так і юридичне значення, тому її слід заповнювати чітко. У разі зміни відомостей, що були в накладній, відправник зобов'язаний заповнити новий бланк. Відправник несе відповідальність за правильність даних, зазначених у накладній [38]



Перевезення вантажів можуть оформлятися за допомогою транспортної залізничної електронної накладної (електронна накладна) форми ГУ-27у-ВЦ.

Електронна накладна заповнюється і передається за допомогою технічних і програмних засобів Автоматизованої інформаційної системи організації перевезень вантажів за безпаперовою технологією за допомогою електронної накладної (АІС ЕДВ) на залізничному транспорті. У цьому АІС ЕДВ мають забезпечувати схоронність даних електронної накладної, дотримання конфіденційності та від несанкціонованого доступу до даних. Заповнення електронної накладної може проводитися тільки з автоматизованих робочих місць (АРМ), зареєстрованих як абонентські пункти АІС ЕДВ. Підтвердженням підписання договору перевезення в електронному вигляді є одержання АІС ЕДВ з АРМ вантажовідправника нульового коду приймання повідомлення з електронною накладною й видачі вантажовідправникові квитанції про зарахування вантажу.

Заповнення електронної накладної за реквізитами правомочної особи здійснюється вантажовідправником, станцією відправлення, дорогою прямування, станцією призначення [38]



Обов'язки відправників:

- надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну. Станція призначення видає накладну одержувачеві разом з вантажем;
- на вимогу залізниці подати стандарт або технічні умови, сертифікат на відвантажувальну продукцію (якщо вона підлягає сертифікації), а також на її тару;
- виконати всі належні заходи, що гарантують безпеку перевезень, мати засоби та мобільні підрозділи для ліквідації аварій і їхніх наслідків під час перевезення вибухових,

легкозаймистих, радіоактивних, отруйних та інших небезпечних вантажів;

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

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

– підготувати вантаж з урахуванням його схоронності під час транспортування;

– заготовляти необхідні для навантаження і перевезення пристосування та матеріали (козли, стояки, прокладки, підкладки, дріт, брезент, мотузка, щитові огороження тощо);

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

– під час здавання вантажів для перевезення зазначити в накладній їхню масу (тарні та штучні вантажі перевозяться з 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 залишків вантажу, сміття, реквізиту, а в необхідних випадках продезінфіковані вагони та контейнери;

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

– здійснювати додаткову підготовку вагонів і контейнерів під завантаження вантажів, що потребують особливих умов перевезення та 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 (дріт тощо) на станції призначення одержувачу;

– доставити вантажі за призначенням в установлені строки;

– повідомити одержувача в день прибуття вантажу;

– перевірити масу, кількість місць і стан вантажу у випадках, встановлених правилами і Статутом (у 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) дріт, що скріплює, дотові закрутки з люків і штурвалів, стояки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, крім інвентарних засобів кріплення, що 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, що її забруднюють, захисної плівки, наклейок, бирок і написів, а всередині вагонів (контейнерів) від залишків вантажу, емульсій, профілактичних засобів проти замерзання;

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

– відшкодувати також витрати залізниць, пов'язані з очищенням порожніх вагонів у пунктах їхнього наступного навантаження;

– прийняти і вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу;

– у разі прибуття вантажу на адресу одержувача, поставка якого йому не передбачена планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом та ін.), прийняти такий вантаж від станції на відповідальне зберігання.

Це основні обов'язки сторін договору перевезення залізничним транспортом.

Для засвідчення прийняття вантажу до перевезення станція видає відправнику накладну.

Вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ними в накладній. Залізниця має право перевіряти правильність цих відомостей, а також періодично перевіряти кількість і масу вантажу, що зазначаються в накладній. Вантажі приймаються до перевезення вантажною швидкістю, а також великою швидкістю. Швидкість перевезення зазначається в накладній вантажовідправником. Залізниці можуть приймати до перевезення вантажі з оголошеною вартістю. Оголошена вартість не має перевищувати дійсної вартості вантажу [38]



### **6.5. Штраф за неправильно зазначені відомості в накладній**

У ст. 118 Статуту визначено, що за подання вантажу, що заборонений до перевезень або потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, і неправильне зазначення його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення.

У ст. 122 Статуту встановлено, що за неправильно зазначені в накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код і адресу одержувача з відправника, порту стягується штраф у розмірі згідно зі ст. 118 Статуту. При цьому відправник несе перед залізницею відповідальність за наслідки, що виникли.

У розгляді справ про стягнення цього штрафу господарським судам слід виходити з того, що неправильно вказаною має бути хоча б одна відомість; при цьому неправильне зазначення коду та адреси вантажоодержувача вважаються окремими порушеннями.


Підставою для покладення на відправника відповідальності за неправильне зазначення ним відповідних відомостей є акт загальної форми або комерційний акт, складений у випадках, передбачених ст. 129 Статуту.


У застосуванні ст. 118 і 122 Статуту слід враховувати, що штраф підлягає стягненню за самий факт допущення


вантажовідправником зазначених порушень, незалежно від того, чи завдано залізниці у зв'язку з цим збитки.

Збитки (додаткові витрати), завдані залізниці через допущені відправником порушення, зазначені у ст. 118 і 122 Статуту, підлягають відшкодуванню відправником незалежно від сплати ним штрафу, оскільки, за ст. 24 Статуту, вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ними в накладній.

Статут не містить чітких приписів стосовно того, якій саме залізниці (відправлення, призначення чи транзитній) належить право вимагати стягнення вказаного штрафу, тому такі позови можуть заявляти як залізниці відправлення, так і призначення або транзитні.

Оскільки накладна є письмовою формою договору перевезення вантажу, що укладається вантажовідправником із залізницею за ст. 24 Статуту і вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ними в накладній, то й відповідачем за позовами про стягнення штрафу за неправильно зазначені в накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача має бути відправник вантажу [21] .

Відповідно до ст. 551 ЦК України розмір неустойки (до якої віднесено штраф і пеню) встановлюється договором або актом цивільного законодавства і може бути зменшений за рішенням суду, якщо він значно перевищує розмір збитків, і за наявності інших обставин, що мають істотне значення [15] .

Ст. 233 ГК України також встановлює, що в разі, якщо порушення зобов'язання не завдало збитків іншим учасникам господарських відносин, суд може з урахуванням інтересів боржника зменшити розмір належних до сплати штрафних санкцій [16] .

П. 3 ст. 83 ГПК надає суду право у виняткових випадках зменшувати розмір неустойки (штрафу, пені), що підлягає стягненню зі сторони, що порушила зобов'язання [17]



Виходячи з цього суди мають право при прийнятті рішення про стягнення штрафу зменшувати його розмір з урахуванням усіх конкретних обставин справи. Підстави та розмір зменшення стягуваного штрафу мають бути мотивовані та обґрунтовані в рішенні суду.

Щодо вантажів, що перевозяться на експорт на підставі міжнародної накладної УМГС, необхідно мати на увазі, що ст. 12 Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення містить перелік випадків, у яких за порушення також стягується штраф у п'ятикратному розмірі, але склад порушень, за які відправник несе відповідальність, за правильність відомостей і заяв, внесених ним у накладну УМГС, відрізняється від умов, передбачених ст. 118 і 122 Статуту, а тому такі справи слід вирішувати на підставі ст. 12 УМГС [39]




## **6.6. Транспортні договори про надання інших видів транспортних послуг або комплексу послуг**

Крім договорів перевезення, на транспорті використовуються договори про надання інших видів транспортних послуг або комплексу послуг (у тому числі з використанням перевезень).

У цій групі договорів (про надання інших транспортних послуг або комплексу послуг) чимало різновидів, що відображують специфіку певного виду транспорту, проте є і універсальні. До останніх належить договір транспортного експедирування (ст. 316 ГК України, ст. 929-935 ЦК України). За цим договором, одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу. Плата за виконання експедитором послуг експедирування встановлюється за домовленістю сторін

(загальне правило), а у визначених законодавством випадках з використанням державних або комунальних цін (ч. 2 ст. 316; гл. 21 ГК України); якщо розмір плати не встановлений, клієнт повинен виплатити експедиторові розумну плату (ст. 931 ЦК України).

Форма договору – письмова (зазвичай повна – шляхом підписання сторонами єдиного документа); крім того, клієнт зобов'язаний видати експедитору довіреність (якщо вона є необхідною для виконання його обов'язків), надати інші документи та інформацію про властивості вантажу, умови його перевезення тощо (тобто всю інформацію, необхідну для виконання експедитором встановлених договором обов'язків) – ч. 1 ст. 933 ЦК України [15] .

На залізничному транспорті використовуються різні договори, спрямовані на обслуговування перевезень вантажів. Найбільш поширеними серед них є два взаємопов'язаних договори: договір на експлуатацію залізничної колії та договір на подання та прибирання вагонів, використання яких зумовлено специфікою залізничного транспорту.

### **6.7. Правила планування і обліку виконання перевезень вантажів залізничним транспортом України. Відповідальність залізниць і вантажовідправників за невиконання плану перевезень вантажів**

Перевезення вантажів залізницями здійснюються на підставі договорів про організацію перевезень за місячними планами, поданням, окремими замовленнями відправників (вантажовласників або за їхнім дорученням – експедиторських організацій).


Планування військових перевезень здійснюється за спеціальними інструкціями.

У разі систематичного здійснення перевезень вантажів між залізницею та відправником укладається договір про організацію перевезень вантажів.

Одноразове перевезення може здійснюватися також за окремим замовленням без укладення договору на умовах, погоджених залізницею і відправником.



Передача замовлень на перевезення вантажів відправниками та їх узгодження залізницею здійснюється через автоматизовану систему «МЕСПЛАН» (АС МЕСПЛАН).

Місячне планування перевезень вантажів у межах України, на експорт у треті країни та країни СНД, у Латвійську Республіку, Литовську Республіку та Естонську Республіку (далі країни Балтії) здійснюється на підставі замовлень відправників у порядку, встановленому Правилами планування перевезень вантажів [21]  .

За договором про організацію перевезень, не пізніше 12 днів до початку наступного місяця відправник надає залізниці відправлення місячне замовлення на перевезення вантажів за формою ГУ-12 або формою ГУ-12К через АС МЕСПЛАН або на електронному носії у формі, сумісній з АС МЕСПЛАН, із зазначенням обсягів перевезень у вагонах (контейнерах) і тоннах. Замовлення оформляється окремо для кожної номенклатури вантажу, для кожної станції відправлення.

Залізниця може відмовити у прийманні замовлення на перевезення вантажів за відсутності в неї технічних або технологічних можливостей для здійснення перевезень з повідомленням про це відправника через начальника станції.

Порожні власні контейнери, що повертаються власнику після вивантаження, перевозяться за планом або додатковим замовленням.

Планування перевезень вантажів у власних або орендованих вагонах здійснюється відправниками за окремими замовленнями (форма ГУ-12) незалежно від того, належать ці вагони відправникові, одержувачу чи оператору. Замовлення на перевезення вантажів у власних вагонах, що не належать відправнику, погоджуються з власником вагонів. Якщо оператор виконує функції відправника, то замовлення на перевезення вантажів надаються оператором.

У разі необхідності за заявкою відправника, наданою не пізніше трьох діб до дня навантаження, перевезення можуть бути здійснені у вагонах парку залізниці замість запланованих власних (оренованих).

Зміна запланованих перевезень у вагонах парку залізниць на перевезення у власних вагонах здійснюється з дозволу залізниці на підставі заяви відправника, наданої не пізніше трьох діб до дня навантаження, за погодженням з власником вагонів.

Перевезення домашніх речей у контейнерах дозволяється начальником станції за заявою відправника, наданою за три дні до навантаження.

Контейнери для перевезення вантажів у межах України (крім домашніх речей) приватним (фізичним) особам надаються за дозволом начальника Дирекції залізничних перевезень.


Разом з проєктом місячного плану на перевезення вантажів відправники за наявності достатньої кількості вантажу надають управлінням залізниць відправлення плани перевезень вантажів маршрутами за встановленою формою. Календарні плани перевезень вантажів маршрутами можуть корегуватися залізницею за заявою відправника, наданою за дві доби до початку декади.

Плани перевезення маршрутами в цілому для залізниці і за родами вантажів затверджуються начальником залізниці з повідомленням начальників дирекцій залізничних перевезень, що у свою чергу доводять ці плани до відома станцій, а станції до відома відправників.

У разі неподання вантажовідправником плану перевезень вантажів маршрутами у встановлений строк або надання плану в занижених (порівняно з місячними обсягами) розмірах кількість планових маршрутів встановлює начальник станції.

В окремих випадках за заявами вантажовідправників начальник дирекції може дозволити напередодні дня навантаження зміну станції призначення маршруту в межах передбаченого планом перевезень залізниць призначення, крім експорту.

За два дні (не враховуючи дня подання) до початку декади відправник подає начальнику станції декадну заявку в електронному вигляді з розподілом подачі вагонів на кожний день. Замість декадних заявок відправник може надати погоджений з вантажоодержувачем (портом) графік навантаження, що складається на місяць, у якому планується перевезення, або на строк виконання додаткового замовлення.

Зміни до графіка можуть вноситися відправником за погодженням з вантажоодержувачем (портом) і залізницею. Декадні заявки та графіки навантаження можуть подаватися начальнику станції в електронному вигляді [21] .

План перевезення вантажів вважається виконаним за умови відвантаження передбаченої кількості тонн. Не використані для планового навантаження вагони надаються відправникові за його згодою для понадпланового перевезення. У разі використання передбаченої планом кількості вагонів і невиконання плану в тоннах станція за заявою відправника може надавати йому вагони в кількості, необхідній для виконання плану в тоннах.

Начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявами відправників можуть змінювати передбачені планом залізниці та станції призначення, станції відправлення вантажів у межах залізниць відправлення, надавати дозвіл на перевезення вантажів понад план, а також на внутрішньостанційні перевезення. Зміна передбачених планом обсягів перевезення на залізниці та станції призначення, а також зміна вантажоодержувачів (крім експортних і тих, що одержують вантажі в портах) провадиться за заявою відправника начальником станції відправлення з наступним повідомленням про це Дирекції.

Начальник станції за заявою відправника дозволяє позапланове навантаження на залізниці України (крім призначення в морські та річкові порти, на прикордонні переходи та маршрутами) у порядку, встановленому начальником залізниці, за наявності рухомого складу і умови сплати відправником належних платежів і зміни в місячних планах згідно зі ст. 21 Статуту залізниць України.


Перевезення вантажів понад план здійснюються за замовленнями відправників, поданими за три дні до дня навантаження, без обмеження планових перевезень і за умови платоспроможності відправника.

Залізниці в разі неподання з їхньої вини вагонів для виконання плану мають за вимогою відправника надавати рухомий склад для надолуження недовантаження протягом наступного місяця. Надолуження здійснюється в такому порядку:

1) відправник не пізніше другого числа наступного за звітним місяця подає через начальника станції відправлення на ім'я начальника Дирекції залізничних перевезень заяву про надолуження. Неподання заяви або подання її пізніше зазначеного строку вважається відмовою відправника від надолуження недовантаження;

2) після отримання заяви на надолуження начальник станції за погодженням з Дирекцією встановлює дні надолуження, про що повідомляє вантажовідправника.

У разі невиконання узгодженого порядку надолуження залізниця за неподання вагонів і відправник за неподання вантажів до перевезення несуть відповідальність, установлену Статутом залізниць за невиконання плану перевезень.


Форми замовлень на перевезення вантажів і порядок їх заповнення встановлюються АТ «Укрзалізниця» [21] .

## **6.8. Облік виконання плану перевезення вантажів**

Облік виконання плану перевезень вантажів здійснюється в обліковій картці за кожним планом, а також за поданням і за замовленням про надолуження недовантаження за попередній місяць. На підставі цього обліку визначаються розміри матеріальної відповідальності сторін за невиконання плану.

Облікові картки ведуть працівники залізничних станцій в одному або за вимогою відправника у двох примірниках. У разі складання картки у двох примірниках один з них знаходиться на станції, другий у відправника.

Облікова картка підписується відправником і начальником станції або уповноваженим працівником станції по закінченні кожної звітної доби. Звітна доба – це час із 20 год 01 хв однієї доби до 20 год 00 хв наступної доби за київським часом.

У разі відмови відправника від підписання облікової картки про це складається акт загальної форми [21] .

За домовленістю сторін можливе ведення облікової картки в електронному вигляді.

Для кожного відправника і кожної номенклатурної групи вантажу станція заповнює верхню частину облікової картки та планові дані на місяць, норма добового навантаження визначається виходячи з середньодобового обсягу перевезень і враховуючи всі додаткові дозволи, отримані станцією до початку місяця.

Для додаткових планів чи окремих дозволів, одержаних станцією протягом планового місяця, середньодобова норма навантаження встановлюється з наступного дня після їх отримання до кінця місяця, якщо додатковий план чи окремий дозвіл не передбачають інших строків їх виконання.

У разі невиконання декадного плану навантаження внаслідок неподавання залізницею вагонів (контейнерів) начальник станції за заявкою відправника, поданою не пізніше першого дня наступної декади, вносить відповідні зміни в декадний план.

Підсумки навантаження на залізниці призначення (а для експортних вантажів на залізниці, що передають вантажі за кордон) за декаду вказуються: у чисельнику – кількість вагонів (контейнерів) за планом, у знаменнику – кількість завантажених вагонів (контейнерів).

Недовантаження на залізниці призначення за декаду визначається як сума недовантажень на окремі залізниці за вилученням загального недовантаження за декаду.


Якщо відправник у результаті перевиконання статичного навантаження використав меншу кількість вагонів, ніж заплановано, то недовантаження на залізниці призначення зменшується на заощаджену кількість вагонів. Норми навантаження на залізниці призначення корегуються також у разі надолуження залізницею невиконання з її вини плану попереднього місяця.

У разі, коли відправник не пізніше трьох діб до дня навантаження подасть заявку про зміну залізниць призначення і ця зміна погоджена уповноваженою особою залізниці, планові показники навантаження на залізниці призначення заносяться до облікової картки з урахуванням такої зміни. Якщо подані для навантаження вагони не можуть бути направлені на залізниці призначення, зазначені в плані або декадній заявці, внаслідок

наявності на цих залізницях перешкод для перевезення, відправник за погодженням із начальником станції може використати їх для відвантаження на інші залізниці, передбачені планом.

У разі перевезення вантажів за поданням розрахунки за невиконання плану перевезення цих вантажів протягом місяця, у якому вийшло розпорядження про їх здійснення, не проводяться.

У разі невиконання плану перевезень внаслідок аварії на підприємстві, у результаті якої виробництво на ньому було припинено на строк не менше трьох діб підряд (ст. 107 Статуту залізниць України), відправник не пізніше другої доби після ліквідації аварії надає станції довідку з посиланням на відповідний акт про аварію.

Явища стихійного характеру (замети, повені, пожежі і т. ін.), які викликали перерву руху на залізничній під'їзній колії або при яких заборонено виконувати вантажні роботи, що стало причиною невиконання плану перевезення, оформляються відповідними актами за підписом начальника станції та керівника підприємства [21] .

Зазначені документи додаються до облікової картки.

Штраф за невиконання місячних планів і додаткових замовлень на перевезення вантажів нараховується на залізницю і відправника по закінченні кожної декади, сальдова сума штрафу визначається по закінченні місяця.

У разі перевиконання плану в першій декаді і невиконання його в другій відповідальність за невиконання плану другої декади зменшується на величину перевиконання плану в першій декаді. Так само враховується перевиконання плану в першій і другій декадах при невиконанні його в третій декаді.


Розрахунки за штрафами здійснюються в порядку і строки, встановлені ст. 109 Статуту залізниць України.

Якщо місячний план або додаткове замовлення виконано в цілому за місяць, розрахунки за штрафами, нарахованими за невиконання плану (замовлення) в окремі декади, не проводяться.

Для планів і додаткових замовлень, що виконуються за погодженими графіками, розрахунки щодо сплати штрафів здійснюються за період, на який погоджено графік.


Планування перевезення вантажів у межах України здійснюється з використанням автоматизованої системи документообігу (АС МЕСПЛАН).

Залізниця забезпечує введення в АС МЕСПЛАН місячних і додаткових замовлень на перевезення вантажів у межах України, наданих відправниками залізниці в порядку, визначеному Правилами на договірних засадах безкоштовно.

Замовлення відправників, що перевозять вантажі за поданням, а також залізничних підприємств, що здійснюють перевезення для своїх потреб, також вводяться в систему АС МЕСПЛАН [21] .


## **6.9. Відповідальність за невиконання плану перевезень вантажів**

Залізниці, вантажовідправники, вантажоодержувачі, транспортні, експедиторські і посередницькі організації та особи, які виступають від імені вантажовідправника і вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за перевезення в межах і розмірах, передбачених Статутом залізниць, іншими нормативно-правовими актами та окремими договорами.

За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень і невикористання відправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень залізниця та вантажовідправник несуть відповідальність, передбачену ст. 106 Статуту [21] .


Залізниця і відправник несуть таку саму відповідальність за недотримання зобов'язань понадпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також надолуження невиконання плану попереднього місяця згідно зі ст. 19 Статуту.

Документом, що підтверджує виконання плану перевезень, є облікова картка, яку відповідно до ст. 20 Статуту ведуть працівники станції і підписують начальник станції та

вантажовідправник після закінчення кожної доби. Згідно з п. 6.2 Правил планування перевезень вантажів цю картку ведуть в одному екземплярі за кожним планом. Відповідальність за невиконання плану перевезень сторони несуть щодо кожного плану, тобто таку відповідальність визначають за кожною обліковою карткою окремо [21] .

На вимогу вантажовідправника за додаткову плату, розмір якої встановлено п. 9 розд. 2 Тарифного керівництва № 1, станція зобов'язана здійснювати облік виконання плану перевезень у двох екземплярах облікової картки, один з яких знаходиться на станції, а другий – у вантажовідправника.

Згідно з п. 3 Правил складання актів у разі відмови вантажовідправника від підписання цієї картки складається акт загальної форми. Отже, якщо вантажовідправник не підписав облікову картку і оспорує факт подачі вагонів для виконання плану перевезень, залізниця може обґрунтовувати свої вимоги про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень обліковою карткою лише за умови подання доказу ухилення вантажовідправника від її підписання, тобто акта загальної форми.

Відповідно до ст. 614 ЦК України боржник несе майнову відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язання лише за наявності його вини, крім випадків, передбачених договором або законодавством. Відсутність своєї вини доводить особа, яка порушила зобов'язання [15] .


Статутом встановлено вичерпний перелік обставин, за яких залізниця та вантажовідправник не несуть майнової відповідальності за невиконання плану перевезень вантажів (ст. 107 і 108 Статуту).

Разом з цим господарським судам у вирішенні спорів слід виходити з того, що наведений у пунктах «а» зазначених статей Статуту перелік явищ стихійного характеру (замети, повінь, пожежа) не є вичерпним, тобто підставою для звільнення від відповідальності за невиконання плану перевезень вантажів можуть бути й інші, крім зазначених, явища стихійного характеру.



Вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі припинення виробництва відвантажувальної продукції протягом трьох і більше діб підряд лише в разі припинення виробництва внаслідок аварії, але не з інших причин, як-от через відсутність сировини, енергопостачання та ін. Факт аварії і тривалість припинення у зв'язку з цим виробництва відвантажувальної продукції повинен довести вантажовідправник.

Якщо аварія у вантажовідправника фактично не призвела до припинення виробництва, підстав для його звільнення від сплати штрафу за невиконання плану перевезень нема.

У застосуванні пунктів «б» ст. 107 і 108 Статуту слід виходити з того, що заборона або припинення відвантаження вантажів у певному напрямку згідно зі ст. 29 Статуту може здійснюватися АТ «Укрзалізниця» за погодженням з Мінтрансом України. Наказом Мінтрансу України від 30.05.2002 р. № 344 визначені у ст. 29 Статуту залізниць повноваження щодо запровадження тимчасових обмежень перевезень в окремі райони делеговано Державній адміністрації залізничного транспорту АТ «Укрзалізниця» [21] .

Затримкою вантажовідправником вагонів під вивантаженням (п. «в» ст. 108 Статуту) слід вважати затримку вагонів, поданих під подвійні операції. Отже, залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів, що були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини. Факт затримки вантажовідправником вагонів під вивантаженням має довести залізниця.

Пункт «г» ст. 107 Статуту звільняє вантажовідправника від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі виконання плану перевезення вантажів у тоннах; при цьому відповідна норма Статуту з липня 2007 р. має застосовуватись до підрахунку виконання плану перевезень у цілому за місяць.


При застосуванні п. «г» ст. 108 Статуту під неплатоспроможністю відправника слід розуміти відсутність на рахунку відправника коштів у розмірі, достатньому для оплати залізничного тарифу та додаткових послуг, пов'язаних з відправленням запланованої кількості вантажу в певний період.

Вантажовідправник не несе відповідальності за невиконання плану перевезень, якщо він змінив станцію призначення в межах однієї залізниці, оскільки ст. 106 Статуту таку відповідальність встановлено лише за невиконання плану перевезень у межах залізниці призначення, а не її станцій.

Якщо залізниця в першій і другій декадах місяця подала більшу кількість вагонів, ніж це було передбачено планом, і ці вагони були завантажені, а на третю декаду вантажовідправник подав заявку без урахування зайво поданих вагонів і таку заявку було прийнято, відповідальність залізниці і відправника за невиконання плану визначається за результатами роботи в цілому за місяць.

Сплата штрафу за невиконання плану перевезень не звільняє залізницю від обов'язку надолужити недовантаження протягом наступного місяця. Відповідно до ст. 19 Статуту залізниця в разі неподання з її вини рухомого складу для виконання місячного плану перевезень вантажів зобов'язана на замовлення вантажовідправника виділити рухомий склад, щоб надолужити недовантаження протягом наступного місяця.

Недовантаження може надолужуватися лише на замовлення вантажовідправника, з яким він має звернутися до залізниці не пізніше другого числа наступного за звітним місяця (п. 2.13 Правил планування перевезень). Отже, за відсутності такого звернення, поданого в зазначений строк, залізниця звільняється від обов'язку виділяти вагони для надолуження недовантаження.

Порядок виділення вагонів для надолуження недовантаження, що мало місце з вини залізниці, встановлюється за погодженням між залізницею та вантажовідправником. У разі порушення погодженого порядку залізниця за незабезпечення подачі вагонів, а вантажовідправник за невикористання поданих вагонів чи відмову від вагонів несуть відповідальність, встановлену ст. 106 Статуту [21] .

Якщо вантажовідправник запропонував певний порядок надолуження недовантаження, а залізниця - відмінний від нього, і жодну з цих пропозицій не було прийнято, порядок надолуження не можна вважати погодженим. У такому разі ні залізниця, ні вантажовідправник не несуть зазначеної відповідальності.

Строк погодження порядку надолуження недовантаження законодавством не встановлено, тому вантажовідправник має право у своєму замовленні зазначити строк для відповіді. Коли замовлення складено без зазначення строку для відповіді, залізниця має дати відповідь протягом нормально необхідного для цього часу, але не пізніше дня, що вказаний вантажовідправником як перший день виділення рухомого складу.

Якщо залізниця не дала відповіді на пропозиції вантажовідправника щодо порядку виділення рухомого складу для надолуження недовантаження або заперечує проти надолуження недовантаження з посиланням на відсутність рухомого складу, вона зобов'язана виділити вагони для надолуження недовантаження в порядку, що був запропонований вантажовідправником.


Згідно з п. 2.3 Правил планування перевезення вантажів у власних або орендованих вагонах, коли є дозвіл на вихід таких вагонів на загальну мережу залізниці, здійснюється відправниками за окремими замовленнями (форма ГУ-12) незалежно від того, чи належать ці вагони відправнику, одержувачу або експедитору. Замовлення на перевезення вантажів у власних вагонах, що не належать відправнику, погоджується з власником вагонів. Облік виконання плану перевезень вантажів у власних або орендованих вагонах здійснюється в окремій обліковій картці, на підставі якої визначаються розміри матеріальної відповідальності сторін за невиконання плану.

Якщо план перевезень у таких вагонах не виконано з вини вантажовідправника, то ні він, ані залізниця не несуть відповідальності за невиконання плану.

У разі, коли вантажовідправник не може здійснити перевезення в запланованих власних або орендованих вагонах з причин, що від нього не залежать (стихійне лихо, обмеження навантаження та ін.), залізниця може надати рухомий склад загального користування згідно з замовленням відправника, поданого не менш як за три доби до дня навантаження.

Нарахування штрафу за невиконання місячних планів і додаткових замовлень на перевезення вантажів на залізницю і відправника провадиться по закінченні кожної декади, а сальдова

сума штрафу визначається після закінчення місяця. Однак якщо місячний план або додаткове замовлення виконано в цілому за місяць, розрахунки за штрафами, нарахованими за невиконання плану (замовлення) в окремі декади, не проводяться.

За невиконання плану перевезень на залізниці призначення ст. 106 Статуту встановлено сплату вантажовідправником штрафу за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером) [21] .

Порядок обліку виконання плану перевезень на залізниці призначення встановлено в п. 6.7 Правил планування, згідно з яким дані про навантаження на залізниці призначення вказуються для всіх вантажів тільки у вагонах (контейнерах) і тільки для залізниць України – у графах 10-15 облікової картки. Для експортних вантажів в обліковій картці вказуються залізниці, що передають вантаж за кордон.

Оскільки планування перевезень вантажів на експорт здійснюється за внутрішніми Правилами планування, у тому числі з зазначенням залізниць прикордонного переходу та призначення, то незалежно від того, що перевезення вантажу здійснюється відповідно до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС), відповідальність за невиконання плану перевезень на залізниці призначення визначається на підставі Статуту і Правил планування перевезень вантажів.

Штраф за невиконання плану перевезень на залізниці призначення є самостійним видом штрафу, сплата якого не залежить від виконання чи невиконання загального плану перевезень у цілому за місяць, і Статут не передбачає можливості звільнення вантажовідправника від цього виду штрафу.

Розрахунки за штрафами за невиконання місячних планів і додаткових замовлень на перевезення вантажів здійснюються в порядку та строки, встановлені ст. 109 Статуту.

Відповідно до ст. 109 Статуту після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень. Повідомлення може бути зроблено в будь-якій формі: вручення представнику рахунка-фактури, надсилання листа, телеграми, вручення другого

примірника облікової картки або в інший спосіб. Доказами такого повідомлення можуть бути відповідні документи. Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний строк.

Відсутність доказів повідомлення залізницею вантажовідправника про суми нарахованих штрафів не є перешкодою для подання претензії та позову, оскільки встановлений ст. 109 Статуту 10-денний строк не є присічним.

### **6.10. Права, обов'язки і відповідальність сторін і учасників договору на перевезення вантажу в процесі його підготовки до перевезення, приймання і видачі**

За договором про перевезення вантажу транспортна організація-перевізник має доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачеві).

Перевізник повинен подавати під навантаження справні вагони й контейнери, придатні для перевезення певного вантажу, очищені від залишків вантажу і сміття, а в разі потреби промиті та продезинфіковані. Придатність вагонів для перевезення вантажу визначає відправник, засобами якого здійснюється завантаження, або залізниця, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці, а придатність контейнерів, цистерн і бункерних напіввагонів – відправник.

Перевізник повинен забезпечити цілість і схоронність прийнятого до перевезення вантажу. Цей обов'язок виникає з моменту одержання перевізником вантажу до перевезення і до видачі його одержувачеві в пункті призначення. Порушення перевізником цього обов'язку призводить до відповідальності за втрату, недостачу, псування чи пошкодження вантажу.

Перевізник повинен своєчасно виконати свій обов'язок з доставки вантажу до пункту призначення та видачі його одержувачеві. Строки доставки встановлюють транспортні статuti (кодекси) або правила перевезення. Якщо строк доставки в зазначеному порядку не встановлений, сторони мають право визначити його в договорі (ст. 364 ЦК України) [15]




Нарешті, у пункті призначення перевізник повинен видати вантаж одержувачеві, зазначеному в транспортному документі.

Видача вантажу одержувачеві – завершальний процес перевезення. Перевізник повинен повідомити одержувача про прибуття вантажу на його адресу. Так, залізниця повідомляє одержувача в день прибуття вантажу, проте не пізніше 12 год наступного дня.

Разом з тим одержувач повинен прийняти вантаж від перевізника і вивезти його зі станції (порту) призначення. Одержувач має повністю розвантажити вагони, цистерни та контейнери. Після розвантаження вагони та контейнери мають бути очищені всередині і ззовні.

На станціях призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу в разі потреби.

Відправник повинен подати вантаж до перевезення в належному стані, у справній тарі та упаковці відповідно до державних стандартів і технічних умов, що забезпечують повну його схоронність. Усі необхідні для перевезення матеріали (стойки, прокладки тощо) заготовляє і подає відправник (ст. 142 Кодексу торговельного мореплавства; ст. 52 і 56 Статуту автомобільного транспорту).

Відправник водночас з поданням вантажу надає перевізникові необхідну кількість примірників правильно заповнених транспортних документів, а також додає до них усі документи, необхідні для додержання санітарних, митних, карантинних та інших правил [19] . При морських

перевезеннях відправник разом з вантажем подає перевзникові завантажувальний документ, на підставі якого перевізник видає відправникові коносамент (ст. 137 Кодексу торговельного мореплавства).

З метою ефективного використання транспортних засобів відправник повинен, за загальним правилом, повністю і раціонально завантажити їх.

Вантажовідправники повинні своєчасно завантажувати подані їм транспортні засоби.

За договором про перевезення відправник зобов'язаний сплатити за перевезення вантажу встановлену плату.

Розміри відповідальності перевізника за втрату, нестачу, псування чи пошкодження вантажу визначено транспортними статутами (кодексами), а щодо автомобільних перевезень також ст. 363 ЦК України. Розміри відповідальності перевізника за втрату, нестачу або відшкодування вантажу і на інших видах транспорту вказано в ст. 179 Кодексу торговельного мореплавства; ст. 93 Повітряного кодексу України; ст. 195 Статуту внутрішнього водного транспорту.

При втраті чи нестачі вантажу перевізник, крім відшкодування дійсної вартості або оголошеної цінності вантажу, повертає плату за перевезення, одержану за втрачений вантаж, якщо вона не входила до ціни цього вантажу.

За Статутом залізниць, залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу [21]



Перевізник несе відповідальність за прострочення доставки вантажу, якщо не доведе, що воно сталося не з його вини (ч. 2 ст. 364 ЦК України). Відповідальність за прострочення настає у формі неустойки (штрафу), розмір якої залежить від перевізної плати і тривалості прострочення. Так, на залізничному транспорті цей штраф сплачується в розмірах від 10 до 30 %, внутрішньоводному – від 10 до 50 %, повітряному – від 5 до 50 % плати за перевезення. За прострочення доставки вантажу при міжміських перевезеннях автотранспортні організації сплачують одержувачам штраф у розмірі 12 % перевізної плати за кожен добу прострочення, але не більше як 60 % цієї плати.

Транспортними статутами (кодексами) передбачається майнова відповідальність відправників та одержувачів за неналежне виконання обов'язків, що передують чи необхідні для укладення договору перевезення конкретного вантажу або завершують перевізний процес. Наприклад, за неправильне зазначення в накладній найменування вантажу або за подання вантажу, що заборонено до перевезення чи потребує особливих запобіжних заходів, з відправника стягується штраф і заподіяні перевізникові збитки.

За пошкодження вагонів (суден) відправник або одержувач сплачують штраф: на залізничному транспорті – у розмірі

п'ятикратної, на річковому – трикратної вартості ремонту пошкоджених (втрачених) частин, а також відшкодовують збитки, завдані перевізникові внаслідок пошкодження рухомого складу, перевантаження вантажу та інший засіб.

Після прибуття вантажу до пункту призначення відповідальність перед перевізником за одержання конкретного вантажу несе одержувач. Однак він може перекласти на відправника всі суми штрафів, зборів і збитків, що сплачені перевізникові внаслідок неправильних дій відправника з певного перевезення.

### **6.11. Правові взаємовідносини залізниць з підприємствами, на території яких є під'їзні колії. Нормативні документи з питань взаємовідносин залізниць з під'їзними коліями і їхні правові норми і правила**

До залізничних під'їзних колій належать колії, що з'єднані з загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією і належать підприємствам, підприємцям, організаціям, установам незалежно від форм власності, а також громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності (далі підприємство).


Залізничні під'їзні колії призначено для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств у взаємодії з залізничним транспортом загального користування.

Під'їзні колії з усіма спорудами і пристроями, локомотиви і вагони слід утримувати в повній справності згідно з чинними Правилами технічної експлуатації (ПТЕ) залізниць України, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 16.01.1995 р. № 27, і ПТЕ підприємств.

Власники (користувачі) залізничних під'їзних колій забезпечують їх освітлення в межах території, яку вони займають, а також місць навантаження, вивантаження вантажів, очищення під'їзних колій від сміття і снігу.

Відкриття для постійної експлуатації новозбудованої залізничної під'їзної колії і подача на цю колію рухомого складу допускається після прийняття її в експлуатацію комісією за участю представника Міністерства праці та соціальної політики і встановлення залізницею порядку обслуговування під'їзної колії.



Відповідність під'їзної колії узгодженому з залізницею проекту засвідчується актом, що складається комісією за участю уповноважених представників залізниці і власника під'їзної колії, яка призначається залізницею відповідно до ст. 67 Статуту залізниць. Підписання акта свідчить про прийняття такої під'їзної колії в експлуатацію [21] .

На кожен під'їзну колію після закінчення її будівництва і здачі в експлуатацію підприємством складається Інструкція про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній колії, що затверджується залізницею відповідно до ст. 67 Статуту залізниць.

Інструкція містить необхідні дані для організації руху на під'їзній колії (про довжину і профіль перегонів, вагову норму і довжину передач, допустимі швидкості руху, типи локомотивів, порядок виконання маневрової роботи, нормальне положення стрілок, наявність і розташування сигналів).

До затвердження інструкції подача вагонів на під'їзну колію забороняється.

У разі зміни технічного оснащення під'їзної колії і технології її роботи до цієї інструкції вносяться відповідні зміни та доповнення.


Власник під'їзної колії має технічний паспорт, масштабний план під'їзної колії, поздовжній і поперечний профілі залізничних колій і креслення штучних споруд. У технічному паспорті та в додатках до нього вказується характеристика рейок, шпал, баласту, земляного полотна, штучних споруд, вагових приладів, пристроїв і механізмів, призначених для навантаження, вивантаження, очищення, промивання і підготовки для навантаження залізничних вагонів, маневрових пристроїв, лебідок, локомотивного і вагонного господарства, промислових станцій, гірок, напівгірок, витяжних колій, засобів СЦБ і зв'язку, використовуваних у поїзній і маневровій роботі, та інших пристроїв і механізмів, призначених для роботи з вагонами і локомотивами залізниць. Один примірник цієї документації передається залізниці при прийнятті під'їзної колії в експлуатацію.

Після здачі в експлуатацію нових об'єктів або їх ліквідації до технічного паспорта вносяться відповідні зміни, про що

власники під'їзних колій повідомляють залізницю в декадний строк.

Використання залізницею під'їзної колії для виконання маневрових робіт, тимчасового поставлення рухомого складу та з іншою метою, не пов'язаною з обслуговуванням під'їзної колії, можливе за погодженням з власником колії.

Залізниці за погодженням з АТ «Укрзалізниця» можуть на прохання підприємств передавати їм в оренду залізничні колії, що перебувають на балансі залізниць, які після передачі за умовами обслуговування і використання прирівнюються до під'їзних колій, що належать підприємствам.

Відповідно до ст. 9 Статуту залізниць України для виконання вантажних операцій залізниця може надавати за договором підприємствам у тимчасове користування підвищені колії, склади, майданчики, розташовані біля станційних та інших, що перебувають на балансі залізниці, колій (місця незагального користування) [21]  .

Час користування вагонами обчислюється з моменту подачі на місце навантаження (вивантаження) до моменту одержання залізницею повідомлення вантажовласника про закінчення вантажних операцій. Плата за користування вагонами нараховується і сплачується згідно з Правилами користування вагонами і контейнерами, затвердженими наказом Мінтрансу від 25.02.1999 р. № 113 і зареєстрованими Мін'юстом України 15.03.1999 р. за № 165/3458.

Будівництво і реконструкція залізничних під'їзних колій, а також пристроїв, призначених для навантаження, вивантаження і очищення вагонів, здійснюється за проектами, погодженими з АТ «Укрзалізниця» або, за її дорученням, з начальником залізниці.


## **6.12. Договори про експлуатацію під'їзних колій і договори про подачу та забирання вагонів**

Взаємовідносини залізниці з підприємствами, що виконують вантажні роботи на під'їзних коліях, визначаються договорами про експлуатацію під'їзних колій або договорами про подачу та забирання вагонів.

Договори про експлуатацію під'їзних колій укладаються між залізницею і власниками під'їзних колій у разі обслуговування під'їзної колії власним або орендованим локомотивом.

Договори про подачу та забирання вагонів укладаються між залізницею і підприємствами в разі обслуговування локомотивом залізниці під'їзних колій або окремих вантажних фронтів.

Договори розробляються з урахуванням технології роботи під'їзної колії і технології роботи станції примикання, а у відповідних випадках – з урахуванням єдиних технологічних процесів.

Порядок виконання перевалочних операцій на під'їзних коліях морських (річкових) портів визначається договором, що укладається залізницею з портом. У цьому договорі зазначається перелік вантажовласників та експедиторів, з якими порт уклав договори про переробку їхніх вантажів і за які порт розраховується з залізницею, а також порядок визначення відповідальності залізниці і порту за невиконання погодженої між ними добової норми вивантаження вагонів. У разі надходження в порт вантажу для вантажовласника (експедитора), відсутнього у вказаному переліку, перевалочні операції з таким вантажем здійснюються за окремим договором між вантажовласником (експедитором), портом і залізницею [21] .

Договір про експлуатацію під'їзної колії і договір про подачу та забирання вагонів укладається строком на п'ять років.

У разі зміни технічного оснащення, технології роботи станції або залізничної під'їзної колії до договору на вимогу однієї зі сторін вносяться відповідні зміни і доповнення або укладається новий договір.

Договори про експлуатацію під'їзної колії і про подачу та забирання вагонів визначають порядок подачі та забирання вагонів, строки перебування вагонів на під'їзній колії та інші умови роботи під'їзної колії.

Строки виконання вантажних операцій визначаються виходячи з продуктивності вантажних механізмів, застосовуваних на під'їзній колії.

У разі обслуговування під'їзної колії локомотивом залізниці вагони подаються залізницею під навантаження або

вивантаження безпосередньо на під'їзну колію і розставляються на місця навантаження та вивантаження, здавання і приймання вагонів провадяться на місцях навантаження і вивантаження.

У разі обслуговування під'їзних колій локомотивом власника колії вагони подаються локомотивом залізниці на встановлені договором передавальні колії, на яких провадиться приймання і здавання вагонів. Подальше перевезення вагонів, розставлення їх на місцях навантаження і вивантаження і повернення на передавальні колії забезпечуються локомотивами власника під'їзної колії або його контрагентів.

За наявності в підприємства декількох під'їзних колій з окремими примиканнями до залізничної станції договір про експлуатацію під'їзної колії або подачу та забирання вагонів укладається окремо на кожну під'їзну колію. За згодою сторін може укладатися один договір із зазначенням у ньому порядку подачі та забирання вагонів для кожної під'їзної колії [21]



### **6.13. Порядок укладання договорів про експлуатацію під'їзних колій і договорів про подачу та забирання вагонів**

Проект договору розробляється залізницею на підставі акта обстеження під'їзної колії.

Залізниця спільно з підприємством провадить обстеження під'їзної колії та її технічного оснащення. Результати обстеження оформляються актом обстеження умов роботи на під'їзній колії і станції примикання, у якому вказуються всі дані про фактичний стан під'їзної колії: довжина під'їзної колії; площа ділянки землі (кв. м), зайнята під'їзною колією, і окремо зайнята спорудами підприємства у смузі відведення; відстань, за яку слід стягувати плату за подачу та забирання вагонів; розмір і характер вантажообігу; спеціалізація складських площ; вантажні фронти; наявність вантажних машин і механізмів і їхня паспортна потужність; наявність контрагентів тощо. Акт обстеження підписують уповноважені представники залізниці і підприємства не пізніше 10 днів з дати обстеження [21]



У разі непогодження з даними, внесеними до акта обстеження, представник підприємства, який бере участь в обстеженні, зобов'язаний підписати акт і внести до нього свої мотивовані зауваження.

Акт складається у двох примірниках, один з яких залишається у підприємства, другий у залізниці.

До акта обстеження власником під'їзної колії додається Інструкція про порядок обслуговування і організації руху на під'їзній колії, масштабний план з нанесеним на ньому розташуванням вантажних фронтів і механізмів, а також технічний паспорт і поздовжній профіль колії.

До укладення нового договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії (договору про подачу та забирання вагонів) власник колії та його контрагенти зобов'язані надати залізниці копії Статуту підприємства, документів, що засвідчують право підприємницької діяльності, і документи, що підтверджують право власності на залізничну під'їзну колію.


Оформлення договору про експлуатацію під'їзної колії та договору про подачу та забирання вагонів виконується в такому порядку:

– проєкт договору розробляється залізницею. Підписаний у двох примірниках проєкт договору надсилається на підпис підприємству. Підприємство підписує і повертає залізниці проєкт договору у двадцятиденний строк, що обчислюється: у разі пересилки проєкту договору з посильним – з дати розписки про отримання договору, у разі пересилки поштою – з дати календарного штемпеля поштового відділення в пункті знаходження адресата. Якщо при підписанні договору в підприємства виникнуть заперечення стосовно його умов, то незалежно від цього воно підписує договір, складає протокол розбіжностей і направляє його у двох примірниках залізниці одночасно з підписаним договором. Наявність розбіжностей оговорюється в договорі. У разі неповернення залізниці підписаного проєкту договору у двадцятиденний строк, договір набирає чинності в редакції залізниці;

– залізниця не пізніше, ніж через 20 днів після отримання цього протоколу розбіжностей, зобов'язана призначити день розгляду розбіжностей, про що вона має повідомити

підприємство в десятиденний строк після отримання протоколу і не пізніше, ніж за 10 днів до призначеної дати розгляду. Якщо залізниця у вказаний строк не призначить дату розгляду розбіжностей, договір набирає чинності в редакції підприємства. У випадку неприбуття представника підприємства у призначений строк для розгляду розбіжностей договір набуває чинності в редакції залізниці;

– розбіжності, що залишилися неврегульованими, оформляються новим протоколом і у двадцятиденний строк після дня їх розгляду передаються залізницею до господарського суду. Якщо в указаний строк розбіжності не будуть направлені до господарського суду, то договір набуває чинності в редакції підприємства.

