

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра управління вантажною і комерційною роботою

ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО

Конспект лекцій

Частина 2

Харків - 2015

Транспортне право: Конспект лекцій / С.М. Продащук, О.М. Костенніков, Г.Є. Богомазова, О.О. Шапатіна. – Харків: УкрДАЗТ, 2015. – Ч. 2. – 56 с.

Цей конспект лекцій дає поняття про договори залізничного транспорту, планування й облік виконання перевезень вантажів залізничним транспортом України, розкриває питання про права, обов'язки і відповідальність сторін і учасників договору на перевезення вантажу. У цій роботі розглянуто правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом по Україні та у прямому міжнародному сполученні, правила складання і розгляду актів та претензій.

Цей конспект лекцій може використовуватися як теоретичне джерело при вивченні організаційно-правових засад діяльності всіх видів транспорту загального користування як у межах України, так і при міжнародних перевезеннях.

Рекомендується для студентів напряму підготовки «Транспортні технології (залізничний транспорт)», спеціальності “Організація перевезень і управління на транспорті (залізничний транспорт)” всіх форм навчання та слухачів ІППК.

Табл. 2, бібліогр.: 18 назв.

Конспект лекцій розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною і комерційною роботою 11 березня 2014 р., протокол № 12.

Рецензент
проф. О.М. Огар

ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО

Конспект лекцій

Частина 2

Відповідальний за випуск Шапатіна О.О.

Редактор Еткало О.О.

Підписано до друку 14.04.14 р.
Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.
Умовн.-друк.арк. 2,5. Тираж 50. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха, 7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

Зміст

| | |
|--|----|
| Лекція 9.. Контроль за дотриманням допуску на залізничному транспорті. Договори залізничного транспорту. Статут залізниць України - правова основа взаємовідносин залізниць і користувачів їх послугами при перевезенні вантажів і пасажирів..... | 5 |
| Лекція 10.. Правила планування й обліку виконання перевезень вантажів залізничним транспортом України. Відповідальність залізниць і вантажовідправників за невиконання плану перевезень вантажів Договір на перевезення вантажу і його ознаки. Накладна, правила її оформлення і юридичне значення як договору на перевезення вантажу..... | 10 |
| Лекція 11.. Права, обов'язки і відповідальність сторін і учасників договору на перевезення вантажу в процесі його підготовки до перевезення, приймання і видачі. Правові взаємовідносини залізниць з підприємствами, на території яких є під'їзні колії. Нормативні документи з питань взаємовідносин залізниць з під'їзними коліями і їх правові норми і правила..... | 18 |
| Лекція 12.. Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. Правила перевезень пасажирів, багажу і товаробагажу у прямому міжнародному сполученні (УМПС та службова інструкція до УМПС). Відповідальність залізниць і пасажирів при перевезеннях у внутрішньому і прямому міжнародному сполученнях..... | 24 |
| Лекція 13.. Регулювання змішаних перевезень. Договори при перевезеннях у змішаному сполученні. Правила перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному і залізнично-паромному сполученні..... | 27 |
| Лекція 14.. Правила перевезення небезпечних і швидкопсувних вантажів у прямому міжнародному сполученні..... | 33 |
| Лекція 15.. Відповідальність залізниць, що впливає з договору на перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні..... | 35 |

| | |
|---|----|
| Лекція 16.. Розслідування подій на транспорті. Правопорушення на транспорті та юридична відповідальність. Відповідальність договірних сторін..... | 37 |
| | |
| Лекція 17.. Складання і розгляд актів. Претензії. Правила їх складання і розгляду..... | 51 |
| Список літератури..... | 55 |

Лекція 9. Контроль за дотриманням допуску на залізничному транспорті. Договори залізничного транспорту. Статут залізниць України - правова основа взаємовідносин залізниць і користувачів їх послугами при перевезенні вантажів і пасажирів

Контроль за безпекою на наземному транспорті здійснює єдиний орган – Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті (Укртрансінспекція), згідно з Указом Президента України № 387/2011 «Про Положення про Державну інспекцію України з безпеки на наземному транспорті». *Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті утворена Указом Президента України № 370/2011 «Питання оптимізації системи центральних органів виконавчої влади» шляхом реорганізації Державної автотранспортної служби України. Укртрансінспекція є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Віце-прем'єр-міністра України – Міністра інфраструктури України.*

Укртрансінспекція:

- забезпечує реалізацію державної політики з питань безпеки на автомобільному транспорті загального користування;
- міському електричному, залізничному транспорті;
- проводить розслідування транспортних подій, аварій, катастроф;
- аналізує причини, через які вони сталися;
- та проводить профілактичні заходи для запобігання їх повторенню.

Крім того, Укртрансінспекція України проводить експертизу умов транспортування небезпечних вантажів на автомобільному, міському електричному, залізничному транспорті, видає ліцензії на право здійснення господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів, багажу автомобільним, залізничним транспортом та контролює дотримання ліцензійних умов. Нагляд за дотриманням вимог щодо запобігання забрудненню навколишнього природного середовища автомобільним і залізничним транспортом також є

повноваженням Укртрансінспекції. Зокрема, у сфері залізничного транспорту державний орган здійснює нагляд за готовністю аварійно-відбудовних формувань, пошуково-рятувальних служб до ліквідації наслідків катастроф, аварій тощо.

Щодо автомобільного та міського електричного транспорту, то у сфері повноважень Укртрансінспекції – затвердження мережі міжнародних, міжміських і приміських автобусних маршрутів загального користування, видача дозвільної документації на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів, свідоцтв про атестацію автостанцій, контроль за виконанням перевізниками вимог міжнародних договорів та законодавства України.