Такий порядок оформлення поширюється на додаткові угоди до договору, на його продовження, доповнення або часткові зміни [21] .

Договір про експлуатацію під'їзної колії та договір про подачу та забирання вагонів підписується начальником залізниці або іншою уповноваженою ним посадовою особою.

Якщо договір підписується уповноваженою посадовою особою за дорученням начальника залізниці, то в ньому робиться посилання на це доручення з зазначенням його номера та дати.

Подача вагонів на під'їзні колії в період їх будівництва допускається на умовах тимчасової угоди між залізницею та підприємством, якому належить під'їзна колія, або будівельною організацією, що несуть відповідальність за збереження вантажу, рухомого складу, вчасне повернення його і безпеку руху.

Тимчасова угода підписується після висновку ревізора з безпеки руху поїздів про можливість подачі вагонів на цю під'їзну колію і розроблення тимчасової Інструкції про порядок та умови руху локомотивів і вагонів на під'їзній колії.

До затвердження інструкції подача вагонів на під'їзну колію, що будується, не допускається.

Тимчасова угода укладається строком на один рік. Розбіжності, що виникають при укладанні тимчасових угод, розглядаються відповідно до чинного законодавства.

У разі обслуговування під'їзної колії підприємством промислового залізничного транспорту договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії укладається залізницею з цим підприємством на загальних підставах. У таких випадках розрахунки за подачу та забирання вагонів, користування вагонами проводяться залізницею безпосередньо з підприємством промислового залізничного транспорту.

Договори про експлуатацію під'їзних колій і подачу та забирання вагонів з підприємствами, підпорядкованими залізниці (склади палива, баластні кар'єри і т. ін.), не укладаються. Порядок подачі, забирання вагонів, обліку часу користування вагонами (контейнерами), технологічні норми на вантажні операції, а також на операції, пов'язані з виконанням санітарних, ветеринарних, митних та інших адміністративних правил, для цих підприємств установлюється начальником залізниці [21]



#### **6.14. Вантажні фронти**

Розмір вантажного немеханізованого фронту визначається кількістю вагонів, які можна поставити уздовж складської колії, що може бути використана для одночасного навантаження або вивантаження.

Поділ фронтів за однорідними вантажами провадиться за умови постійної спеціалізації складських площ для таких вантажів. Однорідними вважаються вантажі, що перевозяться однаковим способом (навалом, насипом, наливом тощо) і для яких можливе спільне зберігання. Фронт для вантажів, що потребують зберігання у критих складах, визначається кількістю дверей у складі, якщо нема рампи. Якщо рампа є, кількість дверей не враховується, а фронт визначається за довжиною колії біля складу і наявністю механізмів.

Для зернових і хлібних вантажів допускається встановлення фронтів для окремих культур зерна, але не більш ніж для трьох культур (наприклад жито, пшениця, ячмінь).

Розміри фронтів і спеціалізація складських площ для однорідних вантажів на під'їзних коліях, що обслуговуються локомотивом залізниці, вказуються в договорі.

Розмір вантажного фронту нафтових та інших рідких вантажів, що перевозяться наливом у цистернах, визначається кількістю стояків для наливу і зливу, а при міжрейковому зливі - кількістю цистерн, що стають уздовж колії, призначеної для зливу.

За потреби фронт наливу і зливу може встановлюватися за видами наливу (темні, світлі мастила).

Розмір вантажного фронту вантажів, крім наливних, при механізованому способі робіт визначається виходячи з кількості і переробної спроможності механізмів, а також можливості їх пересування вздовж фронту або пересування вагонів під механізмами.

Якщо довжина колії дозволяє виконувати подачу такої кількості вагонів, що перевищує місткість механізованого фронту навантаження або вивантаження, то в договорі встановлюється також розмір партії вагонів, що може одночасно подаватися на під'їзну колію.

Зменшення обумовлених договором вантажних фронтів залежно від заповнення складських площ не допускається.

Якщо передбачається приймання (відправлення) вантажів маршрутами, у договорах про експлуатацію під'їзних колій (договорах про подачу та забирання вагонів) мають враховуватися вантажні фронти, умови і строки навантаження та

вивантаження маршрутів [21] .


## **6.15. Перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України**

Перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України виконуються відповідно до вимог Цивільного кодексу України, Кодексу України про адміністративні правопорушення, Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457, Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19.03.1997 р. № 252 (Порядок), і поширюються на працівників залізничного транспорту, фізичних



і юридичних осіб незалежно від їхніх форм власності та підпорядкування, що:

- а) користуються послугами залізничного транспорту;
- б) здійснюють перевезення пасажирів, багажу, вантажо-багажу та пошти залізничним транспортом;
- в) обслуговують пасажирів на вокзалах, у пунктах продажу

проїзних документів і в поїздах [30] .

Правила застосовуються при перевезенні пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничними лініями загального користування тільки у внутрішньому сполученні (у межах України) і у вагонах парку залізниць або орендованих у залізниць, а також у власних вагонах, що належать підприємствам, організаціям, установам або громадянам - суб'єктам підприємницької діяльності, у тому числі розташованим за межами України (суб'єкти господарювання).

При перевезенні пасажирів у межах України у вагонах залізниць інших держав у частині розрахунку вартості проїзного документа діють норми цих Правил, а в частині умов перевезень і розрахунку вартості плацкарти діють норми відповідних міжнародних договорів.

Перевезення пошти залізницями України здійснюється на договірних засадах.

#### **6.16. Правила перевезень пасажирів, багажу і товаробагажу у прямому міжнародному сполученні. Відповідальність залізниць і пасажирів при перевезеннях у внутрішньому і прямому міжнародному сполученнях**

З метою організації пасажирських перевезень у прямому міжнародному повідомленні міністерства, центральні державні органи, що відають залізничним транспортом в особі своїх уповноважених, уклали між собою Угоду про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС). Сторони Угоди: Азербайджанська Республіка, Республіка Албанія, Ісламська Республіка Афганістан, Республіка Білорусь, Республіка Болгарія, Соціалістична Республіка В'єтнам, Грузія, Республіка Казахстан, Китайська Народна Республіка, Корейська Народно-

Демократична Республіка, Киргизька Республіка, Латвійська Республіка, Литовська Республіка, Республіка Молдова, Монголія, Республіка Польща, Російська Федерація, Словацька Республіка, Республіка Таджикистан, Туркменістан, Республіка Узбекистан, Україна, Чеська Республіка та Естонська Республіка. Ця Угода регламентує порядок перевезення пасажирів, багажу та товаробагажу в міжнародному залізничному сполученні [39]



Перевезення пасажирів, багажу та товаробагажу між країнами, залізниці яких беруть участь в Угоді, виробляються на умовах і за проїзними і перевізними документами, встановленим Угодою за застосовуваними ними тарифами. Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС) має обов'язкову силу для перевізників, пасажирів, відправників та одержувачів, операторів вагонів, керуючих інфраструктурою.

Перевезення пасажирів, багажу та товаробагажу в міжнародному сполученні проводиться поїздами та вагонами, зазначеними в чинних розкладах руху пасажирських поїздів, або спеціальними поїздами та вагонами.

Проїзд пасажира в поїзді здійснюється на підставі договору перевезення та підтверджується проїзним документом, що може бути оформлений як у бланку встановленої форми, і в електронному вигляді. Проїзний документ складається з квитка, а також плацкарти і/або доплатної квитанції.

Строк дії квитків – два місяці, якщо інше не передбачено застосовуваним тарифом. Перевізники можуть скоротити чи продовжити строк дії шляхом двосторонніх чи багатосторонніх угод.

При проїзді у вагонах без обов'язкового резервування місць пасажир має право провезти з собою безкоштовно одну дитину не старше чотирьох років, якщо вона не займає окремого місця. Для зайняття дитиною окремого місця необхідно придбати дитячий квиток. При прямуванні з пасажиром більше однієї дитини не старше чотирьох років на решту дітей, крім однієї, слід купувати дитячі квитки. При прямуванні одного або більше дітей віком від чотирьох до дванадцяти років на кожну дитину необхідно купувати дитячі квитки.

При прийманні багажу до перевезення відправнику видається перевізний документ у вигляді багажної квитанції. Норма загальної маси багажу, зданого за одним проїзним документом, встановлюється до 100 кг. Багаж слід подавати до перевезення у відповідній упаковці, що забезпечує його збереження на всьому шляху до видачі відправнику і запобігає пошкодженню рухомого складу і багажу або товаробагажу інших відправників, а також забезпечує безпеку роботи обслуговуючого персоналу

При прийманні товаробагажу до перевезення відправнику видається перевізний документ у вигляді товаробагажної квитанції. Товаробагаж приймається до перевезення вагою щонайменше 5 кг і понад 165 кг. Перевезення товаробагажу вагою окремих місць від 5 до 75 кг проводиться між станціями, відкритими для багажних і товаробагажних операцій. Перевезення товаробагажом неподільних предметів вагою від 75 до 165 кг проводиться між станціями, відкритими для товаробагажних операцій.

Залізниці, що беруть участь в Угоді про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС), зобов'язані організувати міжнародні пасажирські перевезення з найбільшими зручностями для пасажирів і забезпечити їхнє культурне обслуговування на шляху прямування і на станціях. Перевезення пасажирів, багажу і товаробагажу в міжнародному сполученні проводиться поїздами та вагонами, зазначеними в чинних розкладах руху пасажирських поїздів, або спеціальними поїздами та вагонами.

Кожна залізниця, що бере участь у цій Угоді, зобов'язана перевозити пасажирів і допущені до перевезення на умовах Угоди багаж або товаробагаж у залізничному сполученні, якщо

[39]  :


– пасажир або відправник товаробагажу виконує положення Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС);

– виконанню перевезення не перешкоджають обставини, яких залізниця не може запобігти або усунення яких від неї не залежить;

– для розміщення товаробагажу в багажному вагоні є вільне місце.

Перевезення пасажирів, багажу і товаробагажу проводиться тільки між станціями, вказаними в застосовуваних тарифах. Проїзд пасажирів і перевезення багажу і товаробагажу здійснюються через прикордонні станції, перераховані в застосовуваних тарифах. Багаж і товаробагаж, за перевізними документами Угоди про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС), при переході на залізниці іншої ширини колії і за відсутності поїздів або вагонів прямого сполучення перевантажуються на прикордонних станціях і в інших пунктах силами і засобами залізниць і за їхній рахунок.

### **6.17. Відповідальність залізниць, що впливає з договору на перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні. Правила складання актів при перевезенні вантажів у внутрішньому і міжнародному сполученні**

Договірний перевізник несе відповідальність перед пасажиром, відправником або отримувачем за невиконання або неналежне виконання своїх зобов'язань за договором перевезення в порядку та межах, встановлених цією Угодою [39] .

Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну життю або здоров'ю пасажирів, протягом часу перебування в поїзді, а також у період посадки в поїзд та висадки з поїзда.

Перевізник несе відповідальність перед пасажиром, відправником або одержувачем за недотримання строків доставки багажу і товаробагажу.

Перевезення вантажів може здійснюватися з застосуванням накладної ЦМ/УМГС, що є підтвердженням укладання договорів перевезення за ЦМ та УМГС у сполученні між державами, що застосовують ЦМ та УМГС.


Бланки накладної друкуються, заповнення накладної здійснюється однією з робочих мов ОСЖД.

Перевізник складає комерційний акт, якщо під час перевірки вантажу при його перевезенні чи видачі констатує:

1) невідповідність найменування, маси чи кількості місць вантажу відомостям, зазначеним у накладній;

2) невідповідність маркування на місцях вантажу відомостям, зазначеним у накладній про знаки (марки) місць вантажу, станції та залізниці призначення, одержувачу, кількості місць вантажу;

3) пошкодження (псування) вантажу;

4) відсутність накладної або окремих її аркушів з певного вантажу або вантажу за цією накладною (втрата) [39] .

Якщо національним законодавством країни призначення вантажу допускається складання комерційного акта після видачі вантажу одержувачу, то одержувач має право звернутися до перевізника, що видає вантаж, про складання комерційного акта після видачі вантажу через те, що виявити зовнішнім оглядом при видачі вантажу було неможливо. Таке звернення до перевізника, що видає вантаж, має бути зроблено одержувачем негайно після встановлення втрати, недостачі, пошкодження (псування) вантажу та не пізніше, ніж через три доби після видачі вантажу.

### **6.18. Відповідальність залізниць, що впливає з договору на перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні**

Найбільш важливими міжнародними угодами у сфері міжнародних залізничних перевезень тривалий час були Бернські міжнародні конвенції про залізничні перевезення вантажів і залізничні перевезення пасажирів і багажу (МВК та МПК).

Відповідальність залізниці за незбереження вантажу настає за наявності вини перевізника, яку в передбачених УМВС випадках повинен довести вантажовласник. На відміну від МВК, максимальну відповідальність в УМВС не встановлено і відшкодування виплачується перевізником у межах дійсної вартості вантажу, вказаного відправником, або оголошеної його цінності, якщо таке оголошення було зроблене. Факт

незбереження вантажу підтверджує комерційний акт [39] .

При простроченні в доставці залізниця сплачує штраф у відсотках провізної плати.

Якщо під час перевезення вантажів у певному міжнародному вантажному залізнично-поромному сполученні за накладними УМГС, ЦІМ та ЦІМ/УМГС вантаж втрачено, частково втрачено або пошкоджено, відповідальність за відшкодування збитку визначається таким чином.

Якщо виявиться, що втрата, часткова втрата або пошкодження вантажу сталися на відрізку залізничного сполучення, виконуваного відповідно до накладної ЦІМ, для визначення відповідальності застосовуються положення КОТІФ.

Якщо виявиться, що втрата, часткова втрата або пошкодження вантажу сталися на відрізку залізничного сполучення, виконуваного відповідно до накладної УМГС, для визначення відповідальності застосовуються положення УМГС.

Якщо виявиться, що втрата, часткова втрата або пошкодження вантажу сталися при перевезенні, виконуваному відповідно до накладної ЦІМ/УМГС, для визначення відповідальності застосовуються положення п. 12.1 Керівництва з накладної ЦІМ/УМГС після включення Турецької Республіки до переліку членів ЦІТ, які застосовують Керівництво ЦІМ/УМГС:

- КОТІФ у сфері дії договору перевезення ЦІМ;
- УМГС у сфері дії договору перевезення УМГС.

Якщо повна або часткова втрата, псування або пошкодження вантажу сталися на морській ділянці шляху або в морському порту, відповідальність, за цими Правилами, відповідно несуть судновласник або морський порт, на території якого сталися втрата, псування або пошкодження вантажу.

Учасники перевезення несуть відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок часткової або повної втрати чи пошкодження вантажу, з моменту його прийняття до перевезення до моменту видачі.

Учасники перевезення звільняються від відповідальності у випадку, якщо втрата або пошкодження вантажу сталися у зв'язку з особливими властивостями вантажу або обставинами, яким учасники перевезення не могли запобігти та усунення наслідків яких від них не залежало. Обов'язок доведення покладається на причетних учасників перевезення.

Також учасник перевезення звільняється від відповідальності у випадку, якщо втрата або пошкодження

вантажу виникають через особливий ризик, пов'язаний з однією або декількома з таких обставин: перевезення на відкритому рухомому складі; відсутність або незадовільний стан упаковки, навантаження вантажу відправником або вивантаження одержувачем, природні властивості деяких вантажів.

Якщо учасник перевезення доведе, що втрата або пошкодження могли виникнути через один або декілька таких особливих ризиків, то вважається, що збиток виник через такі ризики. Учасники перевезення не повинні відшкодовувати заподіяну шкоду в сумі більшій, ніж дійсна вартість вантажу.

При перевезеннях з країни – учасниці УМГС (у тому числі України) до країни – учасниці КОТІФ (у тому числі Турецької Республіки) у разі звернення відправника до залізниці відправлення з претензією про відшкодування збитків за втрату, часткову втрату, пошкодження вантажу залізниця – учасниця УМГС, яка отримала претензію, діє згідно з положеннями УМГС. Якщо виявиться, що частково або повністю претензія стосується відповідальності щодо ділянки шляху, на якій перевезення виконувалося відповідно до норм КОТІФ, залізниця відхиляє повністю або частково таку претензію та повертає документи заявнику претензії (відправнику) для направлення одержувачу з метою подання претензії по договору перевезення КОТІФ.

При перевезеннях з країни – учасниці КОТІФ до країни – учасниці УМГС у разі звернення відправника до залізниці відправлення з претензією про відшкодування збитків за втрату, часткову втрату або пошкодження вантажу залізниця – учасниця КОТІФ, що отримала претензію, діє згідно з положеннями КОТІФ.

Регулювання претензій при перевезеннях за договором перевезення, оформленого накладною ЦІМ/УМГС, здійснюється відповідно до п. 12.3 Керівництва за накладною ЦІМ/УМГС після включення Турецької Республіки до переліку членів ЦІТ, які застосовують Керівництво ЦІМ/УМГС.

У позовах, поданих до залізниці у зв'язку з перевезеннями, що виконуються у прямому міжнародному сполученні, у тому числі стосовно процесуальних норм, діють норми національного та міжнародного права, яким підпорядковується залізниця [39]



## **Розділ 7. Регулювання діяльності трубопровідного транспорту**

### **7.1. Контроль за дотриманням допуску на трубопровідному транспорті**

Трубопровідний транспорт – це сукупність правовідносин, що виникають з приводу транспортування трубопроводами вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин з місць їхнього знаходження, видобутку (промислів), виготовлення чи зберігання до місць їхньої переробки чи споживання, перевантаження та подальшого транспортування.

Головна особливість транспортних відносин на трубопровідному транспорті – це відсутність класичного елемента – рухомого складу, що переміщується, і виходячи з технічної особливості трубопроводу – збіг відправника з перевізником і постачальником.

Державне керування у сфері трубопровідного транспорту здійснюють центральні та місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування в межах їхньої компетенції відповідно до чинного законодавства України.

Серед центральних органів державної виконавчої влади основне місце в керуванні трубопровідним транспортом належить Кабінету Міністрів України, що здійснює державну політику на транспорті взагалі і трубопровідному транспорті зокрема, вирішуючи питання про правові засади забезпечення потреб народного господарства в трубопровідному транспортуванні стратегічної продукції та забезпечення безпеки цієї діяльності для суспільства і природного середовища.

Галузевим органом є Міністерство інфраструктури України, що здійснює державне керування всією транспортною системою. Спеціальне керування цією галуззю транспорту має свої особливості, зокрема відповідно до Указу Президента України «Положення про Національну комісію регулювання електроенергетики України» від 21.04.1998 р. № 335/98, до компетенції НКРЕ віднесено участь у формуванні та забезпеченні реалізації єдиної державної політики щодо розвитку і



функціонування оптового ринку електроенергії, ринків газу, нафти і нафтопродуктів [40] .

Також управління трубопровідним транспортом здійснюється об'єднаннями та підприємствами, у власності яких перебувають відповідні трубопроводи (ДАТ «Придніпровські магістральні нафтопроводи», НАК «Нафтогаз України», ВАТ «Укртранснафта» тощо).

Для виконання окремих завдань державне керування здійснюється спеціальними органами. Створено Міжвідомчий координаційний центр з питань диверсифікації джерел постачання газу та нафти в Україну, до компетенції якого входить координація діяльності центральних і місцевих органів виконавчої влади, підприємств, установ і організацій; підготовка та розгляд проектів міжнародних угод про створення інфраструктури постачання і транзиту газу та нафти.

В особливий період безпосереднє керівництво підприємствами трубопровідного транспорту і контроль за їхньою діяльністю забезпечуються органами Міністерства оборони України.

Місцеві органи державної виконавчої влади (місцеві державні адміністрації) і представницькі органи й органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень:

- погоджують розміщення споруд та інших об'єктів трубопровідного транспорту на землях, наданих у користування підприємствам трубопровідного транспорту згідно з Земельним кодексом України;

- вживають заходів щодо безпеки експлуатації підприємствами, установами та організаціями об'єктів трубопровідного транспорту;

- беруть участь у складанні та узгодженні планів захисту персоналу і населення, спільних заходів щодо виконання робіт в умовах надзвичайного стану;

- забезпечують оповіщення та інформування населення про заходи захисту і правила поведінки в умовах надзвичайного стану, а також під час експлуатації об'єктів трубопровідного транспорту з залученням до цієї роботи спеціалістів підприємств трубопровідного транспорту;

- приймають від підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту матеріали виконавчої зйомки і надають їх іншим підприємствам, установам та організаціям [40]



На особливий період безпосереднє керівництво підприємствами трубопровідного транспорту та контроль за їхньою діяльністю забезпечується органами Міністерства оборони України.

Контроль у сфері трубопровідного транспорту спрямовується на забезпечення додержання вимог законодавства про трубопровідний транспорт органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування, а також підприємствами, установами, організаціями (незалежно від форм власності та видів діяльності) і громадянами.

Державний контроль у сфері трубопровідного транспорту здійснюється відповідними міністерствами та відомствами, органами державного нагляду і контролю та іншими спеціально уповноваженими на те державними органами, а також представницькими органами та органами місцевого самоврядування відповідно до законодавства України.

## **7.2. Договори трубопровідного транспорту**

Характер договірних трубопровідних зобов'язань залежить від способу транспортування (типу трубопроводу) та об'єкта транспортування.

Залежно від способу транспортування трубопровідні зобов'язання поділяються на транспортування магістральним трубопроводом і промисловим трубопроводом (розподільним тощо). Залежно від об'єкта транспортування існують такі види трубопровідних зобов'язань:

- трубопровідне транспортування нафти;
- трубопровідне транспортування газу;
- трубопровідне транспортування продуктів хімії;
- трубопровідне постачання інших продуктів.

Договірні зобов'язання у сфері трубопровідного транспорту зазнають істотного імперативного регулювання законодавством. Загальні засади правового статусу підприємств трубопровідного транспорту визначив Закон України «Про трубопровідний транспорт», правове регулювання договорів міститься в Цивільному (гл. 64) і Господарському (гл. 32) кодексах України, правила здійснення трубопровідного транспортування закріплено у спеціальних підзаконних актах – Постановах КМУ, Інструкціях НКРЕ та інших нормативних документах.

Договір трубопровідного транспортування укладається в письмовій формі (оформляється значною кількістю супровідних паперів), є оплатним і консенсуальним – укладення договору створює обов'язок вимагати постачання.

Залежно від виду трубопровідного транспортування (магістральне чи промислове) визначаються деякі особливості регулювання договірних відносин.


Основні учасники договору трубопровідного транспортування – це транспортна організація (постачальник і споживач) – користувач послугами. Також може брати участь в угоді трубопровідного транспортування вантажоприймальник (у разі, якщо постачальнику не належать приймальні потужності на кінцевому пункті постачання). Слід також виділити як різновид договору постачання продуктів (газу, нафти тощо), де на кінцевому пункті поставки продукти безпосередньо споживаються. Відповідно в трубопровідному транспортуванні – постачальник і користувач послугами та вантажоприймальник, а в трубопровідному постачанні – постачальник і споживач [15, 16]



## **Розділ 8. Регулювання діяльності міського електричного транспорту**

Міський електричний транспорт – складова частина єдиної транспортної системи, призначена для перевезення громадян трамваями, тролейбусами, поїздами метрополітену на маршрутах (лініях) відповідно до вимог життєзабезпечення населених пунктів.

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

До земель міського електротранспорту належать землі, надані в користування під відокремлені трамвайні колії та їх облаштування, колії і станції фунікулерів, канатних доріг, ескалаторів, трамвайно-тролейбусних депо, вагоноремонтні заводи, споруди енергетичного і колійного господарства, сигналізації і зв'язку, службові і культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи міського електротранспорту [27] .

Загальне регулювання діяльності у сфері міського електричного транспорту та його розвитку здійснює Кабінет Міністрів України, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, Київська та Севастопольська міські державні адміністрації в межах своїх повноважень.


Забезпечення реалізації державної політики у сфері міського електричного транспорту здійснюють у межах відповідних повноважень центральний орган виконавчої влади з питань

житлово-комунального господарства і центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту.

Місцеві органи виконавчої влади, органи місцевого самоврядування забезпечують реалізацію державної політики у сфері міського електричного транспорту, а також розробляють регіональні та місцеві програми його розвитку і забезпечують їх виконання, встановлюють тарифи на проїзд, організовують перевезення пасажирів і здійснюють контроль за ним, встановлюють порядок справляння плати за проїзд, інформують населення про зміни, що стосуються надання транспортних послуг, забезпечують координацію роботи, пов'язаної з функціонуванням міського електричного транспорту та інших видів міського транспорту, створюють належні дорожні умови для здійснення перевезень, реалізують заходи з розвитку, вдосконалення та облаштування маршрутної мережі, виконують інші функції щодо створення безпечних умов діяльності у сфері міського електричного транспорту згідно з законодавством.

Центральний орган виконавчої влади з питань житлово-комунального господарства і центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту здійснюють:

- контроль за виконанням законодавства про міський електричний транспорт і підготовку пропозицій щодо його вдосконалення;
- розроблення державних програм у сфері міського електричного транспорту і забезпечення їх виконання;
- розроблення державних програм у сфері міського електричного транспорту і забезпечення їх виконання;
- організацію в межах своїх повноважень робіт зі стандартизації, метрології та підтвердження відповідності у сфері міського електричного транспорту і забезпечення їх виконання;
- розроблення порядку формування тарифів на проїзд;
- нормативно-методичне забезпечення експлуатації об'єктів міського електричного транспорту, визначення пріоритетних напрямів науково-технічних досліджень у сфері міського електричного транспорту, впровадження новітніх технологій, виконання функцій державного замовника відповідних науково-технічних робіт;

- державний контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту і забезпеченням безпеки його руху;
- виконання інших функцій, покладених на них згідно з законодавством [27] .

Основним завданням державного контролю у сфері міського електричного транспорту є забезпечення надання безпечних транспортних послуг і додержання перевізниками законодавства про міський електричний транспорт.

Державний контроль за технічним станом об'єктів міського електричного транспорту (крім метрополітену) здійснює державна технічна інспекція міського електричного транспорту, до системи якої входять Головна державна технічна інспекція міського електричного транспорту і регіональні підрозділи технічної інспекції міського електричного транспорту, а також інші органи контролю згідно з законодавством.

Постановою Кабінету Міністрів України «Про вдосконалення системи державного контролю за технічним станом міського електротранспорту та забезпеченням безпеки руху трамвайних вагонів і тролейбусів» від 06.02.1997 р. № 149 затверджені Положення про Головну державну технічну інспекцію міського електротранспорту і Правила проведення державного технічного огляду об'єктів міського електротранспорту.

Забезпечення реалізації державної політики з питань безпеки на міському електротранспорті покладено на Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті, утворену Указом Президента України «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» від 06.04.2011 р. № 370/2011 на базі Державної автотранспортної служби України, що реорганізується.

Указом Президента України від 06.04.2011 р. № 387/2011 затверджено Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті. Постановою Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103 затверджено Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті. Відповідно до цього положення Державна служба


України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра інфраструктури і який реалізує державну політику з питань безпеки на наземному транспорті.

Основними завданнями Укртрансбезпеки є:

1) реалізація державної політики з питань безпеки на міському електричному транспорті;

2) внесення на розгляд міністра інфраструктури пропозицій щодо забезпечення формування державної політики з питань безпеки на міському електричному транспорті;

3) здійснення державного нагляду (контролю) за безпекою на міському електричному транспорті;

4) надання в передбачених законодавством випадках адміністративних послуг у сфері міського електричного транспорту (Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті) [29] .

## **Розділ 9. Регулювання змішаних перевезень**

### **9.1. Договори при перевезеннях у змішаному сполученні. Правила перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному і залізнично-поромному сполученні**

Розвиток транспорту і необхідність раціоналізації перевезень вантажів, пасажирів і багажу в міжнародному сполученні вимагають виконання перевезень між різними державами за участю декількох видів транспорту. Такі перевезення отримали назву змішаних. На сьогодні більше 80 % зовнішньоторговельних операцій здійснюється як мінімум за участю двох видів транспорту. Цей вид сполучень здатний забезпечити узгоджене функціонування світової транспортної системи, вирішити економічні проблеми транзитних країн за рахунок збільшення експорту транспортних послуг.

Організація змішаних перевезень вимагає вирішення численних технічних і правових проблем:


- 1) визначення статусу та взаємовідносин перевізників, які здійснюють змішане перевезення;
- 2) визначення правового режиму змішаного перевезення, відповідальності перевізників перед вантажовласником.

Змішані перевезення виконуються за єдиним транспортним документом різними видами транспорту. Деякі держави Європи: Болгарія, Угорщина, Польща, Румунія, колишні НДР, СРСР та Чехословаччина, 14 грудня 1959 р. уклали Угоду про міжнародне пряме змішане залізнично-водне вантажне сполучення з метою найбільш раціонального використання залізничного та водного транспорту, оскільки перевезення здійснювалися і по річці Дунай у межах договірних держав. Було домовлено, що умови перевезень вантажів, права та обов'язки, що впливають з них, умови відповідальності, взаємовідносини між залізницями, дунайськими портами та судноплавними підприємствами, з одного боку, і відправниками та одержувачами вантажів, з іншого, а також тарифні питання та відносини між залізницями, дунайськими портами й судноплавними підприємствами регулюватимуть правила та інструкції, узгоджені транспортними міністерствами та міністерствами зовнішньої торгівлі договірних держав.



Оплата транспортних видатків за перевезення вантажів проводиться відповідно до умов поставок між зовнішньоторговельними організаціями договірних держав. Розрахунки між залізницями, дунайськими портами та судноплавними підприємствами мають здійснюватися відповідно до платіжних угод між державами, що домовляються. Певною мірою ефективно міжнародне співробітництво щодо перевезень різними видами транспорту відображують Гамбурзькі правила 1978 р. Вони зближують правовий режим відповідальності морського перевізника за вантаж з правовим режимом відповідальності перевізника, що існує на інших видах транспорту.

Але у процесі змішаного перевезення виникає необхідність регламентувати правовий статус такого організатора перевезення різними видами транспорту, що взяв би на себе одночасно відповідальність за збереження вантажу на всьому шляху прямування, охоплюючи його перевантаження та перевалювання. Цією особою є «оператор змішаного перевезення». Її правовий статус регулює Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24.05.1980 р. Відповідно до її норм термін «оператор змішаного перевезення» означає будь-яку особу, яка, по-перше, від власного імені чи через іншу, діючи від її імені, особу укладає договір змішаного перевезення і є стороною в договорі, а не агентом, або робить це від імені вантажовідправника чи перевізників, які беруть участь в операціях змішаного перевезення, і, по-друге, бере на себе відповідальність за виконання договору. Тобто вантажовідправник укладає договір не з фактичними перевізниками, а оператором. Різні перевізники також вступають у взаємовідносини з оператором, а не відправниками і вантажовласниками. Оператором може бути як один з перевізників, так і будь-яка інша особа, яка спеціалізується в галузі транспортних послуг, наприклад експедитор. Договір міжнародного змішаного перевезення вантажу називається договором СТ (інакше документ СТ). Він посвідчує умови договору перевезення, прийняття оператором вантажу, його обов'язок доставити вантаж до місця призначення. У документі СТ вказують про його оборотність або необоротність. Оборотний документ може бути ордерним або на пред'явника. Вказані та інші положення відображені в Міжнародних правилах, що належать за

документом до змішаного перевезення вантажів 1973 р., й оприлюднені Міжнародною торговою палатою в Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. і типових формах документа СТ, що застосовують на практиці. Крім звичайно використовуваних у перевізних документах відомостей, договір СТ має містити інформацію [39]  :

- 1) про місце і дату прийняття вантажу оператором СТ;
- 2) дату або період доставляння вантажу в місце призначення, якщо вони узгоджені сторонами;
- 3) оборотність чи необоротність документа СТ;
- 4) провізні платежі за кожним видом транспорту, якщо вони узгоджені, або провізні платежі, у тому числі валюту, у тій частині, що має бути сплачена вантажоодержувачем, або про те, що платежі зроблено вантажовідправником;
- 5) передбачуваний маршрут, види транспорту і місця перевантаження, якщо вони відомі на момент видання документа СТ.

У документі СТ зазначають, що на здійснюване міжнародне перевезення поширюється дія Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. Будь-які умови договору СТ, що суперечать цій Конвенції і можуть зашкодити вантажовідправнику або вантажоодержувачу, є недійсними.

У зазначеній Конвенції 1980 р. відособлені норми про відповідальність оператора змішаного перевезення, його службовців, агентів, вантажовідправника. Відповідальність перевізника будується за так званою «сітковою системою» або «єдиною системою відповідальності». Першу систему застосовують у випадках, якщо відома ділянка шляху, на якій сталися втрата, нестача або пошкодження вантажу. Регламентують відповідальність нормами національного законодавства або міжнародних актів, залежно від виду транспорту, яким здійснювалося перевезення. Другу систему використовують у випадках, якщо дільниця шляху, на якій сталися втрата, нестача або пошкодження вантажу, невідома.

Умови відповідальності оператора змішаного перевезення встановлені Правилами Міжнародної торгової палати. Вони не залежать від стадії перевезення, на якій була заподіяна шкода вантажу.

Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. і Правила Міжнародної торгової палати мають істотне значення для договору СТ. Конвенція застосовується до цього договору, якщо передбачене в ньому місце, де приймається вантаж оператором змішаного перевезення, або місце доставки ним вантажу знаходиться в одній з договірних держав. Водночас вантажовідправник має право укладати договори з перевізниками, що здійснюють перевезення різними видами транспорту. За цих обставин застосування норм Конвенції 1980 р. не є обов'язковим. Тобто її використання залежить від угоди сторін. Вказана Конвенція не стосується застосування міжнародних договорів і національного законодавства, норми яких регулюють здійснення контролю за транспортними організаціями. Конвенція 1980 р. не поширюється на взаємовідносини оператора з перевізниками.

Оператор змішаного перевезення відповідає за шкоду, заподіяну втратою, нестачею, пошкодженням вантажу або затриманням доставки, якщо подія, що стала причиною цього, мала місце в період знаходження вантажу в його віданні та якщо не доведе, що він, його службовці, агенти або будь-які особи, послуги яких використовувалися для виконання договору, вжили всіх розумних заходів, щоб уникнути шкоди. Вантаж вважається втраченим, якщо його не було доставлено протягом 90 днів, зважаючи на закінчення строку, встановленого договором, а якщо строк у договорі не встановлений – зважаючи на закінчення строку, що можна було розумно чекати [39]



Якщо перевезення відбувається й водним шляхом, то оператор змішаного перевезення також відповідає за шкоду, заподіяну втратою вантажу. Його відповідальність не має перевищувати 13750 золотих франків за місце чи іншу вантажну одиницю, або 41250 золотих франків за 1 кг маси бруто втраченого чи пошкодженого вантажу. Обирають більшу грошову суму. Відповідальність оператора посилюється, якщо вантаж втрачений або пошкоджений на такому етапі перевезення, відносно якого належна до застосування міжнародна конвенція або імперативна норма національного права передбачає більш високу межу відповідальності.

У разі затримання вантажу в дорозі відповідальність оператора змішаного перевезення за шкоду, заподіяну затриманням доставки, обмежується сумою, що дорівнює 2,5 фрахту, сплаченого за перевезення вантажу, що був доставлений з затриманням. Але ця сума не може перевищувати всього фрахту за договором. Затримання вантажу в дорозі означає недоставляння його в узгоджений строк, а якщо умови про такий строк нема – недоставляння у строк, що можна розумно чекати від турботливого оператора з урахуванням конкретних обставин.

У Конвенції ООН 1980 р. зазначено дворічний строк позовної давності. Якщо повідомлення в письмовій формі з викладенням характеру і основних зобов'язань вимоги не було зроблене протягом шести місяців після дня видачі вантажу або якщо вантаж не було видано після дня, коли він має бути виданий, позовна давність погашається після закінчення цього строку. У зазначеній міжнародній Конвенції передбачено альтернативні правила стосовно вибору компетентного суду позивачем. Допускається договірна підвідомчість спору.

До регулювання міжнародних змішаних перевезень вантажів можуть застосовуватися норми Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25.09.1924 р. та Протоколу до неї 1968 р. Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів від 19.05.1956 р.

Національне законодавство України містить незначну кількість норм, що регулюють змішані перевезення вантажу в міжнародному сполученні. Водночас практична потреба в таких нормах існує. Про це свідчить транспортне використання міжнародної ріки Дунай, зокрема Українським Дунайським пароплавством, діяльність Іллічівської поромної переправи, створеної на підставі міждержавної угоди ще в період існування колишнього СРСР.

## **9.2. Договори при перевезеннях у змішаному сполученні**

У ряді випадків перевезення вантажів до пункту призначення неможливо здійснити одним видом транспорту або таке перевезення є неефективним чи дорогим. Для уникнення


цього законодавець передбачив можливість перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, тобто різними видами транспорту: залізничним, внутрішньоводним, морським, автомобільним, кожен з яких здійснює перевезення вантажу на своєму відрізку руху вантажу.

Перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні на підставі взаємодії різних видів транспорту дають можливість використовувати переваги кожного з них при здійсненні перевезень вантажів. Такі перевезення надають переваги як перевізникам, так і відправникам: нема необхідності складати окремі товаросупроводжувальні документи і розраховуватися на кожному виді транспорту, виключаються операції з приймання вантажів їхніми володарями в пунктах перевалки тощо. Але в усіх випадках при таких перевезеннях вантаж потребує перенавантаження з одного виду транспорту на інший (наприклад з залізничних вагонів на борт судна, з борту судна в автомобіль). У зв'язку з цим особливої актуальності набуває організація, чіткість і взаємна узгодженість у роботі всіх видів транспорту, їхня взаємодія при здійсненні перевезень вантажів, що досягається шляхом нормативного регулювання діяльності транспортних організацій з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні.

Відносини, пов'язані з перевезенням вантажу в прямому змішаному сполученні, регулюються двома видами договорів: договором перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні та угодами, які укладають транспортні організації різних видів транспорту, що регламентують порядок їх роботи з організації перевезень вантажу.

Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні регулюються нормами Господарського і Цивільного Кодексів, транспортними статутами, правилами перевезення та іншими нормативними актами.


У Статуті залізниць України перевезенню вантажів у прямому змішаному сполученні присвячено розд. V, у Статуті внутрішнього водного транспорту – розд. VIII, а в Статуті автомобільного транспорту це питання врегульовано розд. VII.

Суттєвою ознакою цих нормативних актів є те, що норми зазначених нормативних актів ідентичні за змістом [21] .

Але інші нормативні акти, присвячені врегулюванню цього питання, характеризуються неузгодженістю і застарілістю. Так, не може якісно регулюватися взаємодія таких видів транспорту, як залізничний і повітряний, бо Повітряний кодекс України не має положень про таку взаємодію.

Дещо краще врегульовані перевезення вантажів на змішаному залізнично-водному транспорті, здійснювані відповідно до Правил перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, затверджених наказом Мінтрансу України від 28.05.2002 р. № 334, зі змінами та доповненнями від 31.01.2004 р. Але регулювання взаємодії між іншими транспортними організаціями залишається на рівні міжорганізаційних угод, що суттєво впливає на єдність транспортної системи України та права відправників і одержувачів.

### **9.3. Основні положення договору перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні**

Згідно зі ст. 312 ГК за договором перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні перевезення здійснюється від вантажовідправника до вантажоодержувача двома або більше перевізниками різних видів транспорту за єдиним перевізним документом [16] .


Договір перевезення вантажу характеризують такі ознаки:

- 1) участь у перевезенні двох і більше перевізників;
- 2) належність перевізників до різних видів транспорту;
- 3) наявність єдиного перевізного документа.

Залежно від того, які види транспорту беруть участь у перевезенні, визначають договори перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному, залізнично-автомобільному, водно-автомобільному, залізнично-водно-автомобільному сполученні. Не можуть бути однозначно визнані перевезення вантажів у змішаному повітряно-водному та

повітряно-залізничному сполученні прямими, оскільки оформляються різними перевізними документами.

Укладення договору на перевезення у прямому змішаному сполученні характеризує комбінація зобов'язань. Під час укладення договору перевізник разом з обов'язком доставити вантаж у пункт призначення набуває прав представника вантажовідправника і на підставі цього потім укладає від імені вантажовідправника договір із співперевізником. Отже, кожний наступний співперевізник, вступаючи в зобов'язання з попереднім, стає представником вантажовідправника.

Розподіл відповідальності між усіма транспортними організаціями, що брали фактичну участь у перевезенні вантажу, регулюються транспортним законодавством на підставі положень ЦК: перевізник, що уклав договір з відправником, не відповідає за невиконання або неналежне виконання умов перевезення іншою транспортною організацією, що перевозила вантаж [15] .

Строк доставки вантажів у прямому змішаному сполученні визначається виходячи з сукупності строків доставляння їх транспортними організаціями всіх видів транспорту, що брали участь у перевезенні вантажу, і розраховуються на підставі правил розрахунку строків доставляння вантажів, що діють на відповідних видах транспорту. За договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні відповідальність за прострочення несе перевізник того виду транспорту, з вини якого затримано доставку вантажу.

Зобов'язання з забезпечення збереження вантажу, що перевозиться у прямому змішаному сполученні, несуть усі транспортні організації, що брали участь у його перевезенні. Майнову відповідальність за незбереження вантажу, що перевозиться у прямому змішаному сполученні, несуть сторона, що подає вантаж до передачі його в пунктах перевалки; сторона, що приймає вантаж після передачі його в пунктах перевалки.

#### **9.4. Вузлові угоди**

Відносини перевізників під час перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні та умови роботи перевалочних


пунктів регулюються вузловими угодами. Порядок укладення вузлових угод встановлюється транспортними кодексами і статутами.

Вузлова угода є господарським договором, що регулює відносини перевізників під час перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні та умови роботи перевалочних пунктів. Названа вище угода – специфічний вид договору, що регулює відносини перевізників щодо перевалки вантажів з одного виду транспорту на інший. А тому опосередковано розглядається разом з договором перевезення вантажу в прямому змішаному сполученні. Вузлову угоду характеризують такі правові ознаки:

1) вона укладається між перевізниками поза участі в ньому відправника і одержувача;

2) укладення цього договору між перевізниками є обов'язковим через відповідні імперативні норми транспортних статутів і правил перевезення;

3) законодавством не встановлено санкцій за неукладення або несвоєчасне укладення вузлових угод;

4) вказана угода регулює відносини, пов'язані з перевалкою вантажу, а не з його безпосереднім перевезенням [16] .

Передача вантажів у пунктах перевалки здійснюється за передаточними відомостями. Сторона, що передає вантаж, надає разом з ним стороні, яка приймає вантаж, передаточну відомість, на всіх примірниках якої сторони засвідчують виконання своїх обов'язків підписом і календарним штемпелем дня подання останніх.

Внутрішній водний транспорт зобов'язаний здійснювати перевезення вантажів, пасажирів 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 за необхідності й водно-повітряних і прямого водного сполучення (за участі річкових і морських пароплавств).

Договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні має особливості, викликані участю в перевезенні різних транспортних засобів, наявністю перевалки (перевантаження) без участі відправників і одержувачів. Тара вантажів, поданих до перевезення в прямому змішаному і



прямому водному сполученнях, має забезпечувати схоронність вантажу під час перевалки та при перевезенні в рухомому складі залізниць, автомобілів і в судах.

Вантажі, що перевозяться у прямому водному й 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 навпаки на вимогу сторони, що приймає вантаж.

Строки початку приймання вантажів портами і пристанями від залізниць і морських і річкових перевізників і морських пароплавств у пунктах перевалки при відкритті навігації і строки закінчення приймання вантажів перед закриттям навігації повідомляються річковими перевізниками керівництву залізниць і морських перевізників, а морськими перевізниками – річковим перевізникам і публікуються в Збірниках правил перевезень і тарифів річкового і морського транспорту.

Відповідальність за цілісність і схоронність вантажу до його фактичної передачі лежить на стороні, що здає, а після фактичної передачі – на приймальній стороні.


Строки доставки вантажів визначаються за сукупністю перевезень їх залізничним, морським, внутрішнім водним і автомобільним транспортом та обчислюються на підставі Правил, що діють на залізничному, морському, внутрішньому водному й автомобільному транспорті.

При відправленні вантажів з портів чи пристаней, крім провізної плати, стягуються також збори за перевалку.

За договором перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні відповідальність за прострочення несе перевізник того виду транспорту, з вини якого затримано доставку вантажу. Проте вимога щодо сплати штрафів за прострочення подається до перевізника, який здає вантаж одержувачеві в пункті призначення.

## **9.5. Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні в межах України**

Перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (пряме змішане сполучення) здійснюються

відповідно до вимог чинного законодавства України, Статуту залізниць України, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457 [21] .

Усі підприємства й організації транспорту (залізниці, річкові порти, судноплавні компанії), задіяні в перевезенні, є рівноправними учасниками транспортного процесу і не розглядаються як «клієнт» якого-небудь виду транспорту (якщо вантаж не йде на їхню адресу для господарських потреб).

Для прямого змішаного сполучення відкриті всі залізничні станції, що здійснюють операції з перевезень вантажів, річкові порти і пристані (порти) і зареєстровані як суб'єкти підприємницької діяльності і відповідно до своїх статутних положень і технічних і технологічних можливостей здійснюють операції з перевезення та перевалки вантажів.

Пункти перевалки вантажів визначаються за узгодженням між усіма учасниками транспортного процесу при плануванні перевезень.