Крім того, Укртрансінспекція встановлює тимчасові обмеження руху транспортних засобів при проведенні ремонтних та інших робіт на автомобільних дорогах загального користування.

Договори залізничного транспорту

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 термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату. Виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), здійснюється на підставі окремих договорів. Відправник може здійснювати у встановленому порядку добровільне страхування вантажів.

Обов'язки відправників:

- надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну. Станція призначення видає накладну одержувачеві разом з вантажем;

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

- виконати всі належні заходи, що гарантують безпеку перевезень, мати засоби та мобільні підрозділи для ліквідації аварій і їх 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 та бункерних напіввагонів у будь-якому випадку);

- здійснювати підготовку під наливання спеціальних цистерн та 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 та матеріалів у вагоні (контейнері);

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

- завантажити вантажі у вагони (контейнери).

Залізниця-перевізник зобов'язана:

- подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від 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 терміни;
- повідомити одержувача в день прибуття вантажу;
- перевірити масу, кількість місць і стан вантажу у випадках, встановлених правилами та 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) скріплюючий дріт, дотові закрутки з люків і штурвалів, стояки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, крім інвентарних засобів кріплення, які підлягають поверненню, прибрати також папір, картон, фанеру, листовий метал, дошки та інші засоби упаковки і збереження вантажів. У разі неповного розвантаження вагони залишаються в одержувача з внесенням ним платежів за період користування вагонами;
- очистити зовнішню поверхню кузова вагона (контейнера) від залишків, які її забруднюють, захисної плівки, наклейок, бірок 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 їх 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 та 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 повинна перевищувати дійсну вартість вантажу.

Статут залізниць України та Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України (№ 297 від 28 липня 1998 року) визначають відносини у сфері перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти.

Організація перевезень пасажирів, багажу та вантажобагажу встановлюється Порядком обслуговування громадян залізничним транспортом, який затверджується Кабінетом Міністрів України, а умови перевезень – Правилами перевезень пасажирів. Перевезення пошти здійснюється згідно з правилами, затвердженими Держкомзв'язку разом з Мінтрансом.

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

Лекція 10. Правила планування й обліку виконання перевезень вантажів залізничним транспортом України. Відповідальність залізниць і вантажовідправників за невиконання плану перевезень вантажів

Договір на перевезення вантажу і його ознаки. Накладна, правила її оформлення і юридичне значення як договору на перевезення вантажу

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

Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організується на договірних засадах. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень

Кабінет Міністрів України щорічно встановлює Укрзалізниці державне замовлення щодо перевезень пасажирів і вантажів, уведення нових потужностей, модернізації технічних засобів, порядку та розмірів виділення необхідних для цих потреб коштів з Державного бюджету України.

Перевезення вантажів залізницями здійснюються на підставі договорів про організацію перевезень за місячними планами, за пред'явленням, за окремими замовленнями відправників (вантажовласників або за їх 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 вантажовідправниками та їх узгодження залізницею здійснюється через автоматизовану систему "МЕСПЛАН" (далі – 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.

Згідно з 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 оформлюється окремо для кожної номенклатури вантажу, для кожної станції відправлення.

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

Перевезення домашніх речей у контейнерах дозволяється начальником станції за заявою відправника, наданою за 3 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 проектом 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 коригуватися залізницею за заявою відправника, наданою за дві доби до початку декади.

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

У разі неподання вантажовідправником плану перевезень вантажів маршрутами у встановлений термін або надання плану у

занижених (у порівнянні з місячними обсягами) розмірах кількість планових маршрутів встановлює начальник станції.

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, який складається на місяць, у якому планується перевезення, або на строк виконання додаткового замовлення. Зміни до графіка можуть вноситися відправником за погодженням з вантажоодержувачем (портом) та залізницею.

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.

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.

Перевезення вантажів понад план здійснюються за замовленнями відправників, поданими за 3 дні до дня навантаження, без обмеження планових перевезень та за умови платоспроможності відправника.

Форми замовлень на перевезення вантажів і порядок їх заповнення встановлюються Укрзалізницею.

Облік виконання плану перевезень вантажів здійснюється в обліковій картці за кожним планом, а також за пред'явленням та 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 перебуває на станції, другий – у відправника.

Облікова картка підписується відправником і начальником станції або уповноваженим працівником станції після закінчення кожної звітної доби. Звітна доба – це час із 17 години 01 хвилини однієї доби до 17 години 00 хвилин наступної доби за київським часом.

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

За домовленістю сторін можливе ведення облікової картки в електронному вигляді.

За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф.

За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

Залізниця і відправник несуть таку ж відповідальність за недотримання зобов'язань надпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця.

За невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

Після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця, начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень.

Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

Договір на перевезення вантажу і його ознаки

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

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 закон 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. Всі ці договори належать до зобов'язального права. Розглянемо більш детально договір перевезення.

Загальні правила перевезення закріплено на сьогодні у двох фундаментальних документах – Цивільному кодексі України (ЦКУ) і Господарському кодексі України (ГКУ). Причому в цьому питанні їх 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, які поширюються 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, а у другому – цивільне та господарське законодавство в комплексі, де перевага буде за останнім.

Чинне законодавство виділяє два різновиди договору перевезення вантажу: разовий та довгостроковий.

Визначення разового договору перевезення вантажу міститься у статті 909 ЦКУ і частині 1 статті 307 ГКУ (таблиця 1).