Наливні вантажі, вибухові і сильнодіючі отруйні речовини до перевезення у прямому змішаному сполученні не приймаються.

Вантажі в прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення згідно з погодженням між залізницею і портом і затвердженням у встановленому порядку місячним планом, що складається на підставі замовлень відправників.

Перевезення вантажів із портів у прямому змішаному сполученні планується за заявками портів через управління залізниць перевалки.


Домашні речі в прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення за поданням.

Строки початку приймання вантажів у пунктах перевалки портами з відкриттям навігації і строки закінчення приймання вантажів перед закриттям навігації порти і річкові транспортні підприємства, яким належать перевалочні пункти, повідомляють телеграфом відповідним залізницям, річковим пароплавствам і судноплавним компаніям не пізніше 20 діб до настання цих строків.

## **9.6. Відповідальність за перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні в межах України**

Відповідальність за схоронність вантажів до моменту фактичної передачі їх несе сторона, що здає, а після фактичної передачі – сторона, що прийняла.

Охорона навантажених і порожніх вагонів (контейнерів) у портах здійснюється портом.

За невиконання плану перевалки вантажів залізниці і порти несуть відповідальність згідно зі ст. 106 Статуту залізниць України. Залізниці несуть відповідальність у разі неподання порожніх або навантажених вагонів за середньодобовою або погодженою згущеною на певну добу нормою [21] .

Порти несуть відповідальність у разі невиконання середньодобової або згущеної на певну добу норми навантаження або розвантаження вагонів.

Штраф за невиконання плану перевалки нараховується за підсумками роботи за місяць.

За користування вагонами (контейнерами) порти вносять залізниці плату, установлену Правилами користування вагонами і контейнерами, затвердженими наказом Мінтрансу від 25.02.1999 р. № 113 та зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 15.03.1999 р. за № 165/3458.

Ця плата не стягується за час перерви перевальних операцій через стихійне лихо (заноси, повені, пожежі тощо) або виробничу аварію, унаслідок яких було неможливе навантаження і розвантаження вагонів.

Розшук вантажів і з'ясування належності бездокументних вантажів провадяться встановленим на залізничному і водному транспорті порядком.

Запити щодо розшуку станції порти призначення адресують станціям і портам перевалки.


Станції і порти зобов'язані сприяти один одному в розшуку вантажів.

Претензії, що виникають з перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні, подаються:

- управлінню залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;
- порту, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

Якщо за поданою порту претензією відповідальною є залізниця, то порт направляє претензію залізниці, якій належить станція перевалки вантажу; якщо претензія подана залізниці призначення, а відповідальним за неї є порт, то залізниця направляє претензію порту перевалки. Залізниця і порт при передачі претензії зобов'язані додати до неї результати розгляду в частині своєї відповідальності і повідомити заявника про пересилку претензії.

Претензії за прострочення строку доставки вантажів розглядаються залізницями, портами, якщо прострочено загальний строк доставки. Відповідальність за прострочення строку доставки кожного виду транспорту визначається за правилами, діючими на цьому транспорті.

Управління залізниць і порти зобов'язані пересилати один одному претензії у строк не пізніше трьох місяців до закінчення встановленого строку на розгляд претензії. Претензія має бути розглянута, а її заявник повідомлений про задоволення або відхилення її протягом шести місяців [21] .

## **Розділ 10. Відповідальність за охорону природи**

### **10.1. Контроль щодо охорони природи**

Охорона навколишнього природного середовища, раціональне використання природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки життєдіяльності людини – невід’ємна умова сталого економічного та соціального розвитку України. З цією метою Україна здійснює на своїй території екологічну політику, спрямовану на збереження безпечного для існування живої і неживої природи навколишнього середовища, захисту життя і здоров’я населення від негативного впливу, зумовленого забрудненням навколишнього природного середовища, досягнення гармонійної взаємодії суспільства і природи, охорону, раціональне використання і відтворення природних ресурсів.

Завданням законодавства про охорону навколишнього природного середовища є регулювання відносин у галузі охорони, використання і відтворення природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки, запобігання і ліквідації негативного впливу господарської та іншої діяльності на навколишнє природне середовище, збереження природних ресурсів, генетичного фонду живої природи, ландшафтів та інших природних комплексів, унікальних територій і природних об’єктів, пов’язаних з історико-культурною спадщиною.

Основними принципами охорони навколишнього природного середовища є:

- пріоритетність вимог екологічної безпеки, обов’язковість додержання екологічних стандартів, нормативів і лімітів використання природних ресурсів при здійсненні господарської, управлінської та іншої діяльності;

- гарантування екологічно безпечного середовища для життя і здоров’я людей;

- запобіжний характер заходів щодо охорони навколишнього природного середовища;

- екологізація матеріального виробництва на основі комплексності рішень у питаннях охорони навколишнього природного середовища, використання та відтворення

відновлюваних природних ресурсів, широкого впровадження новітніх технологій;

- збереження просторової та видової різноманітності і цілісності природних об'єктів і комплексів;

- науково обґрунтоване узгодження екологічних, економічних і соціальних інтересів суспільства на основі поєднання міждисциплінарних знань екологічних, соціальних, природничих і технічних наук і прогнозування стану навколишнього природного середовища;

- обов'язковість надання висновків державної екологічної експертизи;

- гласність і демократизм при прийнятті рішень, реалізація яких впливає на стан навколишнього природного середовища, формування в населення екологічного світогляду;

- науково обґрунтоване нормування впливу господарської та іншої діяльності на навколишнє природне середовище;

- безоплатність загального та платність спеціального використання природних ресурсів для господарської діяльності;

- компенсація шкоди, заподіяної порушенням законодавства про охорону навколишнього природного середовища;

- вирішення питань охорони навколишнього природного середовища та використання природних ресурсів з урахуванням ступеня антропогенної змінності територій, сукупної дії факторів, що негативно впливають на екологічну обстановку;

- поєднання заходів стимулювання і відповідальності у справі охорони навколишнього природного середовища;

- вирішення проблем охорони навколишнього природного середовища на основі широкого міждержавного співробітництва;

- встановлення екологічного податку, рентної плати за спеціальне використання води, рентної плати за спеціальне використання лісових ресурсів, рентної плати за користування

надрами відповідно до Податкового кодексу України [42] .


Завдання контролю в галузі охорони навколишнього природного середовища полягають у забезпеченні додержання вимог законодавства про охорону навколишнього природного середовища всіма державними органами, підприємствами, установами та організаціями, незалежно від форм власності і підпорядкування, а також громадянами.

Державний контроль у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів здійснюється центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику зі здійснення державного нагляду (контролю) у сфері охорони навколишнього природного середовища, раціонального використання, відтворення і охорони природних ресурсів. Виконавчі органи сільських, селищних, міських рад здійснюють державний контроль у сфері охорони навколишнього природного середовища.

Державному контролю підлягають використання і охорона земель, надр, поверхневих і підземних вод, атмосферного повітря, лісів та іншої рослинності, тваринного світу, морського середовища та природних ресурсів територіальних вод, континентального шельфу та виключної (морської) економічної зони України, природних територій та об'єктів, що підлягають особливій охороні, стан навколишнього природного середовища, а також дотримання заходів біологічної і генетичної безпеки щодо біологічних об'єктів навколишнього природного середовища при створенні, дослідженні та практичному використанні генетично модифікованих організмів у відкритій системі.

Порядок здійснення державного контролю за охороною навколишнього природного середовища та використанням природних ресурсів визначається цим законодавством України.

## **10.2. Відповідальність за шкоду, заподіяну транспортом**

За ст. 13 Закону України «Про транспорт», відповідальність підприємств транспорту за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів, багажу, а також відповідальність перед пасажиром за несвоєчасне подання транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами України [6] .

Підприємство транспорту, діяльність якого пов'язана з підвищеною небезпекою, несе матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів під час користування транспортом, у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу, багажу, пошти в розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їхньої вини.

Підприємства транспорту несуть відповідальність за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу, згідно з чинним законодавством України.


### **10.3. Відповідальність за забруднення навколишнього середовища**

Порушення законодавства України про охорону навколишнього природного середовища тягне за собою дисциплінарну, адміністративну, цивільну і кримінальну відповідальність.

Відповідальність за порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища несуть особи, винні:

- у порушенні прав громадян на екологічно безпечне навколишнє природне середовище;
- порушенні норм екологічної безпеки;
- порушенні вимог законодавства України при проведенні екологічної експертизи, у тому числі поданні завідомо неправдивого експертного висновку;
- невиконанні вимог державної екологічної експертизи;
- фінансуванні, будівництві і впровадженні у виробництво нових технологій і устаткування без позитивного висновку державної екологічної експертизи;
- порушенні екологічних вимог при проектуванні, розміщенні, будівництві, реконструкції, введенні в дію, експлуатації та ліквідації підприємств, споруд, пересувних засобів та інших об'єктів;
- допущенні наднормативних, аварійних і залпових викидів і скидів забруднюючих речовин та інших шкідливих впливів на навколишнє природне середовище;
- перевищенні лімітів і порушенні інших вимог використання природних ресурсів;



- самовільному спеціальному використанні природних ресурсів;
- порушенні строків внесення зборів за використання природних ресурсів і забруднення навколишнього природного середовища;
- невжитті заходів щодо попередження та ліквідації екологічних наслідків аварій та іншого шкідливого впливу на навколишнє природне середовище;
- невиконанні розпоряджень органів, що здійснюють державний контроль у галузі охорони навколишнього природного середовища, і вчиненні опору їхнім представникам;
- порушенні природоохоронних вимог при зберіганні, транспортуванні, використанні, знешкодженні та захороненні хімічних засобів захисту рослин, мінеральних добрив, токсичних, радіоактивних речовин і відходів;
- невиконанні вимог охорони територій та об'єктів природно-заповідного фонду та інших територій, що підлягають особливій охороні, видів тварин і рослин, занесених до Червоної книги України;
- відмові від надання своєчасної, повної та достовірної інформації про стан навколишнього природного середовища, а також про джерела забруднення, у приховуванні випадків аварійного забруднення навколишнього природного середовища або фальсифікації відомостей про стан екологічного стану чи захворюваності населення;
- приниженні честі і гідності працівників, які здійснюють контроль у галузі охорони навколишнього природного середовища, посяганні на їхнє життя і здоров'я [42] .

Законодавством України може бути встановлена відповідальність і за інші порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища.

Підприємства, установи, організації та громадяни зобов'язані відшкодовувати шкоду, заподіяну ними внаслідок порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, у порядку та розмірах, встановлених законодавством України.

Застосування заходів дисциплінарної, адміністративної або кримінальної відповідальності не звільняє винних від компенсації шкоди, заподіяної забрудненням навколишнього природного середовища та погіршенням якості природних ресурсів.


Незаконно добуті в природі ресурси та виготовлена з них продукція підлягають безоплатному вилученню, а знаряддя правопорушення конфіскації.

Посадові особи та спеціалісти, винні в порушенні вимог щодо охорони навколишнього природного середовища та використання природних ресурсів, забезпечення екологічної безпеки за поданням державних органів охорони навколишнього природного середовища згідно з рішеннями їхніх управлінських органів позбавляються премій за основними результатами господарської діяльності повністю або частково.

#### **10.4. Особливості застосування цивільної відповідальності**


Шкода, заподіяна внаслідок порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, підлягає компенсації, як правило, у повному обсязі без застосування норм зниження розміру стягнення та незалежно від збору за забруднення навколишнього природного середовища та погіршення якості природних ресурсів.

Особи, яким завдано такої шкоди, мають право на відшкодування неoderжаних прибутків за час, необхідний для відновлення здоров'я, якості навколишнього природного середовища, відтворення природних ресурсів до стану, придатного для використання за цільовим призначенням.

Особи, які володіють джерелами підвищеної екологічної небезпеки, зобов'язані компенсувати заподіяну шкоду громадянам і юридичним особам, якщо не доведуть, що шкода виникла внаслідок стихійних природних явищ чи навмисних дій потерпілих [42] .

Шкода, заподіяна доквіллю у зв'язку з виконанням угоди про розподіл продукції, підлягає відшкодуванню відповідно до вимог ст. 29 Закону України «Про угоди про розподіл продукції».


## **10.5. Адміністративна та кримінальна відповідальність за екологічні правопорушення і злочини**

Визначення складу екологічних правопорушень і злочинів, порядок притягнення винних до адміністративної та кримінальної відповідальності за їх вчинення встановлюються Кодексом України про адміністративні правопорушення та Кримінальним кодексом України [42] .

## **10.6. Юридична відповідальність за порушення екологічного законодавства**


Відповідальність в екологічному праві є важливим складовим елементом правового забезпечення раціонального природокористування, відновлення екологічних об'єктів і охорони довкілля, що у свою чергу має на меті покарання винних, припинення і попередження порушень законодавства в галузі природокористування та охорони навколишнього природного середовища, а також поновлення порушених прав власників природних ресурсів і природокористувачів тощо.

Законодавство України встановлює дисциплінарну, адміністративну, цивільну та кримінальну відповідальність за порушення екологічного законодавства.

Дисциплінарна відповідальність являє собою різновид юридичної відповідальності, що настає за еколого-правові проступки, пов'язані з неналежним виконанням службових обов'язків посадової особи. Законодавство України не встановлює конкретного переліку дисциплінарних проступків у галузі екології, за які настає дисциплінарна відповідальність. Видами дисциплінарних стягнень згідно зі ст. 147 Кодексу Законів про працю України є догана і звільнення з роботи .

Дисциплінарна відповідальність у сфері екології настає за екологічні правопорушення, вчинені працівником у процесі виконання ним службових обов'язків, встановлених правилами, статутами, положеннями, правилами внутрішнього трудового розпорядку. Така відповідальність може бути застосована до

правопорушника лише адміністрацією підприємства або керівництвом фірми, крім керівників структурних підрозділів і головних спеціалістів, які не належать до адміністрації.

Адміністративна відповідальність у сфері екології настає за скоєння еколого-правових проступків. Адміністративні стягнення покладаються на юридичних і фізичних осіб, які мають різний статус: посадових осіб, громадян за порушення загальнообов'язкових правил поведінки, загального порядку щодо використання природних ресурсів, охорони навколишнього природного середовища і забезпечення екологічної безпеки, встановлених для всіх громадян, незалежно від місця і характеру їхньої роботи [42] .

Чинний Кримінальний кодекс України визначає такі види злочинних діянь у галузі екології: порушення правил екологічної безпеки (ст. 236); невжиття заходів щодо ліквідації наслідків екологічного забруднення (ст. 237); приховування або перекручення відомостей про екологічний стан або захворюваність населення (ст. 238); забруднення або псування земель (ст. 239); порушення правил охорони надр (ст. 240); забруднення атмосферного повітря (ст. 241); порушення правил охорони вод (ст. 242); забруднення моря (ст. 243); порушення законодавства про континентальний шельф України (ст. 244); знищення або пошкодження лісових масивів (ст. 245); незаконна порубка лісу (ст. 246); порушення законодавства про захист рослин (ст. 247); незаконне полювання (ст. 248); незаконне зайняття рибним, звіриним або іншим водним добувним промислом (ст. 249); проведення вибухових робіт з порушенням правил охорони рибних запасів або диких водних тварин (ст. 250); порушення ветеринарних правил (ст. 251); умисне знищення або пошкодження територій, взятих під охорону держави, та об'єктів природно-заповідного фонду (ст. 252); проектування чи експлуатація споруд без систем захисту довкілля (ст. 253); безгосподарське використання земель (ст. 254); незаконне поводження з радіоактивними матеріалами (ст. 265); порушення правил поводження з вибуховими, легкозаймистими та їдкими речовинами або радіоактивними матеріалами (ст. 267); незаконне ввезення на територію України

відходів і вторинної сировини (ст. 268); жорстоке поводження з тваринами (ст. 299); екоцид (ст. 441).


Згідно зі ст. 51 Кримінального кодексу України є такі види покарань: 1) штраф; 2) позбавлення військового, спеціального звання, рангу, чину або кваліфікаційного класу; 3) позбавлення права обіймати певні посади або займатися певною діяльністю; 4) громадські роботи; 5) виправні роботи; 6) службові обмеження для військовослужбовців; 7) конфіскація майна; 8) арешт; 9) обмеження волі; 10) тримання в дисциплінарному батальйоні військовослужбовців; 11) позбавлення волі на певний строк; 12) довічне позбавлення волі. Крім того, відповідно до ст. 98 Кримінального кодексу України до неповнолітніх, визнаних винними у вчиненні злочину, судом можуть бути застосовані такі основні види покарань: 1) штраф; 2) громадські роботи; 3) виправні роботи; 4) арешт; 5) позбавлення волі на певний строк.

Вид і міра покарання залежить від ступеня суспільної небезпеки скоєного екологічного злочину і встановлюється відповідною статтею Кримінального кодексу України [43]



## **Розділ 11. Правопорушення на транспорті та юридична відповідальність**

### **11.1. Розслідування подій на транспорті. Класифікація транспортних подій на залізницях України**

Транспортні події класифікуються за причинами та їхніми наслідками і поділяються за структурними підрозділами, службами залізниць, головними управліннями АТ «Укрзалізниця» і місцем виникнення [44] .

Загальними ознаками залізничних транспортних подій, що виникли під час руху рухомого складу, є:

- 1) загибель або травмування людей;
- 2) пошкодження технічних засобів, вантажу, об'єктів залізничного транспорту;
- 3) дезорганізація руху.

Причини залізничних транспортних подій:


1) технічні – конструктивні недоліки, недосконалість, недостатня надійність рухомого складу та об'єктів інфраструктури залізничного транспорту; неякісне розроблення або відсутність проектної документації на будівництво, реконструкція рухомого складу та об'єктів інфраструктури залізничного транспорту; неякісне виконання ремонтних і будівельних робіт; недосконалість технологічного процесу, його невідповідність вимогам безпеки руху; незадовільний технічний стан рухомого складу та об'єктів інфраструктури залізничного транспорту тощо;

2) організаційні – незадовільне функціонування, недосконалість або відсутність системи управління безпекою руху; недоліки під час навчання персоналу залізничного транспорту безпечній організації поїзної та маневрової роботи, у тому числі відсутність або неякісне проведення інструктажу; допуск до роботи без навчання та перевірки знань з питань безпеки руху; неякісне розроблення, недосконалість інструкцій з безпеки руху або їх відсутність; відсутність у посадових інструкціях визначення функціональних обов'язків з питань безпеки руху; порушення режиму праці та відпочинку;

відсутність або неякісне проведення медичного обстеження (професійного відбору); залучення до роботи працівників не за спеціальністю (професією); порушення технологічного процесу; порушення вимог безпеки під час експлуатації рухомого складу та об'єктів інфраструктури залізничного транспорту; порушення трудової і виробничої дисципліни, у тому числі невиконання посадових обов'язків; невиконання вимог інструкцій з безпеки руху; інші;

3) психофізіологічні – алкогольне, наркотичне сп'яніння, токсикологічне отруєння; низька нервово-психічна стійкість; незадовільні фізичні дані або стан здоров'я;

4) акти незаконного втручання – навмисні чи ненавмисні дії осіб, не пов'язаних із діяльністю залізничного транспорту, що спричинили (можуть спричинити) перешкоди для його нормального функціонування, у тому числі повідомлення про встановлення вибухових пристроїв на вокзалах, у рухомому складі залізничного транспорту та на інших об'єктах інфраструктури; виявлення вибухових пристроїв у рухомому складі чи на об'єктах інфраструктури; насильство щодо персоналу залізничного транспорту чи учасників залізничного руху; кидання предметів у поїзди під час руху або в інший рухомий склад залізничного транспорту; крадіжки чи пошкодження елементів рухомого складу та інфраструктури; накладення сторонніх предметів на колію; перекриття руху поїздів сторонніми особами; розкрадання вантажів із вагонів;

5) інші причини [44]  .

Транспортні події під час руху поїздів і здійснення маневрів, що загрожують безпеці руху, залежно від наслідків класифікують як:

- 1) катастрофи;
- 2) аварії;
- 3) серйозні інциденти;
- 4) інциденти.

Катастрофа на залізничному транспорті – транспортна подія з тяжкими наслідками, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами чи рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в

пасажирських або вантажних поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких одна чи більше осіб загинули чи шість або більше осіб травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня виключення його з інвентарного парку в обсязі від трьох одиниць.

Аварія на залізничному транспорті – транспортна подія, що призвела до зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами чи рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в поїздах на перегонах і станціях, унаслідок яких від однієї до п'яти осіб травмовано і (або) пошкоджено рухомий склад залізничного транспорту до ступеня виключення його з інвентарного парку.

Серйозний інцидент на залізничному транспорті – транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, яка могла призвести до аварії та (або) унаслідок якої рухомий склад залізничного транспорту пошкоджено до ступеня капітального ремонту.

До серйозних інцидентів належать:

1) зіткнення пасажирських або вантажних поїздів з іншими поїздами чи рухомим складом залізничного транспорту, сходження рухомого складу в поїздах на перегонах і станціях, що не належать до аварій за своїми наслідками;

2) приймання поїзда на зайняту колію, за винятком випадків, передбачених Інструкцією з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України, затвердженою наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 31.08.2005 р. № 507 (ІРП);

3) відправлення поїзда на зайнятий перегін, за винятком випадків, передбачених ІРП;

4) приймання і відправлення поїзда за неготовим маршрутом;

5) проїзд заборонного сигналу, граничного стовпчика або сигнального знака «Межа станції»;

6) вихід рухомого складу залізничного транспорту на маршрут приймання (відправлення) поїзда, перегін;

7) відправлення поїзда з перекритими кінцевими кранами;

8) розвалювання вантажу під час руху з порушенням встановлених габаритів навантаження;



9) саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки в пасажирському поїзді між вагонами;

10) переведення стрілки або рухомого осердя хрестовини, що входить до поїзного маршруту перед або під поїздом;

11) поява на польовому або локомотивному світлофорі (при застосуванні автоматичної локомотивної сигналізації як самостійного засобу сигналізації та зв'язку) дозвільного показання сигналу замість заборонного або поява більш дозвільного показання сигналу;

12) відкриття світлофора за маршрутом, положення стрілок у якому не відповідає цьому маршруту або стрілки не мають контролю положення;

13) відкриття світлофора за маршрутом, що веде до встановленого поїзного маршруту.

Інцидент на залізничному транспорті – транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу залізничного транспорту, але не закінчилася серйозним інцидентом.