Таблиця 1 – Визначення договору перевезення вантажу

| | |
|---|--|
| <p>Договір перевезення вантажу укладається не між суб'єктами господарювання – діє визначення статті 909 ЦКУ</p> | <p>Договір перевезення вантажу укладається між суб'єктами господарювання – діє визначення частини 1 статті 307 ГКУ</p> |
| <p>За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довірений 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</p> | <p>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</p> |

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

1) характеристики вантажу (найменування, сорт, вага, кількість місць тощо);

2) пункт призначення, куди має бути доставлено вантаж.

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

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

За довгостроковим договором здійснюється не одна, а ціла серія перевезень вантажів. Особливості змісту такого договору встановлено статтею 914 ЦКУ і частиною 3 статті 307 ГКУ (таблиця 2).

Крім того, згідно з нормами статті 180 ГКУ довгостроковий договір перевезення вантажу між суб'єктами господарювання повинен містити строк дії.

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 доставлення вантажу на адресу одержувача він має право заявити до нього претензію з приводу втрати вантажу, а при неналежному виконанні ним обов'язків – претензію з приводу нестачі або пошкодження вантажу, а також із приводу прострочення в його доставленні.

Таблиця 2 – Вимоги до змісту довгострокового договору перевезення вантажу

| | |
|--|--|
| <p>Договір перевезення вантажу укладається не між суб'єктами господарювання – діють особливі вказівки статті 914 ЦКУ з урахуванням загального визначення статті 909 ЦКУ</p> | <p>Договір перевезення вантажу укладається між суб'єктами господарювання – діють особливі вказівки частини 3 статті 307 ГКУ з урахуванням загального визначення частини 1 статті 307 ГКУ</p> |
| <p>Перевізник і власник (володар) вантажу у 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>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>Вантажовідправник і перевізник у разі потреби здійснення систематичних перевезень вантажів можуть укласти довгостроковий договір, за яким перевізник зобов'язується в установлені строки приймати, а вантажовідправник – подавати до перевезення вантажі в 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 доставлення вантажу (або посилення на документ, яким встановлено цей строк)</p> |

Накладна, правила її оформлення і юридичне значення як договору на перевезення вантажу

Відправник, пред'являючи вантаж для перевезення, подає станції відправлення на кожну відправку накладну, яка є основним перевізним документом. Після оформлення накладна набуває форми й сили договору перевезення, що укладається відправником і залізницею. Незважаючи 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 та збори тощо. Договір перевезення набуває чинності, коли вантаж був прийнятий станцією відправлення разом з накладною, а відправник сплатив тариф.

Дату приймання вантажу для перевезення засвідчують відбитком на накладній календарного штемпеля 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.

Особливе значення має правильність найменування вантажу відповідно до Тарифного керівництва № 1 (книга 1, розділ В). У товарній конторі, одержавши накладну, перевіряють правильність оформлення приймання вантажу. Провізні платежі та додаткові збори, а також відомості, необхідні для використання тарифу, зазначають у розділах «Тарифні відмітки» та «Розрахунок платежів».

Лекція 11. Права, обов'язки і відповідальність сторін і учасників договору на перевезення вантажу в процесі його підготовки до перевезення, приймання і видачі.

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

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 повинна 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 продезінфіковані. Придатність вагонів для перевезення вантажу визначає відправник, засобами якого здійснюється завантаження, або залізниця, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці, а придатність контейнерів, цистерн та 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 у 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 у зазначеному порядку не встановлений, сторони мають право визначити його у договорі (стаття 364 ЦКУ).

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 години 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 у разі потреби.

Відправник повинен пред'явити вантаж до перевезення у належному стані, у справній тарі та упаковці, відповідно до державних стандартів і технічних умов, які забезпечують повну його схоронність. Усі необхідні для перевезення матеріали (стояки, прокладки тощо) заготовляє і подає відправник (стаття 142 Кодексу торговельного мореплавства; статті 52 і 56 Статуту автомобільного транспорту).

Відправник водночас з пред'явленням вантажу подає перевізникові необхідну кількість примірників правильно заповнених транспортних документів, а також додає до них усі документи, необхідні для додержання санітарних, митних, карантинних та інших правил. При морських перевезеннях відправник разом з вантажем подає перевізникові завантажувальний документ, на підставі якого перевізник видає відправникові коносамент (стаття 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 статтею 363 ЦКУ. Розміри відповідальності перевізника за втрату, нестачу або відшкодування вантажу і на інших видах транспорту вказано в статті 179 Кодексу торговельного

мореплавства; статті 93 Повітряного кодексу України; статті 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 у ціну цього вантажу.

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

Перевізник несе відповідальність за прострочення доставлення вантажу, якщо не доведе, що воно сталося не з його вини (частина 2 статті 364 ЦКУ). Відповідальність за прострочення настає у формі неустойки (штрафу), розмір якої залежить від перевізної плати та тривалості прострочення. Так, на залізничному транспорті цей штраф сплачується у розмірах від 10 до 30 %, внутрішньоводному – від 10 до 50 %, повітряному – від 5 до 50 % плати за перевезення. За прострочення доставлення 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, які передують чи необхідні для укладення договору перевезення конкретного вантажу або завершують перевізний процес. Наприклад, за неправильне зазначення у накладній найменування вантажу або за пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезення чи потребує особливих запобіжних заходів, з відправника стягується штраф та 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 на 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 та збитків, які сплачені перевізникові внаслідок неправильних дій відправника з даного перевезення.

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

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

Під'їзні колії призначено для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.

Примикання залізничних під'їзних колій до загальної мережі залізниць дозволяється Укрзалізницею або за її дорученням начальником залізниці.

Працівники залізничних під'їзних колій підприємства, які пов'язані з рухом поїздів і маневровою роботою на коліях залізниці, повинні знати Правила технічної експлуатації залізниць України, інструкції з руху поїздів та сигналізації; працівники, які керують навантаженням і кріпленням вантажів, Технічні умови. Порядок і терміни перевірки цих знань встановлюються Укрзалізницею.

Взаємовідносини залізниці з підприємством, порядок і умови експлуатації залізничних під'їзних колій визначаються договором.

Подавання і забирання вагонів, а також маневрова робота на залізничних коліях, що належать підприємствам, здійснюються їх локомотивами.

Якщо підприємство не має свого локомотива, подавання і забирання вагонів та маневрова робота провадяться локомотивом залізниці за плату згідно з тарифом.

Порядок подавання і забирання вагонів і контейнерів на залізничній під'їзній колії встановлюється договором на

експлуатацію залізничної колії (договором на подачу та забирання вагонів).

Експлуатація залізничних під'їзних колій, які мають свої локомотиви, повинна здійснюватися на основі єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії і станції примикання.

Порядок обслуговування *контрагентів* – підприємств, що мають у межах залізничної під'їзної колії іншого підприємства свої склади або залізничні колії, які до неї примикають, встановлюється договорами, що укладаються без участі залізниці, безпосередньо між контрагентами і підприємством, якому належить залізнична під'їзна колія. Відповідальність перед залізницею за користування вагонами контрагентом, збереження вантажів та вагонів несе підприємство, якому належить залізнична під'їзна колія.

У разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивом залізниці між залізницею і контрагентом укладається договір на подавання і забирання вагонів. Усі розрахунки за обслуговування здійснюються безпосередньо між ними.

У договорах про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договорах про подавання та забирання вагонів повинні враховуватися вантажні фронти, умови і терміни навантаження маршрутів, а також можливість використання під'їзних колій для потреб залізниці.

Договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії та договір про подавання та забирання вагонів розробляється з урахуванням єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії із станцією примикання.

Термін дії договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договору на подавання та забирання вагонів визначається сторонами. У випадку зміни технологічного устаткування або технології роботи станції чи залізничної під'їзної колії окремі пункти договору або увесь договір за вимогами однієї із сторін можуть бути переглянуті до закінчення терміну його дії.

Договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договір про подавання і забирання вагонів укладаються між залізницею або відповідною уповноваженою начальником

залізниці організацією та підприємством, якому належить під'їзна колія.

У разі обслуговування під'їзної колії підприємством промислового залізничного транспорту договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії може укладатися залізницею з цим підприємством.

Порядок урегулювання розбіжностей, що виникають під час укладення, зміни та розірвання цих договорів, визначається згідно із законодавством. Протириччя з питань, пов'язаних з безпекою руху, вирішуються начальником залізниці.

Лекція 12. Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. Правила перевезень пасажирів, багажу і товаробагажу у прямому міжнародному сполученні (УМПС та службова інструкція до УМПС). Відповідальність залізниць і пасажирів при перевезеннях у внутрішньому і прямому міжнародному сполученнях

Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України розроблені згідно з вимогами Статуту залізниць України, Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом та інших нормативних актів і поширюються на працівників залізничного транспорту, фізичних та юридичних осіб, незалежно від їх форм власності та підпорядкування, які:

- а) користуються послугами залізничного транспорту;
- б) здійснюють перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізницями;
- в) обслуговують пасажирів на вокзалах, у пунктах продажу проїзних документів та в поїздах.

Перевезення залізницями вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до угод про залізничні міжнародні сполучення.

З метою організації пасажирських перевезень у прямому міжнародному сполученні міністерства, центральні державні

органи, які відають залізничним **транспорт**ом в особі своїх уповноважених уклали між собою Угоду про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС). Угодою встановлюється пряме міжнародне залізничне і змішане залізнично-морське сполучення для перевезень пасажирів, багажу та товаробагажу між Азербайджанською Республікою, Республікою Албанія, Республікою Білорусь, Республікою Болгарія, Соціалістичною Республікою В'єтнам, Грузією, Республікою Казахстан, Китайською Народною Республікою, Корейською Народно-Демократичною Республікою, Киргизькою Республікою, Латвійською Республікою, Литовською Республікою, Республікою Молдова, Монголією, Республікою Польща, Російською Федерацією, Словацькою Республікою, Республікою Таджикистан, Туркменістаном, Республікою Узбекистан, Україною, Чеською Республікою та Естонською Республікою. Інтереси залізниць представляють центральні органи залізниць, які уклали угоду.

Перевезення пасажирів, багажу та товаробагажу між країнами, залізниці яких беруть участь в угоді, здійснюється на умовах і за проїзними і перевізними документами, встановленими угодою, за застосовуваними ними тарифами. Угода про міжнародне пасажирське сполучення (УМПС) має обов'язкову силу для залізниць, пасажирів, відправників та одержувачів товаробагажу.

Для проїзду пасажирів у міжнародному сполученні застосовується купонна книжка, що складається з обкладинки та проїзних документів, встановлених угодою та оформлюваних ручним або електронним способом.

Документом на право проїзду в міжнародному сполученні у межах УМПС є пасажирський квиток, оформлений ручним або електронним способом, що має літери МС. Це основний документ, який засвідчує укладення договору залізничного перевезення пасажирів.

Проїзний квиток повинен містити такі дані:

- 1) найменування станції відправлення і призначення;
- 2) номер квитка, зазначений друкарським способом;
- 3) маршрут прямування;
- 4) клас вагона;

- 5) вартість проїзду;
- 6) термін придатності квитка;
- 7) дату видачі квитка;
- 8) найменування залізниці, що видала квиток.