До інцидентів належать:

1) зіткнення чи сходження рухомого складу залізничного транспорту під час виконання маневрів;

2) переведення стрілки або рухомого осердя хрестовини під маневровим складом;

3) саморозчеплення, розрив автозчепу або гвинтової стяжки у вантажному поїзді, між секціями локомотива та між локомотивом і першим вагоном пасажирського поїзда;

4) розріз стрілки (рухомого осердя хрестовини);

5) виникнення несправності локомотива, моторвагонного рухомого складу або спеціального рухомого складу, вагонів, несправності колії, пристроїв сигналізації, централізації та блокування, зв'язку, контактної мережі, електропостачання, що призвели до затримки поїзда на перегоні чи станції на дві години і більше понад час, встановлений графіком руху;

6) падіння деталей рухомого складу поїздів на колію;

7) злам бокової ферми кузова вантажного вагона, колісної пари або її елементів, боковини візка рухомого складу, надресорної чи хребтової балки пасажирських і вантажних вагонів або тріщини балок візків пасажирських вагонів;

8) злам рейки і елементів стрілочних переводів;

9) приймання і відправлення поїзда за неправильно підготовленим маршрутом;

10) зіткнення пасажирських, вантажних поїздів або іншого рухомого складу залізничного транспорту з автотранспортними засобами чи іншими самохідними машинами на залізничних переїздах через порушення працівниками залізничного транспорту вимог Правил технічної експлуатації залізниць України, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 20.12.1996 р. № 411, зареєстрованих у Міністерстві юстиції України 25.02.1997 р. за № 50/1854;

11) невідача попереджень на поїзди, коли необхідно зменшити швидкість або зупинитися та (або) нема огороження сигналами небезпечного місця для руху поїздів під час виконання робіт;

12) перехід на інші засоби сигналізації і зв'язку для організації руху поїздів на вісім годин і більше через несправність технічних засобів з відліком часу від проходження першого поїзда;

13) порушення правил розміщення та кріплення вантажу, що не спричинили вихід вантажу за встановлені габарити навантаження, але призвели до затримки поїзда на дві години і більше;

14) відмова в роботі електричної централізації, ключової залежності стрілок і сигналів на станціях, автоблокування на перегонах, електропостачання на станціях і перегонах, несправності контактної мережі, зв'язку, засобів автоматичного контролю технічного стану рухомого складу під час руху поїздів, що не усунені протягом восьми годин і більше, а пристроїв на залізничних переїздах – протягом чотирьох годин і більше з відліком часу від проходження першого поїзда;

15) неправильні дії працівників, що призвели до затримки поїзда на одну годину і більше;

16) несвоєчасне закінчення робіт у «вікно», що призвело до затримки поїздів на дві години і більше;

17) вихід рухомого складу залізничного транспорту за граничний стовпчик на станції;

18) наявність у колії гостродефектних рейок (у тому числі в накладках), не замінені протягом восьми годин, крім рейок з дефектом 21.2Н [44]



Рішення щодо остаточної класифікації та причин транспортних подій приймається відповідно до Положення про систему управління безпекою руху поїздів у Державній адміністрації залізничного транспорту України, затвердженого наказом Міністерства інфраструктури України від 01.04.2011 р. № 27, зареєстрованого в Міністерстві юстиції України 17.06.2011 р. за № 729/19467.

Матеріали та висновки комісії з розслідування катастроф на залізницях України (акт, протокол, наказ, заходи, інформаційна телеграма) розглядаються за участю причетних осіб, погоджуються з Головним управлінням безпеки руху та екології АТ «Укрзалізниця» і затверджуються генеральним директором АТ «Укрзалізниця» або особою, що виконує його обов'язки.

Матеріали та висновки комісії з розслідування аварій на залізницях України (акт, протокол, наказ, заходи, інформаційна телеграма) розглядаються за участю причетних осіб, погоджуються з Головним управлінням безпеки руху та екології АТ «Укрзалізниця» і затверджуються першим заступником генерального директора АТ «Укрзалізниця» чи заступником генерального директора, який відповідає за господарство, де сталася аварія.

Згідно з наданим Головним управлінням безпеки руху та екології АТ «Укрзалізниця» остаточним висновком щодо класифікації та причин катастрофи, аварії або серйозного інциденту начальник головного управління чи управління АТ «Укрзалізниця», у господарстві якого стався випадок, або його перший заступник не пізніше п'ятнадцяти календарних днів з дня випадку готує матеріали до розгляду катастрофи чи аварії, розглядає обставини серйозного інциденту за участю ревізорів Головного управління безпеки руху та екології АТ «Укрзалізниця», за результатами такого розгляду оформляє протокол, інформаційну телеграму, а за потреби наказ і додаткові заходи щодо ліквідації причин, що викликали випадок, і запобігання їх виникненню надалі.

На підставі матеріалів розслідування та проведених під час розслідування позапланових перевірок з питань безпеки руху структурні підрозділи та служби залізниць розробляють і здійснюють заходи щодо запобігання подібним порушенням і

недопущення їх повторення і вносять пропозиції щодо покращення стану безпеки руху.

Інциденти підлягають обліку й аналізу окремо по господарствах АТ «Укрзалізниця», розслідуються та класифікуються у відповідних структурних підрозділах, дирекціях залізничних перевезень, службах залізниць із розробленням відповідних заходів.

Транспортні події під час перевезення небезпечних вантажів ураховуються Головним комерційним управлінням в цілому по АТ «Укрзалізниця» і окремо по кожній залізниці згідно з розподілом вантажів на класи небезпеки.

Відповідальними за збереження деталей, предметів з місця події, об'єктивність розслідування та правильність класифікації транспортних подій, своєчасне й повне оформлення матеріалів розслідування і подання їх у визначений строк до установ вищого рівня є керівники структурних підрозділів, начальники дирекцій залізничних перевезень і головні ревізори з безпеки руху поїздів і автотранспорту залізниць і дільниць залізниць.

## **11.2. Правопорушення на транспорті та юридична відповідальність**

Правопорушення взагалі і транспортне правопорушення зокрема – це соціально небезпечне, шкідливе, протиправне діяння суб'єкта (фізичної чи юридичної особи), передбачене чинним законодавством і за яке встановлена юридична відповідальність.

Правопорушення поділяються на дві групи:

- кримінальні злочини;
- проступки.

На транспорті мають місце як кримінальні злочини, так і проступки.

Серед проступків можна назвати такі:

- адміністративні;
- цивільно-правові;
- дисциплінарні.

Об'єктом транспортних правопорушень (злочинів і адміністративних проступків) є суспільні відносини у сфері безпечної роботи транспорту або суспільна безпека.

Суспільна безпека як об'єкт цих правопорушень означає сукупність відносин, що забезпечують охорону життя і здоров'я людей, матеріальних цінностей, навколишнього природного середовища, безаварійну роботу транспорту в цілому.

Наслідками цих правопорушень часто бувають аварії, катастрофи, нещасні випадки з людьми тощо. Результатом цього є шкода, заподіяна здоров'ю людей, майну, навколишньому природному середовищу, або її загроза. У результаті транспортних правопорушень зривається графік руху транспортних засобів, має місце затримка перевезення вантажів і пасажирів, дезорганізується робота транспортних підприємств.

Суспільна небезпека цих правопорушень має два аспекти: по-перше, виникає небезпека життю і здоров'ю людей; по-друге, завдається або виникає загроза матеріальної шкоди і разом з цим порушується безпечне функціонування самого транспорту.


Особливістю цих видів транспортних правопорушень є те, що шкода особі або майну завдається в основному в разі порушення правил використання джерел підвищеної небезпеки, а також шляхом порушення правил безпеки.

Злочини відрізняються від інших правопорушень рівнем суспільної небезпеки. Відтак критерієм віднесення транспортних правопорушень до тієї чи іншої групи можуть бути ступінь і характер суспільної небезпеки. Вони виражаються в характері порушень відповідних правил безпеки, розмірі шкоди, способі скоєння правопорушення, особливостях суб'єкта й суб'єктивної сторони.

### **11.3. Транспортні злочини та особливості кримінальної відповідальності**

Чинне кримінальне законодавство містить у собі групу норм, що передбачають відповідальність за злочинні посягання на безпеку руху та 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 кваліфікаційну ознаку.

Згідно з чинним кримінальним законодавством України систему транспортних злочинів утворюють такі склади злочинів:

- ст. 276 «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту»;
- ст. 277 «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів»;
- ст. 278 «Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна»;
- ст. 279 «Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства»;
- ст. 281 «Порушення правил повітряних польотів»;
- ст. 282 «Порушення правил використання повітряного простору»;
- ст. 283 «Самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда»;
- ст. 284 «Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха»;
- ст. 285 «Неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден»;
- ст. 286 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»;
- ст. 287 «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації»;
- ст. 288 «Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху»;
- ст. 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом»;
- ст. 290 «Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу»;
- ст. 291 «Порушення чинних на транспорті правил»;
- ст. 292 «Пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів» [43] .

Основною умовою віднесення зазначених складів злочинів до цієї групи є суспільні відносини у сфері безпечної роботи транспорту або суспільна небезпека.

Деякі з названих норм мають бланкетні диспозиції; для з'ясування того, які правила руху чи експлуатації транспорту

були порушені, необхідно звернутися до нормативних актів, чинних на залізничному, повітряному, водному та автомобільному транспорті (наприклад Правил дорожнього руху; Статуту автомобільного транспорту; Правил технічної експлуатації залізниць; Інструкції з руху потягів та маневрової роботи на залізницях; Правил технічної експлуатації метрополітену; Єдиних правил ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування ними і охорони; Кодексу торговельного мореплавства України; Статуту внутрішнього водного транспорту; Правил технічної експлуатації суден; Повітряного кодексу України; Положення про організацію та забезпечення польотів повітряних суден цивільної авіації літерними та підконтрольними рейсами; інших статутів, правил, положень, інструкцій і наказів керівників департаментів).

Деякі транспортні злочини мають формальні склади, тому вважаються закінченими на момент скоєння передбаченої в законодавстві дії чи бездіяльності. Такими є:

- неподання допомоги судну та особам, які 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).

Обов'язковою ознакою об'єктивної сторони деяких транспортних злочинів є вказівка на шкідливі наслідки. Це [43]



- 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).

Наслідки – це:

- нещасні випадки з людьми (завдання потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, а також смерті);
- катастрофи (зіткнення рухомого складу або суден, повне чи часткове затоплення судна, викидання на берег, посадку на мілину, якщо це спричинило каліцтво чи смерть членів екіпажу або пасажирів чи призвело до знищення або істотного пошкодження локомотивів, рухомого складу, шляхів сполучень, повітряних, річкових, морських суден);
- аварії (зіткнення суден, сходження потягів з рейок, інші аварійні випадки, що не призвели до загибелі людей, але заподіяли значну шкоду чи істотні порушення роботи транспорту);
- загибель цінного вантажу, велика перерва в русі поїздів або суден, істотне порушення розкладу їхнього руху та ін.

Деякі передбачені кримінальним законодавством злочини характеризуються наявністю прямого умислу:

- 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);
- неподання допомоги судну та особам, які 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)

[43]  .



Якщо в особи був умисел скоїти з застосуванням транспортного засобу вбивство певної особи, завдати їй тілесних ушкоджень, знищити або пошкодити державне чи колективне майно, то такий злочин не може бути віднесеним до транспортних, і винний має притягатися до відповідальності за відповідними статтями Кримінального кодексу України.

Суб'єктами транспортних злочинів можуть бути особи, які або керували транспортними засобами, або займалися їхньою експлуатацією чи ремонтом, або перебувають у сфері дії транспортних засобів і були зобов'язані виконувати встановлені правила безпеки. Тобто суб'єктами цих правопорушень можуть бути як працівники 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 з КК України в деяких випадках (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 (ч. 2, 3 ст. 289)) суб'єктами злочину можуть бути фізичні осудні особи чотирнадцятирічного віку [43]



При розгляді кримінальних справ про транспортні злочини суд, призначаючи винній особі міру покарання, враховує мету загальної та спеціальної превенції, що досягається за допомогою санкцій статей Кримінального кодексу України.

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

Окрім того, за низку злочинів передбачена відповідальність у вигляді позбавлення права обіймати певні посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан або експлуатацію

транспортних засобів чи правом 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, які їх скоїли, втілювати на практиці принципи індивідуалізації покарання, оскільки кожен такий злочин має свої специфічні особливості, відмінний від інших злочинів ступінь суспільної небезпеки, соціальну особливість суб'єкта (ідеться про скоєння транспортного злочину особами, для яких практична дія чи бездіяльність була випадковим епізодом). Якщо транспортний злочин вчинено особою, яка перебувала в стані сп'яніння, то ця обставина може бути визнана судом відповідно до Кримінального кодексу України як така, що обтяжує відповідальність винного.

#### **11.4. Адміністративні проступки на транспорті та відповідальність за їх скоєння**

Такий різновид правопорушень за кількістю протиправних проявів є найпоширенішим серед усіх інших адміністративних правопорушень. Тільки за порушення правил дорожнього руху щорічно в Україні притягається до відповідальності до дев'яти мільйонів правопорушників.

Особливістю застосування інституту адміністративної відповідальності в транспортній сфері є те, що диспозиції багатьох правових норм, як і в кримінальному праві, є бланкетними, тому при їх застосуванні необхідно звертатися до різних положень і джерел технічного характеру, змісту окремих технічних норм, що встановлюють правила експлуатації та користування тими чи іншими видами транспорту. Інколи в цій сфері діють і змішані, так звані техніко-юридичні норми.

На відміну від Кримінального кодексу України, у процесі кодифікації адміністративного законодавства відпрацьована чітка

система транспортних проступків. Відповідальність за них передбачена у гл. 10 «Адміністративні правопорушення на транспорті, у галузі дорожнього господарства і зв'язку» Кодексу України про адміністративні правопорушення.

До транспортних проступків законодавцем віднесені:

– порушення правил безпеки руху, експлуатації на залізничному, повітряному, морському і річковому транспорті (ст. 109, 111, 113, 116, 162 КпАП);

– порушення правил користування засобами залізничного, морського і річкового, автомобільного та електротранспорту (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. 121, 122, 123, 124, 125, 132 КпАП);

– керування транспортними засобами особами в стані сп'яніння і тими, хто не мають права управління (ч. IV, ст. 116, 130, 131 КпАП);

– порушення правил утримання доріг без споруд відстою маломірних суден, норм і стандартів, стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху, невиконання приписів про усунення таких порушень, випуск на лінію технічно несправних транспортних засобів, допуск до керування транспортними засобами водіїв у стані сп'яніння, а також осіб, які не мають права на керування (ст. 118, 128, 129, 140, 161 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 [45] .

Адміністративні проступки посягають на нормальну роботу транспорту, безпеку руху, загрожують життю і здоров'ю людей, спричиняють матеріальну шкоду

З об'єктивного боку адміністративні правопорушення на транспорті характеризуються так, що вони можуть вчинятися як шляхом протиправних дій (наприклад керування транспортними

засобами або суднами особами, які знаходяться в стані сп'яніння – ст. 130 КпАП), так і шляхом бездіяльності (наприклад ненадання транспортних засобів працівникам міліції і медичним працівникам – ст. 124 КпАП).

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

Більшість із транспортних проступків утворюють формальні склади, деякі з них характеризуються матеріальними складами (наприклад пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів – ст. 110 КпАП).


Серед адміністративних стягнень, передбачених за скоєння транспортних проступків, застосовуються попередження, штраф, позбавлення права керування транспортними засобами (від трьох до шести місяців: ч. I ст. 122, ст. 124, ч. I ст. 132 КпАП; від шести місяців до одного року: ч. II ст. 122, 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. 122, 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) і конфіскація предметів (ч. III ст. 133, ч. II ст. 112 КпАП).

Службові особи за порушення, пов'язані з недотриманням встановлених правил, забезпечення яких входить до їхніх службових обов'язків, 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 відповідно 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, які їх заміняють, або під нагляд педагогічному чи трудовому колективу з їхньої згоди, а також окремим громадянам на їхнє прохання.

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 та електротранспорту (ст. 229 КпАП);
- державні інспекції з маломірних суден (ст. 227 КпАП); адміністративні комісії органів місцевої виконавчої влади (ст. 218, 219 КпАП);
- районні (міські) суди (судді) (ст. 221 КпАП);
- начальники органів внутрішніх справ (і їхні 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) [45] .

Від розглянутих транспортних правопорушень суттєво відрізняються цивільно-правові проступки. Вони мають специфічний об'єкт посягання – майнові відносини – і виражаються в порушенні або невиконанні транспортних зобов'язань.

Оскільки транспортні зобов'язання є різновидом цивільно-правових, то аналогічною за характером є і відповідальність за їх порушення чи неналежне виконання.

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). Тобто цивільно-правова відповідальність має два аспекти: майновий і каральний.

Цивільно-правова відповідальність має компенсаційний характер, оскільки її мета – відновлення порушених майнових прав кредитора, і тому розмір відповідальності має відповідати розміру завданих збитків. Наприклад, відповідальність перевізника за деякі порушення або неналежне виконання

зобов'язань перевозки вантажів і пасажирів передбачена ст. 163, 175, 182, 183, 193, 194 Кодексу торговельного мореплавства України; ст. 191, 193, 195, 209, 219 Статуту внутрішнього водного транспорту; ст. 92, 93, 94 Повітряного кодексу України.

Формами цивільно-правової відповідальності є відшкодування збитків і сплата неустойки. Відповідальність підприємств транспорту за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів, багажу, а також відповідальність перед пасажиром за несвоєчасне подання транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами України.

Підприємство транспорту, діяльність якого пов'язана з підвищеною небезпекою, несе матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів під час користування транспортом, у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу, багажу, пошти в розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їхньої вини.

Підприємства транспорту несуть відповідальність за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу, згідно з чинним законодавством України.

## Розділ 12. Складання і розгляд актів, претензій, позовів

### 12.1. Складання і розгляд актів при перевезенні вантажів у внутрішньому і міжнародному сполученні

При перевезеннях залежно від обставин, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, відправника, одержувача, пасажирів, складаються комерційні акти та акти загальної форми. Крім того, у необхідних випадках можуть складатися акти про технічний стан вагона або контейнера, акти розкриття вагона або контейнера для митного, прикордонного та інших видів контролю, акти про пошкодження вагона або контейнера та інші акти у випадках, передбачених правилами перевезення, що застосовуються до певного виду вантажу.

Комерційні акти складаються для засвідчення таких обставин:

- 1) невідповідності найменування, маси і кількості місць наявного вантажу, багажу чи вантажобагажу даним, зазначеним у перевізних документах;
- 2) у разі виявлення вантажу, багажу чи вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу чи вантажобагажу;
- 3) псування, пошкодження вантажу, багажу і вантажобагажу;
- 4) повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Дані в комерційному акті зазначаються на підставі перевізних документів та виявлених обставин (ст. 129 Статуту)

[21]  .

У тих випадках, коли різниця в масі вантажу, визначеній на станції відправлення, порівняно з масою, що виявилася на станції призначення, не перевищує норми природної втрати маси вантажу і граничного розходження визначення його маси нетто, комерційний акт не складається, а оформлення видачі вантажу провадиться у порядку, передбаченому Правилами видачі вантажів, затвердженими наказом Мінтрансу від 21.11.2000 р.

№ 644 та зареєстрованими в Міністерстві юстиції України 24.11.2000 р. за № 862/5083.

Акти загальної форми складаються для засвідчення обставин, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу та вантажобагажу і можуть бути підставою для матеріальної відповідальності:

1) утрати документів, прикладених відправником до накладної;

2) затримки вагонів на станції призначення в очікуванні подачі під вивантаження (перевантаження) з причин, що залежать від одержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства;

3) неочищення вагонів від залишків вантажу та сміття після вивантаження засобами одержувача;

4) неочищення зовнішньої поверхні цистерн і бункерних напіввагонів після наливу і зливу;

5) подачі залізницею неочищених вагонів під завантаження засобами відправника, порту, пристані;

6) відсутності пломб, запірно-пломбувальних пристроїв (ЗПП) на вагоні (контейнері), якщо в перевізних документах є відмітка про пломби (ЗПП), пошкодження пломб (ЗПП) або заміни їх, а також виявлення в процесі перевезення або на станції призначення пломб (ЗПП) на вагонах (контейнерах) з нечіткими відбитками;

7) пошкодження або втрати наданих залізницею перевізних пристосувань;

8) відмови вантажовласника від підписання облікової картки виконання плану перевезень вантажів, накопичувальної картки, відомості плати за користування вагонами (контейнерами);

9) самовільного зайняття залізницею вагонів і контейнерів, що належать підприємствам, організаціям, установам або орендовані ними;

10) затримки вагонів (контейнерів), пов'язаної з митним оформленням вантажу, а також затримки через недодання чи неналежне оформлення відправником документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших правил;

11) в інших випадках для засвідчення обставин, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, якщо при



цьому не потрібне складання комерційного акта (ст. 129 Статуту)

[21]  .

Акт загальної форми підписується особами, які беруть участь у засвідченні обставин, що стали підставою для складання акта, але не менш як двома особами.

Один примірник акта загальної форми, складеного під час перевезення, додається до перевізних документів, другий залишається на станції, що його склала.

Комерційні акти складаються:

- на місцях загального користування – у день вивантаження або в день видачі вантажу одержувачу;

- при вивантаженні на місцях незагального користування – у день здачі вантажу одержувачу, у цьому разі перевірка має здійснюватися до вивантаження або в процесі вивантаження чи зразу ж після нього. У разі перевірки маси вантажу зважуванням на вагонних вагах, якщо маса тари приймається за трафаретом на вагоні, комерційний акт складається в день зважування вагона з вантажем; якщо маса тари вагона визначається зважуванням його після вивантаження, комерційний акт складається в день зважування порожнього вагона;

- на вантаж, що перебуває у дорозі, – у день виявлення обставин, що підлягають оформленню комерційним актом.

У разі неможливості скласти комерційні акти в указані строки вони складаються у всіх випадках не пізніше наступної доби.

У разі перевірки маси тари вагона не тим працівником станції, який брав участь у зважуванні вагона з вантажем, у розділі «Д» комерційного акта зазначається прізвища працівника станції, який брав участь у зважуванні вагона з вантажем і працівника станції, який брав участь у зважуванні порожнього вагона. Акт підписується працівником станції, який перевіряв тару вагона.

При видачі однорідного вантажу, що перевозиться навалом або насипом і прибув від одного відправника на адресу одного одержувача, недостачі, що перевищують норму природної втрати маси вантажу і граничне розходження визначення маси нетто, а також надлишки, що перевищують граничне розходження

визначення маси нетто, виявлені в окремих відправках під час перевірки протягом однієї календарної доби, оформляються одним комерційним актом. До акта включаються тільки відправки, що прибули в справних вагонах з непошкодженими пломбами (ЗПП) відправника, а також без ознак недостачі, псування, пошкодження на відкритому рухомому складі або в критих та інших вагонах без пломб, у яких виявлено недостачу або надлишок.

В акті зазначаються номери відправки, вагона, рід вагона, кількість пломб (ЗПП) і відбитки на них, кількість місць і маса вантажу за документами та виявлені перевіркою. У разі визначення маси на вагонних вагах зазначаються маса брутто, тари (з бруса або перевірена) вагона та нетто вантажу.

За необхідності ці відомості зазначаються в додатку, що є продовженням комерційного акта. Додаток підписують ті самі особи, які підписали комерційний акт.

Недостача або надлишок вантажу, відвантаженого одним відправником на адресу одного одержувача, що перевозиться навалом, насипом чи наливом з перевалкою чи перевантаженням у дорозі і прибув у непошкоджених вагонах без ознак недостачі, визначається за результатами перевірки всієї партії одночасно виданого вантажу і оформляється одним комерційним актом.

Комерційні акти складаються у трьох примірниках на бланках установленної форми і заповнюються на друкарській машинці або чорнилами чітко, без будь-яких виправлень. На кожному акті проставляється штампель станції. Другий примірник акта видається одержувачу на його вимогу.

Якщо комерційний акт складається на станції відправлення або на попутній станції, то другий примірник акта додається до перевізних документів. Про складений комерційний акт проставляється відмітка в перевізних документах у порядку, визначеному правилами оформлення перевізних документів.

У комерційному акті детально описуються стан вантажу або багажу і обставини, за яких виявлена незбереженість, а також обставини, що могли бути причиною виникнення незбереженості вантажу, багажу чи вантажобагажу. Ніякі припущення та висновки про причини незбереженості або вину відправника і залізниці до акта не вносяться.


Усі графи бланка акта мають бути заповнені. Не дозволяється проставляння рисок і лапок замість повторення необхідних даних.

У комерційному акті зазначається, чи правильно навантажений, розміщений і закріплений вантаж, а також про наявність і стан захисного маркування для вантажів, що перевозяться у відкритих вагонах. У разі неправильного завантаження, розміщення, закріплення вантажу в акті зазначається, яке саме порушення було допущено.

До першого примірника комерційного акта про псування вантажу при перевезенні в рефрижераторних вагонах з додержанням температурного режиму додається витяг із журналу реєстрації температури. Дані про температурний режим вносяться до комерційного акта.

Особи, які склали або підписали комерційний акт чи акт загальної форми, що містить дані, які не відповідають дійсності, несуть установлену законодавством відповідальність.

Комерційний акт підписує начальник станції (його заступник), начальник вантажного району (завідувач вантажного двору, складу, контейнерного відділу, контейнерного майданчика, сортувальної платформи) і працівник станції, який особисто здійснював перевірку, а також одержувач, якщо він брав участь у перевірці. Крім того, за необхідності до перевірки вантажу і підписання акта можуть бути залучені також інші працівники залізниці.

У разі складання комерційних актів за участю одержувачів для вантажів, що прибули в справних вагонах з непошкодженими пломбами (ЗПП), пломби і ЗПП, зняті з цих вагонів, після підписання акта одержувачем залишаються в залізниці (ст. 129 Статуту) [21] .

Експертиза вантажів проводиться в порядку, передбаченому Правилами видачі вантажів. Про проведену експертизу зазначається в розділі «Е» комерційного акта.

Одержувачу станція має видати складений комерційний акт у триденний строк.

Видача актів одержувачам провадиться під розписку на третьому примірнику акта, що зберігається на станції. Вимоги

про видачу актів від імені одержувача може висувати особа, яка має довіреність одержувача, оформлену згідно з законодавством.

Якщо при перевезенні або вивантаженні вантажу у склад станції було складено акт про несхоронність вантажу, виявлену у вагоні за пломбами відправника, то станція призначення зобов'язана надати одержувачу копію такого акта разом з комерційним актом, складеним при видачі вантажу.

Вимоги про видачу актів можуть висуватися протягом шести місяців від дня видачі вантажу.

У разі витікання, псування або підмочення вантажу внаслідок технічної несправності вагона (контейнера), крім комерційного акта, складається акт про технічний стан вагона (контейнера).

Акт про технічний стан вагона (контейнера) складається в день виявлення несправності вагона (контейнера) і не пізніше дня складання комерційного акта.

Про виявлену несправність і складений акт про технічний стан вагона (контейнера) зазначається в комерційному акті.

Перший примірник акта про технічний стан вагона (контейнера) додається до першого примірника комерційного акта, другий залишається на станції.

Розкриття на прикордонних станціях завантажених вагонів (контейнерів) для митного, прикордонного та інших видів контролю на вимогу представника митниці чи іншого контрольного органу оформляється актами розкриття.

Акт розкриття складається у трьох примірниках. Один примірник з пломбами (ЗПП), знятими з вагона (контейнера), залишається на станції, що склала акт, другий направляється до управління прикордонної залізниці, третій додається до накладної і разом з вантажем видається одержувачу на станції призначення. Станція, що склала акт, вносить до графи накладної «Відмітки залізниці» відмітку про складання акта розкриття. Відмітка засвідчується підписом працівника станції та календарним штемпелем.

Акт розкриття підписується працівником станції, на якій здійснювалось розкриття, представником прикордонних, митних або інших органів (залежно від того, на чий вимогу здійснювалось розкриття), і засвідчується календарним

штемпелем станції. Відомості про зняті і накладені пломби (ЗПП) записуються до відповідних граф акта.

Про пошкодження вагона (контейнера) складається при пошкодженні вагона (контейнера) під час перевезення, навантаження, вивантаження вантажу, виконання маневрових робіт, а також в інших випадках для засвідчення обставин і розмірів пошкодження і є підставою для матеріальної відповідальності винних у пошкодженні згідно зі ст. 124 Статуту залізниць України.

Комерційні акти при міжнародних перевезеннях складаються відповідно до угод про міжнародні сполучення.

## **12.2. Складання і розгляд претензій**

Підприємства та організації, чії права і законні інтереси порушено, з метою безпосереднього врегулювання спору з порушником цих прав та інтересів звертаються до нього з письмовою претензією. Сторони застосовують заходи досудового врегулювання господарського спору за домовленістю між собою.

Порядок досудового врегулювання спорів визначається Цивільним та Господарським процесуальним кодексами України, якщо інший порядок не встановлено діючим на території України законодавством, що регулює конкретний вид господарських відносин.

Строки позовної давності та порядок подання позовів у спорах, пов'язаних з перевезеннями в закордонному сполученні, встановлюються транспортними статутами (кодексами) або міжнародними угодами (ст. 367 ЦК України) [15]



Договір перевезення вантажу належить до тієї категорії договорів, за якими зацікавлена сторона не може відразу звернутися до суду за вирішенням спору, що виник. Спочатку необхідно пройти етап досудового врегулювання, подавши перевізнику письмову претензію. Загальні строки такої претензійної роботи і строки позовної давності за договором перевезення вантажу встановлено ЦКУ та ГКУ (табл. 12.1).

Строки претензійної роботи і позовної давності за договором перевезення вантажу

<p>Договір перевезення вантажу укладено не між суб'єктами господарювання – діють правила ст. 925 ЦКУ</p>	<p>Договір перевезення вантажу укладено між суб'єктами господарювання – діють вказівки ст. 315 ГКУ</p>
<p>До подання перевізнику позову за договором перевезення вантажу обов'язковим є подання йому претензії в порядку, установленому законодавством, транспортними кодексами (статутами).</p> <p>Позов до перевізника може бути подано вантажовідправником чи одержувачем вантажу в разі повної або часткової відмови перевізника в задоволенні претензії чи неотримання від перевізника відповіді в місячний строк.</p> <p>До вимог за договором перевезення вантажу застосовується позовна давність в один рік з моменту, що визначається відповідно до транспортних кодексів (статутів)</p>	<p>До подання перевізнику позову за договором перевезення вантажу обов'язковим є подання йому претензії.</p> <p>Претензії можуть подаватися протягом шести місяців, а претензії щодо сплати штрафів і премій – протягом сорока п'яти днів.</p> <p>Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію і повідомити заявника протягом трьох місяців про її задоволення або відхилення, а щодо претензії стосовно перевезення у прямому змішаному сполученні – протягом шести місяців. Претензії щодо сплати штрафу або премії має бути розглянуто протягом сорока п'яти днів.</p> <p>Якщо претензію відхилено або відповідь на неї не отримано в зазначений вище строк, заявник має право звернутися до суду протягом шести місяців від дня отримання відповіді або закінчення строку, установленого для відповіді.</p> <p>Для подання позовів перевізником до вантажовідправників і вантажоодержувачів установлюється шестимісячний строк</p>

Зазначені строки є надзвичайно важливими. Їх дотримання є обов'язковою передумовою для можливості захисту власником вантажу своїх прав у суді. У свою чергу їх недотримання може бути підставою для відмови судом у прийнятті позову.

Порядок досудового врегулювання господарських спорів не поширюється на спори про визнання договорів недійсними, спори про визнання недійсними актів державних та інших органів, підприємств та організацій, що не відповідають законодавству і порушують права та охоронювані законом інтереси підприємств та організацій, спори про стягнення заборгованості за опротестованими векселями, спори про стягнення штрафів Національним банком України з банків та інших фінансово-кредитних установ, а також спори про звернення стягнення на заставлене майно.

Підприємства та організації, що порушили майнові права і законні інтереси інших підприємств та організацій, зобов'язані поновити їх, не очікуючи подання претензії.

Підприємства та організації, чиї права і законні інтереси порушено, з метою безпосереднього врегулювання спору з порушником цих прав та інтересів звертаються до нього з письмовою претензією.


У претензії зазначаються:

а) повне найменування і поштові реквізити заявника претензії та підприємства, організації, до яких претензія подається; дата подання і номер претензії;

б) обставини, на підставі яких подано претензію; докази, що підтверджують ці обставини; посилання на відповідні нормативні акти;

в) вимоги заявника;

г) сума претензії та її розрахунок, якщо претензія підлягає грошовому оцінюванню; платіжні реквізити заявника претензії;

д) перелік документів, що додаються до претензії, а також інших доказів [15] .

Документи, що підтверджують вимоги заявника, додаються в оригіналах чи належним чином засвідчених копіях. Документи, що є у другої сторони, можуть не додаватись до претензії з зазначенням про це у претензії. До претензії про сплату грошових

коштів може додаватися платіжна вимога-доручення на суму претензії.

Претензія підписується повноважною особою підприємства, організації або їхнім представником і надсилається адресатові рекомендованим або цінним листом чи вручається під розписку.

Претензія розглядається в місячний строк, обчислюваний з дня одержання претензії.


У тих випадках, коли обов'язковими для обох сторін правилами або договором передбачено право перепереверки забракованої продукції (товарів) підприємством-виробником, претензії, пов'язані з якістю і комплектністю продукції (товарів), розглядаються протягом двох місяців.

Якщо до претензії не додано всі документи, необхідні для її розгляду, їх затребують у заявника з зазначенням строку подання, що не може бути менше п'яти днів, не враховуючи часу поштового обігу. При цьому перебіг строку розгляду претензії зупиняється до одержання витребуваних документів чи закінчення строку їх подання. Якщо витребувані документи у встановлений строк не надійшли, претензія розглядається за наявними документами.

При розгляді претензії підприємства та організації в разі необхідності мають звірити розрахунки, провести судову експертизу або вчинити інші дії для забезпечення досудового врегулювання спору.

Підприємства та організації, що одержали претензію, зобов'язані задовольнити обґрунтовані вимоги заявника.

Про результати розгляду претензії заявник повідомляється в письмовій формі.

У відповіді на претензію зазначаються [15]  :

а) повне найменування і поштові реквізити підприємства, організації, що дають відповідь, і підприємства чи організації, яким надсилається відповідь; дата і номер відповіді; дата і номер претензії, на яку дається відповідь;

б) при визнанні претензії повністю або частково - визнана сума, назва, номер і дата розрахункового документа на перерахування цієї суми чи строк і засіб задоволення претензії, якщо вона не підлягає грошовому оцінюванню;




в) при відхиленні претензії повністю або частково – мотиви відхилення з посиланням на відповідні нормативні акти і документи, що обґрунтовують відхилення претензії;

г) перелік доданих до відповіді документів та інших доказів.

Коли претензію відхилено повністю або частково, заявникові мають бути повернуті оригінали документів, одержаних з претензією, а також надіслані документи, що обґрунтовують відхилення претензії, якщо їх нема в заявника претензії.

Відповідь на претензію підписується повноважною особою підприємства, організації або їхнім представником і надсилається рекомендованим або цінним листом чи вручається під розписку.

Претензії, що виникають з перевезення вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу, подаються в порядку, передбаченому ст.

130-134 Статуту залізниць України [21] .

Претензії про відшкодування збитків за втрату, недостачу, псування і пошкодження вантажу, сплату штрафів за прострочення доставки вантажу, порожніх власних та орендованих вагонів заявляються залізниці призначення вантажу.


Претензії, що виникли з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу, у тому числі щодо сплати штрафів за прострочення доставки вантажобагажу, можуть бути заявлені залізниці відправлення або залізниці призначення (за бажанням заявника претензії).

Претензії вантажовідправників щодо штрафів за невиконання плану перевезення вантажів, подачу під навантаження неочищених вагонів (контейнерів) заявляються залізниці відправлення вантажу.

Претензії щодо повернення плати за користування вагонами і контейнерами, у тому числі за час перебування їх під очищенням, заявляються відправниками залізниці відправлення, а одержувачами – залізниці призначення.

Претензії, що виникли з приводу самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам чи орендовані ними, або пошкодження чи втрати цих вагонів (контейнерів), заявляються залізниці, що самовільно використовувала, пошкодила чи втратила вагони (контейнери).

Претензії щодо повернення переборів платежів, сплачених при відправленні вантажу, можуть заявлятися відправником залізниці відправлення, сплачених при одержанні вантажу – одержувачем залізниці призначення.

Згідно з ст. 133 Статуту передача права на подання претензій і позовів відправником одержувачу або одержувачем відправнику, а також відправником або одержувачем вищій організації засвідчується переуступним написом на відповідному документі (накладній, квитанції про приймання вантажу до перевезення, багажній квитанції) [21]  .

Претензії про відшкодування за втрату, псування або пошкодження вантажу подаються щодо кожної відправки окремо.

До претензійної заяви додаються документи, передбачені ст. 130, 133 Статуту залізниць України, а також розрахунок суми претензії, якщо його не наведено в претензійній заяві.

Паперова накладна, багажна і вантажобагажна квитанції та комерційний акт подаються тільки в оригіналах. У разі оформлення перевезення вантажу шляхом електронного документообігу до претензійної заяви додається паперова копія накладної, роздрукована на підставі електронної накладної та засвідчена календарним штемпелем станції призначення або суб'єктом перевезення згідно з чинним законодавством. Кількість і вартість відправленого вантажу підтверджуються згідно зі ст. 115 Статуту залізниць України документом відправника з зазначенням у ньому номера залізничної накладної, за якою відправлено вантаж.

Якщо вантажовідправником є транспортно-експедиторське підприємство, що не є виробником або постачальником вантажу, для підтвердження вартості відправленого вантажу заявником до претензії може бути додана завірена копія договору транспортного експедирування, укладеного між вантажовідправником (експедитором) і фактичним постачальником (виробником) вантажу, і рахунок або інший документ фактичного постачальника (виробника), що підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу.

Розрахунок суми претензії про недостачу вантажу складається з урахуванням норми природної втрати маси вантажу

при перевезенні, якщо вона встановлена для цього вантажу, і граничного розходження у визначенні маси.

До претензійної заяви одержувача про повну втрату вантажу при неможливості подання накладної додаються документ про оплату вартості вантажу та довідка станції відправлення про прийняття до перевезення вантажу на адресу певного одержувача з відміткою про неприбуття вантажу, зробленою на цій довідці станцією призначення не більш ніж за 10 днів до подання претензії. У довідці станції відправлення мають бути вказані номер накладної, номер вагона (контейнера), станція та залізниця призначення, найменування відправника та одержувача, найменування, кількість вантажу, а також дата приймання вантажу до перевезення. Відмітка про неприбуття вантажу засвідчується календарним штемпелем станції призначення.

До інших претензійних заяв додаються:

- у разі невиконання плану перевезення та незабезпечення навантаження маршруту – облікові картки виконання плану перевезення вантажів;

- у разі подачі залізницею під навантаження неочищених вагонів (контейнерів) – акт загальної форми, підписаний працівником станції;

- щодо повернення плати за користування вагонами (контейнерами) – відомості плати за користування вагонами (контейнерами) і перелік, виданий розрахунковим підрозділом залізниці;

- щодо повернення перебору провізної плати відправнику – накладна, одержувачу – накладні; у разі прострочення доставки вантажу, порожніх власних та орендованих вагонів – накладні;

- щодо відшкодування збитків за самовільне використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам або орендовані ними, – документи, що підтверджують факт самовільного зайняття, зокрема накладна та акт загальної форми. При відмові від складання акта загальної форми до претензії додаються докази про оскарження цієї відмови та інші документи, що підтверджують факт самовільного зайняття вагонів (контейнерів) залізницею;

- щодо відшкодування збитків за пошкодження залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам чи орендовані

ними, – складений залізницею акт про пошкодження вагона (контейнера) або докази оскарження факту ухилення залізниці від видачі такого акта;

- щодо втрати залізницею власних вагонів (контейнерів) – квитанція про приймання цих вагонів (контейнерів) до перевезення та документи, що підтверджують їхню залишкову вартість;

- щодо втрати залізницею орендованих вагонів (контейнерів) – квитанція про приймання цих вагонів до перевезення з відміткою станції призначення про їх неприбуття і копія договору про оренду вагонів (контейнерів) [21]



До претензійних заяв про повернення переборів провізної плати, а також плати за користування вагонами (контейнерами), штрафів і зборів, крім документів, зазначених у цих Правилах, додаються документи, що підтверджують факт сплати цих платежів, підтверджують факт проведення розрахунків (перелік, виданий розрахунковим підрозділом залізниці, накопичувальні картки, відомість плати за подачу, забирання та маневрову роботу, платіжне доручення з відміткою банку).

До претензійної заяви щодо недостачі вантажу, коли розрахунки між відправником та одержувачем здійснюються з урахуванням нормованої та фактичної вологості, додається документ, що засвідчує, з якою вологістю вантаж був відправлений, і дані аналізу про вологість вантажу, що прибув.

До заяви про псування вантажу, під час видачі якого проведено зниження ціни або сортності, заявник зобов'язаний надати довідку про те, за якою ціною реалізовано вантаж (у разі його реалізації) або про переоцінку, якщо вантаж не реалізовано, і довідку про перемаркування вантажу відповідним сортом. Довідки мають бути підписані керівником підприємства та головним (старшим) бухгалтером і засвідчені печаткою.


Днем подання претензії вважається день здачі претензійної заяви на пошту чи безпосередньо залізниці. Якщо претензію подано безпосередньо залізниці, заявнику видається розписка в отриманні претензії.

Якщо строк оголошення претензії закінчується у святковий або вихідний день і якщо претензійну заяву буде подано залізниці

або здано на пошту в перший робочий день після святкового (вихідного), то строк подання претензії не вважається порушеним.

Якщо вантаж перевозився маршрутом чи групою вагонів за однією накладною, а на станції призначення його видано за первинною накладною і досильним перевізним документом, початок строку подання претензії про такі відправки обчислюється з моменту видачі останньої частини вантажу. Неприбуття одного або декількох вагонів (контейнерів) із маршруту (групи), що перевозилися за однією накладною, розглядається як недостача, а не втрата вантажу.

У разі подання претензій і позовів застосовуються паперова копія електронного перевізного документа, що роздруковується та засвідчується відповідно до вимог законодавства суб'єктами перевізного процесу, що отримали електронний перевізний документ згідно з додатком до договору про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги.

Якщо до претензійної заяви не додано всі необхідні документи, така заява повертається з мотивованим обґрунтуванням заявникові не пізніше 10-денного строку з дня її отримання. У цьому разі заявник має право знову звернутися з претензією з доданням необхідних документів у межах строку, встановленого ст. 134 Статуту залізниць України [21] .

Якщо при розгляді претензії виникла потреба в додаткових документах (специфікаціях, калькуляціях, пакувальних листах тощо), що мають суттєве значення для з'ясування обставин, викладених у претензії, то залізниця вправі запросити в заявника ці документи з зазначенням строку їх надання. При цьому перебіг строку розгляду претензії зупиняється до одержання витребуваних документів чи закінчення строку їх подання. Якщо витребувані документи в установлений строк не надійшли, претензія розглядається за наявними документами.

У разі задоволення претензій за втрату і пошкодження вартість вантажу чи вантажобагажу, що підлягає відшкодуванню, визначається в порядку, встановленому ст. 115 Статуту залізниць України на підставі рахунка або іншого документа відправника,

що підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу (вантажобагажу).

Провізна плата за втрачений вантаж відшкодовується, якщо вона не включена у вартість вантажу.

Про результати розгляду претензії залізниця має повідомити заявника в строки, установлені ст. 135 Статуту залізниць України. У разі відхилення залізницею претензії в повідомленні вказуються підстави відхилення з посиланням на відповідні нормативні акти і документи, що обґрунтовують відхилення претензії. У повідомленні про визнання залізницею претензії вказується, у якій сумі претензія задовольняється.

Якщо претензія відхилена залізницею з посиланням на документ, про який заявнику претензії невідомо, разом з повідомленням залізниця надсилає заявнику копію цього документа і всі надіслані ним документи.

У разі задоволення претензії в повній сумі документи, надані заявником претензії, не повертаються.

Подання та розгляд претензій, що виникають з перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні, а також з перевезень експортних та імпорتنних вантажів, здійснюються згідно з чинним законодавством України та міжнародними угодами. У разі вилучення вантажів під час перевезення митними, контрольними, слідчими чи іншими державними органами претензії за ці вантажі подаються до органів, що вилучили вантаж.

### **12.3. Подання позовів**

У вирішенні спорів, що виникають з перевезення вантажів залізницею, господарські суди керуються:

- Законом України «Про транспорт»;
- Законом України «Про залізничний транспорт»;
- ст. 908-928 ЦК України, ст. 306-315 ГК України;
- Статутом;
- Правилами планування перевезень вантажів; Правилами приймання вантажів до перевезення; Правилами пломбування вагонів і контейнерів; Правилами оформлення перевізних документів; Правилами обчислення термінів доставки вантажів; Правилами користування вагонами і контейнерами; Правилами

зберігання вантажів; Правилами видачі вантажів; Правилами переадресування вантажів; Правилами реалізації вантажів; Правилами розрахунків за перевезення вантажів; Правилами обслуговування залізничних під'їзних колій; Правилами перевезення вантажів з оголошеною вартістю; Правилами перевезення вантажів навалом і насипом; Правилами перевезення вантажів у вагонах відкритого типу; Правилами перевезення вантажів, які змерзаються; Правилами перевезення вантажів маршрутами відправника; Правилами перевезення вантажів у супроводі провідників відправників (одержувачів); Правилами перевезень швидкопсувних вантажів; Правилами перевезення тварин, птиці та інших вантажів, які підлягають державному ветеринарно-санітарному контролю; Правилами перевезення вантажів, які підлягають фітосанітарному контролю; Правилами перевезення вантажів у транспортних пакетах; Правилами перевезення вантажів в універсальних контейнерах; Правилами перевезень вантажів у спеціальних та спеціалізованих контейнерах відправників і одержувачів; Правилами перевезення вантажів дрібними відправками; Правилами перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії; Правилами перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні; Правилами складання актів; Правилами заявлення та розгляду претензій, затвердженими наказом Мінтрансу України від 21.11.2000 р. № 644 (з подальшими змінами і доповненнями), Правилами перевезення наливних вантажів (частина друга Правил перевезень вантажів, затверджених наказом Мінтрансу від 18.04.2003 р. № 299); Правилами реєстрації та експлуатації власних вантажних вагонів, затверджених наказом Мінтрансв'язку України від 28.09.2004 р. № 856;

- Збірником тарифів на перевезення вантажів залізничним транспортом України – Тарифним керівництвом № 1, затвердженим наказом Мінтрансу України від 15.11.1999 р. № 551 (далі Тарифне керівництво № 1);

- Правилами перевезення небезпечних вантажів;

- іншими нормативними документами, затвердженими Мінтрансом (Мінтрансв'язку) України у встановленому порядку.