За наявності домовленості між окремими залізницями можуть застосовуватися картонні квитки і купонні книжки без обкладинок. Проїзними документами, які можуть бути поміщені в купонну книжку, є: квиток; плацкарта; доплатні квитанції.

Обкладинка купонної книжки та проїзні документи друкуються мовою країни відправлення, а також двома з таких мов – китайською, німецькою чи російською.

Картонні квитки можуть друкуватися тільки мовами країни відправлення і країни призначення. Вартість проїзду та інші платежі вказуються в проїзних документах у тарифній і національній валюті, а в проїзних документах, оформлених електронним способом, тільки в національній валюті.

Пасажир зобов'язаний до початку поїздки придбати проїзні документи, перевірити правильність даних, що містяться в них, і зберігати проїзні документи протягом усього часу поїздки.

До перевезення багажем приймаються речі пасажирів, упаковані в замкнені валізи, скрині, невеликі ящики, фанерні коробки, а також корзини, мішки, вузли або тюки, обв'язані металевою стрічкою або мотузками.

Маса окремого місця багажу не повинна бути менше 5 кг і більше 75 кг за умови, якщо навантаження багажу в багажні вагони пасажирських поїздів може проводитися швидко і без ускладнень.

При наявності вільних місць у багажному вагоні та за умови ненанесення збитку при перевезенні багажу та товаробагажу приймаються до перевезення товаробагажу вантажі, які можуть бути легко і швидко завантажені і розміщені у багажному вагоні.

Товаробагаж приймається до перевезення від і до станцій, перерахованих у застосовуваному тарифі, якщо ці станції розташовані в різних країнах, без пред'явлення квитка. Начальник станції встановлює можливість перевезення і вказує на заяві час приймання товаробагажу від відправника. Маса окремого місця

товаробагажу не повинна бути менше 5 кг і не повинна перевищувати 165 кг.

Згідно зі статтею 5 Базельської конвенції суб'єктом відповідальності є перевізник, який з моменту інциденту несе відповідальність за збиток, заподіяний будь-якими небезпечними вантажами під час їх перевезення, наприклад залізничним транспортом. Якщо перевізник доведе, що збиток був заподіяний цілком або частково внаслідок дій потерпілої особи через її недогляд з наміром завдати шкоди чи недбалість, перевізник може бути цілком або частково звільнений від відповідальності перед нею.

Лекція 13. Регулювання змішаних перевезень. Договори при перевезеннях у змішаному сполученні. Правила перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному і залізнично-паромному сполученні.

Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні в межах України

Регулювання змішаних перевезень. Договори при перевезеннях у змішаному сполученні. Правила перевезення вантажів у прямому міжнародному залізничному і залізнично-паромному сполученні

Змішані перевезення виконуються за єдиним транспортним документом різними видами транспорту. Деякі держави Європи, а саме: Болгарія, Угорщина, Польща, Румунія, колишні НДР, СРСР та Чехословаччина *14 грудня 1959 р.* уклали *Угоду про міжнародне пряме змішане залізнично-водне вантажне сполучення*. Ця Угода була укладена 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 однієї сторони, й відправниками та одержувачами вантажів, з іншої, 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 повинні здійснюватися відповідно до платіжних угод між державами, що домовляються. Певною мірою ефективно міжнародне співробітництво щодо перевезень різними видами транспорту відображають *Гамбурзькі правила 1978 р.* Вони зближують правовий режим відповідальності морського перевізника за вантаж з правовим режимом відповідальності перевізника, який існує на інших видах транспорту.

Але у процесі змішаного перевезення виникає необхідність регламентувати правовий статус такого організатора перевезення різними видами транспорту, який узяв 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 травня 1980 р.* Відповідно до її норм термін «оператор змішаного перевезення» означає будь-яку особу, яка, по-перше, від власного імені чи через іншу, діючу від її імені, особу укладає договір змішаного перевезення і є стороною у 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 з оператором. Різні перевізники також вступають у взаємовідносини з оператором, а не з відправниками і вантажовласниками. Оператором може бути як один з перевізників, так і будь-яка інша особа, яка спеціалізується у 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 у міжнародних правилах, які 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 повинен мати інформацію про:

- 1) місце і дату прийняття вантажу оператором СТ;
- 2) дату або період доставлення вантажу в місце призначення, якщо вони узгоджені сторонами;
- 3) оборотність чи необоротність документа СТ;
- 4) провізні платежі по кожному виду транспорту, якщо вони узгоджені, або провізні платежі, у т. ч. валюту, в тій частині, яка повинна 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, які суперечать цій конвенції і можуть зашкодити вантажовідправнику або вантажоодержувачу, є недійсні.

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 торговельної 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 торговельної палати мають істотне значення для договору СТ. Конвенція застосовується до цього договору, якщо передбачене у ньому місце, де приймається вантаж оператором змішаного перевезення, або місце доставлення ним вантажу знаходиться в одній з договірних держав. Водночас вантажовідправник має право укласти 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 та 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, яка стала причиною цього, сталася у період перебування вантажу в його віданні та якщо не доведе, що він, його службовці, агенти або будь-які особи, послуги яких використовувалися для виконання договору, вживали 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, який можна було розумно чекати.