Перевезення вантажів у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до угод про залізничні міжнародні

сполучення. Такими угодами є, зокрема, Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМГС), що діє з 01.11.1951 р., і Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), до якої Україна приєдналась згідно з законодавством, Угода про пряме залізнично-поромне сполучення Іллічівськ – Варна та Іллічівськ – Поті/Батумі, ратифікована Верховною Радою України 16.03.2000 р.

Позовна заява подається до господарського суду в письмовій формі і підписується повноважною посадовою особою позивача або його представником, прокурором, громадянином – суб'єктом підприємницької діяльності або його представником.

Позовна заява має містити:

1) найменування господарського суду, до якого подається заява;

2) найменування (для юридичних осіб) або ім'я (прізвище, ім'я та по батькові за його наявності для фізичних осіб) сторін, їх місцезнаходження (для юридичних осіб) або місце проживання (для фізичних осіб), ідентифікаційні коди суб'єкта господарської діяльності за їх наявності (для юридичних осіб) або реєстраційний номер облікової картки фізичної особи – платника податків за його наявності;

2-1) документи, що підтверджують за громадянином статус фізичної особи – підприємця;

3) зазначення ціни позову, якщо позов підлягає грошовому оцінюванню; суми договору (у спорах, що виникають при укладанні, зміні та розірванні господарських договорів);

4) зміст позовних вимог; якщо позов подано до кількох відповідачів – зміст позовних вимог щодо кожного з них;

5) виклад обставин, на яких ґрунтуються позовні вимоги; зазначення доказів, що підтверджують позов; обґрунтований розрахунок сум, що стягуються чи оспоруються; законодавство, на підставі якого подається позов;

6) відомості про вжиття заходів досудового врегулювання спору, якщо такі проводилися; відомості про вжиття запобіжних заходів відповідно до розділу V-1 ГПКУ;

7) перелік документів та інших доказів, що додаються до заяви (ст. 54 ГПКУ) [17]





У позовній заяві можуть бути вказані й інші відомості, якщо вони необхідні для правильного вирішення спору.

Ціна позову визначається:

1) у позовах про стягнення грошей – стягуваною сумою або сумою, оспорюваною за виконавчим чи іншим документом, за яким стягнення провадиться в безспірному (безакцептному) порядку;

2) у позовах про витребування майна – вартістю майна, що витребується;

3) у позовах, що складаються з кількох самостійних вимог, – загальною сумою усіх вимог;

4) у позовах про стягнення іноземної валюти відповідно до офіційного курсу, встановленого Національним банком України на день подання позову.

До ціни позову включаються також вказані в позовній заяві суми неустойки (штрафу, пені), а якщо вони не вказані – суми їх, визначені суддею.

Ціну позову вказує позивач. У випадках неправильного зазначення ціни позову вона визначається суддею.

Позивач, прокурор зобов'язані при поданні позову надіслати сторонам копії позовної заяви та доданих до неї документів відповідно до кількості відповідачів і третіх осіб листом з описом вкладення.

Такий самий обов'язок покладається на позивача при залученні господарським судом до участі у справі іншого відповідача, заміни господарським судом неналежного відповідача.

До позовної заяви додаються документи, що підтверджують:

1) вжиття заходів досудового врегулювання господарського спору у випадках, передбачених ст. 5 ГПКУ з кожним із відповідачів (у спорах, що виникають при укладанні, зміні чи розірванні договорів, – відповідно договір, проєкт договору, лист, який містить вимогу про укладання, зміну чи розірвання договору, відомості про пропозиції однієї сторони і розгляд їх у встановленому порядку, відповідь другої сторони, якщо її одержано, та інші документи; у спорах, що виникають при виконанні договорів і з інших підстав, – копія претензії, докази її

надсилання відповідачу, копія відповіді на претензію, якщо відповідь одержано);

2) відправлення відповідачеві копії позовної заяви і доданих до неї документів;

3) сплату державного мита у встановлених порядку і розмірі;

4) обставини, на яких ґрунтуються позовні вимоги [17]



До заяви про визнання акта недійсним додається також копія оспорюваного акта або засвідчений витяг з нього.

До позовної заяви, підписаної представником позивача, додається довіреність чи інший документ, що підтверджує повноваження представника позивача.

В одній позовній заяві може бути об'єднано кілька вимог, пов'язаних між собою підставою виникнення або поданими доказами.

Суддя має право об'єднати кілька однорідних позовних заяв або справ, у яких беруть участь ті самі сторони, в одну справу, про що зазначається в ухвалі про порушення справи або рішенні. За клопотанням сторін або з власної ініціативи суд об'єднує кілька вимог, що впливають з корпоративних відносин і пов'язані між собою підставою виникнення або поданими доказами.

Не допускається об'єднання в одне провадження кількох вимог, що належить розглядати в порядку різного судочинства, якщо інше не встановлено законодавством.

Позови залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, що впливають із Статуту, можуть бути подані відповідно до установленної підвідомчості чи підсудності до суду за місцем знаходження відповідача протягом шести місяців.

Зазначений шестимісячний строк обчислюється:

а) щодо стягнення штрафу за невиконання плану перевезень – після закінчення п'ятиденного строку, встановленого для сплати штрафу;

б) в усіх інших випадках – з дня настання події, що стала підставою для подання позову [21]



## Контрольні запитання для самостійної підготовки

1. Дайте визначення таких понять: право, транспортне право, закон, нормативний акт, юридична особа, договір.
2. Юридична особа та її ознаки.
3. Які нормативні документи є джерелом транспортного права?
4. Основні структурні підрозділи в Міністерстві інфраструктури, АТ «Укрзалізниця» та управлінні залізниці.
5. Транспортно-правові норми та джерела транспортного права.
6. Організаційно-правові засади діяльності транспорту України.
7. Транспортна система України: її структура і органи керування.
8. Законодавство України про автомобільний, водний, повітряний і трубопровідний транспорт.
9. Законодавство України про залізничний транспорт.
10. Статут залізниць України – правова основа вантажної і комерційної роботи на залізничному транспорті і його юридичне значення.
11. Договір на перевезення вантажу. Основні договори на перевезення вантажу.
12. Накладна і її юридичне значення як договору на перевезення вантажу.
13. Договір на перевезення вантажу. Допоміжні договори на перевезення вантажу.
14. Основні права, обов'язки сторін договору на перевезення вантажу та відповідальність залізниць, відправників і одержувачів вантажу за невиконання обов'язків, що впливають з цього договору.
15. Правила взаємовідносин залізниць з підприємствами, на території яких є під'їзні колії.
16. Нормативні документи з питань взаємовідносин залізниць з під'їзними коліями і їхні основні норми і правила.
17. Правила перевезень пасажирів багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України у внутрішньодержавному сполученні.

18. Нормативні документи про взаємовідносини залізниць і пасажирів та основні строки з правил перевезення пасажирів залізничним транспортом України.

19. Правила перевезень пасажирів багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом у міжнародному сполученні.

20. Нормативні документи про взаємовідносини залізниць і пасажирів у прямому міжнародному сполученні.

21. Права, обов'язки та відповідальність залізниць і пасажирів при перевезеннях у внутрішньодержавному і міжнародному сполученнях.

22. Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту. Нормативні документи і основні їхні правила.

23. Перевезення вантажів у міжнародному сполученні. Нормативні документи щодо цих правил і їхні основні норми і правила.

24. Відповідальність за шкоду, заподіяну транспортом.

25. Правила складання актів, облікових і звітних документів на станціях. Нормативні документи, що мають відношення до цих правил.

26. Претензії. Нормативні документи. Порядок підготовки, надсилання і розгляду претензій.

27. Позови. Нормативні документи. Порядок підготовки, надсилання і розгляду позовів.

28. Господарські суди. Практика вирішення позовів господарськими судами.

29. Правопорушення на транспорті та юридична відповідальність. Поняття і види порушень на транспорті.

30. Планування перевезень вантажів залізничним транспортом. Нормативні документи.

31. Відповідальність залізниць і вантажовласників за невиконання плану перевезень вантажів.

32. Договір на перевезення вантажів залізничним транспортом і його ознаки.

33. Правила оформлення накладної (комплекту перевізних документів)

34. Нормативні документи щодо обслуговування залізничних під'їзних колій.

35. Договори про експлуатацію залізничних під'їзних колій і подачу й забирання вагонів. Порядок їх укладання.

36. Нормативні документи про взаємодію залізниць і пасажирів при перевезенні у внутрішньому і міжнародному сполученні.

37. Права, обов'язки і відповідальність залізниць і пасажирів.

38. Нормативні документи щодо правил перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні.

39. Нормативні акти з питань перевезень вантажів у прямому змішаному сполученні.

40. Накладна УМВС (СМГС). Її частини та правила заповнення.

41. Накладна УМВС (СМГС). Її ознаки при перевезенні вантажу великою швидкістю.

42. Комерційний акт. Правила його складання. Строки складання.

43. Акт загальної форми. Правила його складання. Строки складання.

44. Акт експертизи. Правила його складання. Строки складання. Хто може бути експертом при складанні акта експертизи?

45. Обставини, за наявності яких складається комерційний акт.

46. Обставини, за наявності яких складається акт загальної форми.

47. Обставини, за наявності яких складається акт експертизи.

48. Претензія. Визначення. Правила подання.

49. Позов. Визначення. Правила подання.

50. Претензія. Визначення. Строки відповіді на правильно оформлену претензію. Строки відповіді на неправильно оформлену претензію.

51. Правила розгляду в господарському суді правильно оформленого позову.

52. Структура господарських судів в Україні і їхні повноваження.

53. Господарський процесуальний кодекс України. Основні його положення.

54. Цивільний кодекс України. Основні правові норми гл. 64 «Перевезення».

55. Господарський кодекс України. Правове регулювання перевезень вантажів.

56. Закон України «Про транспорт». Його структура і основні правові норми.

57. Закон України «Про автомобільний транспорт». Його структура і основні правові норми.

58. Статут залізниць України, його структура, зміст і основні терміни.

59. Закон України «Про залізничний транспорт». Його структура і основні правові норми.

60. Правила обслуговування залізничних під'їзних колій і складання договорів про експлуатацію під'їзних колій і подачу та забирання вагонів.

61. Угода про міжнародне пасажирське сполучення з урахуванням особливостей її окремих норм в сполученні між залізницями держав – учасниць СНД.

62. Правила оформлення накладної, передавальної відомості, облікових карток у прямому змішаному сполученні.

63. Інструкція з ведення станційної комерційної звітності. Акти форми ЛУ– 4, ГУ – 22, ГУ – 23, ГУ – 106, ГУ – 7а.

64. Закон України «Про транзит вантажів». Його структура і основні правові норми.

65. Господарський процесуальний кодекс України. Його структура і основні правові норми.

66. Контроль щодо охорони природи.

67. Відповідальність за забруднення навколишнього середовища.

## **Задачі з транспортного права та приклади їх розв'язання**

***Задача 1.** Обґрунтуйте з посиланням на нормативний документ, яким має бути фронт вивантаження біля критого складу без рампи, з одними дверима та довжиною, що дозволяє одночасно установити три критих вагони.*

**Відповідь.** Згідно з Правилами обслуговування залізничних під'їзних колій (п. 5.1) фронт для вантажів, що потребують зберігання у критих складах, визначається кількістю дверей у складі, якщо нема рампи. Тому фронт навантаження в цьому випадку має дорівнювати трьом вагонам.

***Задача 2.** Завод феросплавів приймає та здає вагони на передавальних коліях станції Нікополь. Визначте час, за який мають бути виконані передавальні операції з передачами, до состава яких входить п'ять і 33 вагони.*

**Відповідь.** Згідно з СЗУ (ст. 76) норми часу на операції передачі не мають перевищувати 1 хв на вагон і 30 хв на всю подану партію вагонів. Тому відповідно 5 та 30 хв.

***Задача 3.** Начальник Харківської дирекції залізничних перевезень отримав від вантажоодержувача, який розвантажував вагон на своїй під'їзній колії за участю представника залізниці, заяву про відмову начальника станції Харків-Сортувальний скласти комерційний акт про недостачу вугілля у вагоні. З'ясуйте, які дії і в який строк повинен виконати начальник дирекції перевезень у цьому випадку.*

**Відповідь.** Згідно з Правилами складання актів (п. 17) начальник дирекції на скаргу про відмову від складання комерційного акта (акта загальної форми) або про неправильне його оформлення повинен дати мотивовану відповідь по суті скарги: стосовно швидкопсувних вантажів – протягом доби, а стосовно інших вантажів – не пізніше триденного строку після отримання скарги. У разі обґрунтованості скарги начальник дирекції дає розпорядження про складання комерційного акта (акта загальної форми) або переоформлення акта. У цьому разі плата за зберігання вантажу, а також користування вагоном (контейнером) протягом часу затримки складання акта з одержувача не стягується.

***Задача 4.** Два критих вагони (№ 22118569, 25431992), що прибули на адресу заводу шампанських вин, простояли на станції Харків-Сортувальний в очікуванні звільнення фронту вивантаження три години. Який документ необхідно скласти в цьому випадку?*

**Відповідь.** Згідно з Правилами складання актів (п. 3) необхідно скласти акт загальної форми.

***Задача 5.** Регіональна філія «Придніпровська залізниця» отримала претензію щодо відшкодування збитків за пошкодження залізницею власного вагона Харцизький трубний завод. До правильно оформленої позовної заяви завод ніяких документів не додав. Як має залізниця розглянути таку претензію?*

**Відповідь.** Згідно з Правилами заявлення та розгляду претензій (п. 13) заява повертається з мотивованим обґрунтуванням заявникові не пізніше 10-денного строку з дня її отримання. У цьому разі заявник має право знову звернутися з претензією з додаванням необхідних документів у межах строку, встановленого ст. 134 Статуту залізниць України. Якщо при розгляді претензії виникла потреба в додаткових документах (специфікаціях, калькуляціях, пакувальних листах тощо), що мають суттєве значення для з'ясування обставин, викладених у претензії, то залізниця вправі запросити в заявника ці документи з зазначенням строку їх надання. При цьому перебіг строку розгляду претензії зупиняється до одержання витребуваних документів чи закінчення строку їх подання. Якщо витребувані документи в установлений строк не надійшли, претензія розглядається за наявними документами.

***Задача 6.** До Вінницького господарського суду від механічної дорожньої майстерні Південно-Західної залізниці 10.12.2015 р. надійшов позов з приводу пошкодження доставленого обладнання. До позовної заяви були додані всі необхідні документи, крім копії претензії, що майстерня направляла до залізниці. Обґрунтуйте, як у цьому випадку повинен поступити суддя господарського суду.*

**Відповідь.** Згідно з ГПКУ (ст. 63) суддя повертає позовну заяву і додані до неї документи без розгляду.



## Бібліографічний список

1. Булгакова І. В. Поняття та значення договору залізничного перевезення вантажів за законодавством України. *Вісник господарського судочинства*. 2001. № 1. С 164-165.
2. Транспортне право України: навч. посіб. / Е. Ф. Демський та ін. Київ: Юрінком Інтер, 2002. 416 с.
3. Транспортне право України: навч. посіб. / Е. Ф. Демський, В. К. Гіжевський, С. Е. Демський, А. В. Мілошевич; за заг. ред. В. К. Гіжевського, Е. Ф. Демського. Київ: Юрінком Інтер, 2004. 254 с.
4. Міщенко І. В. Транспортне право України: навч.-метод. посіб. (для студ. ден. та заоч. форми навч.) / Національний університет «Одеська юридична академія». Одеса, 2020. 62 с.
5. Конституція України: Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. Ст. 141.
6. Про транспорт: закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/232/94-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 08.09.2021).
7. Про ліцензування видів господарської діяльності: закон України. *Відомості Верховної Ради (ВВР)*. 2015. № 23. Ст.158. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19#Text> (дата звернення: 08.09.2021).
8. Про автомобільний транспорт: закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 2001. № 22. Ст. 105. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text> (дата звернення: 08.09.2021).
9. Про дорожній рух: закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1993. № 31. Ст. 338. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3353-12#Text> (дата звернення: 26.11.2021).
10. Про залізничний транспорт: закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*. 1996. № 40. Ст. 183. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=273%2F96-%E2%F0#Text> (дата звернення: 08.09.2021).
11. Про Державну програму авіаційної безпеки цивільної авіації: закон України. *Відомості Верховної Ради України (ВВР)*.

2017. № 16. Ст. 199. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1965-19#Text> (дата звернення: 11.09.2021).

12. Про особливості утворення акціонерного товариства залізничного транспорту загального користування: закон України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 2012. № 49. Ст. 553. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4442-17#n2> (дата звернення: 11.09.2021).

13. Про перевезення небезпечних вантажів: закон України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 2000. № 28. Ст. 222. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#n149> (дата звернення: 26.11.2021).

14. Про транзит вантажів: закон України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 1999. № 51. Ст. 446. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text> (дата звернення: 08.09.2021).

15. Цивільний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 2003. № 40-44. Ст. 356. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text> (дата звернення: 11.09.2021).

16. Господарський кодекс України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 2003. № 18, 19-20, 21-22. Ст. 144. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text> (дата звернення: 11.09.2021).

17. Господарський процесуальний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 1992. № 6. Ст. 56. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1798-12#Text> (дата звернення: 15.09.2021).

18. Повітряний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 2011. № 48-49. Ст. 536. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/3393-17#Text> (дата звернення: 15.09.2021).

19. Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 1995. № 47, 48, 49, 50, 51, 52. Ст. 349. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 15.09.2021).

20. Водний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 1995. № 24. Ст. 189. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/213/95-D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 15.09.2021).

21. Про затвердження Статуту залізниць України: постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457 /Верховна Рада України. URL: [https://www.uz.gov.ua/about/documents\\_pat/statute/](https://www.uz.gov.ua/about/documents_pat/statute/) (дата звернення: 25.09.2021).

22. Про затвердження Порядку державної реєстрації (перереєстрації), зняття з обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів, мотоколясок, інших прирівняних до них транспортних засобів та мопедів: постанова Кабінету Міністрів України від 07.09.1998 р. № 1388. URL: <https://www.kmu.gov.ua/npras/243224360> (дата звернення: 25.09.2021).

23. Деякі питання сертифікації транспортних засобів, їх частин та обладнання: постанова Кабінету Міністрів України від 09.06.2011 р. № 738. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/738-2011-%D0%BF#Text> (дата звернення: 25.09.2021).

24. Про затвердження Змін до Порядку затвердження конструкції транспортних засобів, їх частин та обладнання: наказ Міністерства інфраструктури України від 04.03.2020 р. № 192. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0751-20#Text> (дата звернення: 01.10.2021).

25. Про затвердження Положення про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами: постанова Кабінету Міністрів України від 08.05.1993 р. № 340. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/340-93-%D0%BF#Text> (дата звернення: 01.10.2021).

26. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів автомобільним транспортом, міжнародних перевезень пасажирів та вантажів автомобільним транспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 02.12.2015 р. № 1001. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1001-2015-%D0%BF#Text> (дата звернення: 01.10.2021).

27. Правила надання населенню послуг з перевезень міським електротранспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 23.12.2004 р. № 1735. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1735-2004-%D0%BF#Text> (дата звернення: 11.10.2021).

28. Про затвердження Положення про систему управління безпекою руху на залізничному транспорті: наказ від 24.12.2020 р. № 842. Чинний від 09.10.2021. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0351-21#Text> (дата звернення: 11.10.2021).

29. Положення про Державну службу України з безпеки на транспорті: постанова Кабінету Міністрів України від 11.02.2015 р. № 103. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/103-2015-%D0%BF#n8> (дата звернення: 11.10.2021).

30. Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом: постанова Кабінету Міністрів України від 19.03.1997 р. № 252. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/cgi-bin/laws/main.cgi?nreg=252-97-%EF#Text> (дата звернення: 21.10.2021).

31. Про затвердження Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: наказ Міністерства транспорту України від 14.10.1997 р. № 363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98#n208> (дата звернення: 21.10.2021).

32. Про затвердження Положення про Міністерство інфраструктури України: постанова Кабінету Міністрів України від 30.06.2015 р. № 460. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/460-2015-%D0%BF#n8> (дата звернення: 21.10.2021).

33. Про затвердження Положення про Державну авіаційну службу України: постанова Кабінету Міністрів України від 08.10.2014 р. № 520. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/520-2014-%D0%BF#Text> (дата звернення: 21.10.2021).

34. Про затвердження Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу: наказ Державної авіаційної служби від 14.08.2020 р. № 1126. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0141-19#Text> (дата звернення: 22.12.2021).

35. Про затвердження Правил повітряних перевезень вантажів: наказ Державної авіаційної служби від 12.11.2020 р. № 1802 (z0057-21). URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0705-06#Text> (дата звернення: 22.12.2021).

36. Про затвердження Авіаційних правил України «Порядок та умови повітряних перевезень небезпечних вантажів»: наказ Державної авіаційної служби від 12.11.2020 р. № 1802. URL: [https://zakononline.com.ua/documents/show/492829\\_\\_\\_667480](https://zakononline.com.ua/documents/show/492829___667480) (дата звернення: 22.12.2021).

37. Договір про надання послуг з організації перевезень вантажів залізничним транспортом. URL: <https://uz-cargo.com/contractcarriage.html> (дата звернення: 22.12.2021).

38. Правила оформлення перевізних документів: наказ Міністерства інфраструктури України від 08.06.2011 р. № 138. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0765-11#Text> (дата звернення: 21.10.2021).

39. Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення. URL: [https://ips.ligazakon.net/document/mu51001u?ed=1951\\_11\\_01](https://ips.ligazakon.net/document/mu51001u?ed=1951_11_01) (дата звернення: 22.12.2021).

40. Про трубопровідний транспорт: закон України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 1996. № 29. Ст. 139. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/192/96-%D0%B2%D1%80#Text> (дата звернення: 21.10.2021).

41. Правила перевезення вантажів. URL: [https://www.uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/terms\\_of\\_freight/](https://www.uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/terms_of_freight/) (дата звернення: 21.10.2021).

42. Про охорону навколишнього природного середовища: закон України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 1991. № 41. Ст. 546. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1264-12#Text> (дата звернення: 22.12.2021).

43. Кримінальний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 2001. № 25-26. Ст. 131. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2341-14#Text> (дата звернення: 26.11.2021).

44. Про затвердження Положення про класифікацію транспортних подій на залізничному транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 03.07.2017 р. № 235. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0904-17#Text> (дата звернення: 26.11.2021).

45. Кодекс України про адміністративні правопорушення. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР). 1984. Дод. до № 51. Ст. 1122. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/80731-10#Text> (дата звернення: 26.11.2021).

Навчальний посібник

**Ковальов** Антон Олександрович,  
**Кім** Катерина Володимирівна,  
**Продашук** Світлана Миколаївна  
та ін.

## ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО

Відповідальний за випуск Кім К. В.

Редактор Ібрагімова Н. В.

---

Підписано до друку 31.01.22 р.  
Умовн. друк. арк. 8,5. Тираж . Замовлення № .  
Видавець та виготовлювач Український державний  
університет залізничного транспорту,  
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха, 7.  
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.