Якщо перевезення відбувається й водним шляхом, то оператор змішаного перевезення також відповідає за шкоду, заподіяну втратою вантажу. Його відповідальність не повинна перевищувати 13, 750 золотих франків за місце чи іншу вантажну одиницю, або 41, 25 золотих франків за 1 кг маси брутто

втраченого або 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 доставлення, обмежується сумою, яка дорівнює 2,5 фрахту, сплаченого за перевезення вантажу, що був доставлений із затриманням. Але ця сума не може перевищувати усього фрахту за договором. Затримання вантажу в дорозі означає недоставлення його в узгоджений строк, а якщо умови про такий строк немає – недоставлення у строк, який можна розумно чекати від турботливого оператора з урахуванням конкретних обставин.

У Конвенції ООН 1980 р. зазначено дворічний строк позовної давності. Якщо повідомлення у письмовій формі з викладенням характеру й основних зобов'язань вимоги не було зроблене протягом шести місяців після дня видачі вантажу або якщо вантаж не було видано після дня, коли він повинен 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 серпня 1924 р. та Протоколу до неї 1968 р.*, *Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів від 19 травня 1956 р.*

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

Правила перевезення вантажів у прямому змішаному залізнично-водному сполученні в межах України

Внутрішній водний транспорт зобов'язаний здійснювати перевезення вантажів, пасажирів і багажу в тісній взаємодії з іншими видами транспорту – морським, залізничним, автомобільним і повітряним, організовувати систему прямих змішаних залізнично-водних, залізнично-водно-автомобільних, водно-автомобільних, а за необхідності й водно-повітряних та 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, пред'явлених до перевезення в прямому змішаному й у прямому водному сполученнях, повинна забезпечувати схоронність вантажу під час перевалки та при перевезенні в рухомому складі залізниць, автомобілів і в судах.

Вантажі, що перевозяться у прямому водному й у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, зважуються в пунктах перевалки при передачі їх із залізничного на водний транспорт і назад чи з морського на внутрішній водний транспорт і навпаки на вимогу сторони, що приймає вантаж.

Терміни початку приймання вантажів портами і пристанями від залізниць і морських та річкових перевізників і морських пароплавств у пунктах перевалки при відкритті навігації і терміни 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 стороні, що приймає вантаж.

Терміни доставлення 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 з 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 доставлення вантажу. Проте вимога щодо сплати штрафів за прострочення пред'являється до перевізника, який здає вантаж одержувачеві у пункті призначення.

Лекція 14. Правила перевезення небезпечних і швидкопсувних вантажів у прямому міжнародному сполученні

Небезпечний вантаж – речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин

Законодавство з питань перевезення небезпечних вантажів складається із Закону України «Про перевезення небезпечних вантажів», інших законів України, міжнародних договорів, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, а також інших нормативно-правових актів, що визначають умови перевезення небезпечних вантажів, вимоги до типів та обладнання транспортних засобів, порядку підготовки,

перепідготовки, навчання, підвищення та підтвердження кваліфікації працівників, зайнятих перевезенням небезпечних вантажів, порядку одержання дозволів на здійснення зазначених перевезень.

Державне управління у сфері перевезення небезпечних вантажів здійснюють Кабінет Міністрів України, Рада Міністрів Автономної Республіки Крим, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, а також інші спеціально уповноважені державні органи відповідно до їх компетенції.

Міжнародні перевезення небезпечних вантажів здійснюються відповідно до цього закону та міжнародних договорів України, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України.

Якщо міжнародним договором України встановлюються інші правила перевезення небезпечних вантажів, ніж передбачені Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів», застосовуються правила міжнародного договору.

Україна бере участь у міжнародному співробітництві у сфері перевезення небезпечних вантажів відповідно до норм міжнародного права.

Транзит небезпечних вантажів через територію України здійснюється виключно у прямому сполученні одним видом транспорту без перевантаження на інший.

До швидкопсувних належать вантажі, які при перевезенні залізничним транспортом потребують захисту (охладження, вентилявання, обігрів) від дії на них високих або низьких температур зовнішнього повітря.

Для перевезення швидкопсувних вантажів використовуються ізотермічні (рефрижераторні вагони та контейнери, вагони-термоси, спеціальні цистерни для вина, живорибні вагони), а також універсальні криті вагони та криті вагони з утепленим кузовом (нумерація на 918...) і універсальні контейнери.

Згідно з Указом Президента України від 02.04.07 р. N 262/2007, Україна приєднується до Угоди про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів та про

спеціальні транспортні засоби, які призначені для цих перевезень (УПШ), підписаної 1 вересня 1970 р. в м. Женева.

Метою приєднання до угоди є підвищення ефективності здійснення міжнародних перевезень швидкопсувних харчових продуктів.

Спосіб перевезення швидкопсувних вантажів (з охолодженням, вентиляванням, обігріванням або в режимі «термос» (підтримання температурного режиму за рахунок теплоізоляції вагона), тип вагона (рефрижераторний, термос, критий, критий з утепленням кузова) або контейнера (універсальний або рефрижераторний) визначається відправником у залежності від характеру швидкопсувного вантажу та кліматичних умов на всьому шляху його перевезення.

Лекція 15. Відповідальність залізниць, що впливає з договору на перевезення вантажів у прямому міжнародному сполученні

Правила складання актів при перевезенні вантажів у внутрішньому і міжнародному сполученні

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 та про залізничні перевезення пасажирів і багажу (скорочено – 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. При

простроченні у доставці залізничця сплачує штраф у відсотках від провізної плати.

Правила складання актів при перевезенні вантажів у внутрішньому і міжнародному сполученні

При перевезеннях у залежності 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 цього виду вантажу.

Комерційні акти складаються для засвідчення таких обставин:

- невідповідності найменування, маси і кількості місць наявного вантажу, багажу чи вантажобагажу даним, зазначеним у перевізних документах;

- у разі виявлення вантажу, багажу чи вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу чи вантажобагажу;

- псування, пошкодження вантажу, багажу і вантажобагажу;

- повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Дані в комерційному акті зазначаються на підставі перевізних документів та виявлених обставин.

Акти загальної форми складаються для засвідчення обставин, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу та вантажобагажу, і можуть бути підставою для матеріальної відповідальності:

- втрати документів, прикладених відправником до накладної;

- затримки вагонів на станції призначення в очікуванні подачі під вивантаження (перевантаження) з причин, що залежать

від одержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства;

- неочищення вагонів від залишків вантажу та сміття після вивантаження засобами одержувача;

- неочищення зовнішньої поверхні цистерн та бункерних напіввагонів після наливу і зливу;

- подачі залізницею неочищених вагонів під завантаження засобами відправника, порту, пристані;

- 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;

- пошкодження або втрата наданих залізницею перевізних пристосувань;

- відмови вантажовласника від підписання: облікової картки виконання плану перевезень вантажів, накопичувальної картки, відомості плати за користування вагонами (контейнерами);

- самовільного зайняття залізницею вагонів і контейнерів, що належать підприємствам, організаціям, установам або орендовані ними;

- 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;

- в інших випадках для засвідчення обставин, які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, якщо при цьому не потрібне складання комерційного акта.

Акти при міжнародних перевезеннях складаються відповідно до угод про міжнародні сполучення

Лекція 16. Розслідування подій на транспорті. Правопорушення на транспорті та юридична відповідальність. Відповідальність договірних сторін

Службове розслідування транспортних подій у поїзній і маневровій роботі (залізничних подій з тяжкими наслідками, залізничних подій, серйозних інцидентів, інцидентів) залежно від класифікації проводять керівники залізниць, служб залізниць, дирекцій залізничних перевезень, структурних підрозділів залізниць і ревізори з безпеки руху поїздів і автотранспорту.

Для розслідування залізничних подій з тяжкими наслідками та залізничних подій наказом начальника залізниці призначається постійно діюча комісія. До її складу залучаються заступники начальника залізниці по господарствах, заступник начальника залізниці – головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту залізниці, начальники служб або їх заступники, начальник дирекції залізничних перевезень, головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці залізниці, відповідні ревізори з безпеки руху поїздів та автотранспорту залізниці та дільниці залізниці, начальники структурних підрозділів залізниці. Беруть участь у розслідуванні керівники та фахівці відповідних головних управлінь та управлінь Укрзалізниці.

Очолює розслідування залізничних подій з тяжкими наслідками та залізничних подій начальник залізниці або особа, що виконує його обов'язки.

Для розслідування серйозних інцидентів та інцидентів наказом начальника дирекції залізничних перевезень призначається постійно діюча комісія. До її складу залучаються головний ревізор з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці залізниці, начальники структурних підрозділів залізниці, ревізори з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниці залізниці. Беруть участь у розслідуванні керівники та фахівці управління залізниці, ревізори з безпеки руху поїздів та автотранспорту залізниці.

Очолює розслідування серйозних інцидентів та інцидентів начальник дирекції залізничних перевезень.

Порушення безпеки руху, що можуть призвести до транспортних подій у поїзній і маневровій роботі розслідуються керівниками відповідних структурних підрозділів залізниці за участю ревізорів з безпеки руху поїздів та автотранспорту дільниць залізниці.

Керівники та фахівці Міністерства інфраструктури України беруть участь у службовому розслідуванні транспортних подій, у яких загинуло двоє і більше людей або травмовано десять і більше людей, з урахуванням загиблих.

Фахівці з Держнаглядодоронпраці України беруть участь у службовому розслідуванні транспортних подій, при яких одночасно травмовано двох і більше або смертельно травмовано одного і більше працівників залізничного транспорту.

У службовому розслідуванні причин і обставин транспортних подій зобов'язані брати участь як представники залізниці, в межах якої сталась транспортна подія, так і представники залізниць і підприємств, працівники яких причетні до цих подій. Повідомлення причетним до транспортної події повинно бути відправлено не пізніше 12-годинного терміну після її скоєння. Якщо представники залізниці, що причетні до транспортної події, не прибудуть протягом 36 годин з часу повідомлення та не повідомлять у 12-годинний термін після одержання повідомлення про можливу затримку, то розслідування проводиться без їх участі. Результати та висновки у цьому випадку є обов'язковими для всіх.

Залізничні події з тяжкими наслідками та залізничні події розслідуються залізницями, дирекціями залізничних перевезень, підприємствами та структурними підрозділами залізничного транспорту за місцем їх скоєння, територіально.

Транспортні події, які виникли з вини працівників підприємств інших держав, розслідуються територіально за місцем їх скоєння згідно з інструкцією, затвердженою спільним рішенням керівників залізничних адміністрацій держав-учасників Співдружності й ураховуються окремо господарствами, дирекціями залізничних перевезень, залізницями, управліннями та головними управліннями Укрзалізниці відповідно до класифікації події.

Випадки пошкодження технічних засобів сторонніми особами або підприємствами при виконанні робіт без погодження, або випадки пошкодження технічних засобів внаслідок стихійного лиха або крадіжок, що підтверджені відповідними документами, розслідуються та враховуються як інші транспортні події чи інші порушення по господарствах.

Службове розслідування випадків дорожньо-транспортних пригод на залізничних коліях, при яких двоє і більше людей загинули або три і більше травмовані, очолює безпосередньо на місці події начальник залізниці чи особа, що виконує його обов'язки.

Начальник дирекції залізничних перевезень або особа, що виконує його обов'язки, очолює службове розслідування випадків дорожньо-транспортних пригод на залізничних коліях, при яких одна людина загинула або до трьох і більше травмовані. Розслідування випадків дорожньо-транспортних пригод на залізничних коліях з менш тяжкими наслідками очолює заступник начальника дирекції залізничних перевезень.

У розслідуванні зазначених випадків ДТП беруть участь керівники причетних служб залізниці відповідних структурних підрозділів, а також ревізори з безпеки руху.

Транспортні події у поїзній та маневровій роботі поділяються на катастрофи, аварії, серйозні інциденти, інциденти та порушення.

Катастрофа на залізничному транспорті підприємств МПЗТ – велика за масштабами аварія чи інша подія на залізничному транспорті, що спричинила загибель від трьох осіб або госпіталізацію від 10 осіб чи пошкодження рухомого складу до ступеня вилучення його з інвентарю в обсязі від трьох одиниць.

Аварія на залізничному транспорті підприємств МПЗТ – небезпечна на залізничному транспорті подія техногенного характеру, що спричинила загибель до двох осіб або госпіталізацію до дев'яти осіб чи пошкодження рухомого складу до ступеня вилучення його з інвентарю до двох одиниць, а також створила на підприємстві чи окремій його території загрозу життю та здоров'ю людей і призвела до руйнування будівель, споруд і транспортних засобів, порушення виробничого або транспортного процесу чи завдала шкоди здоров'ю людей.

Серйозний інцидент – транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу підприємства МПЗТ як коліями загальної мережі залізниць України, так і власними коліями (з вини працівників підприємства МПЗТ або через незадовільний технічний стан його рухомого складу) і яка могла призвести до

аварії та (або) унаслідок якої рухомих склад залізничного транспорту України, підприємства МПЗТ або інших підприємств та установ пошкоджено до ступеня капітального ремонту. До серйозних інцидентів належать:

- зіткнення поїздів (передавальних составів, що прямують поїзним порядком) підприємства МПЗТ з поїздами чи рухомих складом залізниць України на коліях (перегонах і станціях) залізниці;

- сходження рухомого складу на коліях (перегонах і станціях) залізниці з вини працівників підприємства МПЗТ або через незадовільний технічний стан його рухомого складу, які не належать за своїми наслідками до аварій.

Інцидент – транспортна подія, що виникла під час руху рухомого складу підприємств МПЗТ як на коліях загальної мережі залізниць України, інших підприємств, установ і організацій, так і на власних коліях з вини працівників підприємств МПЗТ. До інцидентів належать зіткнення чи сходження рухомого складу під час виконання маневрової роботи.

Правопорушення взагалі і транспортне правопорушення зокрема – це соціально небезпечне, шкідливе, протиправне діяння суб'єкта (фізичної чи юридичної особи), яке передбачене чинним законодавством і за яке встановлена юридична відповідальність.

Правопорушення поділяються на дві групи:

- кримінальні злочини;
- провини.

На транспорті бувають як кримінальні злочини, так і провини.

Серед провин можна назвати такі, як:

- адміністративні;
- цивільно-правові;
- дисциплінарні.

Об'єктом транспортних правопорушень (злочинів і адміністративних провин) 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 та 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, відбувається затримка перевезення вантажів і пасажирів, дезорганізується робота транспортних підприємств.

Суспільна небезпека цих правопорушень має два аспекти: по-перше, виникає небезпека життя та 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. Отже, 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.

Транспортні злочини та особливості кримінальної відповідальності

Чинне кримінальне законодавство містить у собі групу норм, які передбачають відповідальність за злочинні посягання на безпеку руху та експлуатацію різних видів транспорту. У Кримінальному кодексі України (ККУ) 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:

- стаття 276 «Порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту»;

- стаття 277 «Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів»;
- стаття 278 «Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна»;
- стаття 279 «Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства»;
- стаття 281 «Порушення правил повітряних польотів»;
- стаття 282 «Порушення правил використання повітряного простору»;
- стаття 283 «Самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда»;
- стаття 284 «Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха»;
- стаття 285 «Неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден»;
- стаття 286 «Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами»;
- стаття 287 «Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації»;
- стаття 288 «Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху»;
- стаття 289 «Незаконне заволодіння транспортним засобом»;
- стаття 290 «Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу»;
- стаття 291 «Порушення чинних на транспорті правил»;
- стаття 292 «Пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів».

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 та наказів Мінтранспорту та керівників департаментів).

Деякі транспортні злочини мають формальні склади, тому вважаються закінченими на момент скоєння передбаченої в законі дії чи без дії. Такими є:

- неподання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (стаття 284 ККУ);

- неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (стаття 285 ККУ);

- незаконне заволодіння транспортним засобом (стаття 289 ККУ);

- угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного морського чи річкового судна (стаття 278 ККУ).

Обов'язковою ознакою об'єктивної сторони деяких транспортних злочинів є вказівка на шкідливі наслідки. Це:

- порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (стаття 276 ККУ);

- порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (стаття 286 ККУ);

- випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (стаття 287 ККУ);

- порушення правил, норм і стандартів, що стосуються убезпечення дорожнього руху (стаття 288 ККУ);

- порушення чинних на транспорті правил (стаття 291 ККУ).

Наслідки – це:

- нещасні випадки з людьми (завдання потерпілому тяжких або середньої тяжкості тілесних ушкоджень, а також смерті);

- катастрофи (зіткнення рухомого складу або суден, повне або часткове затоплення судна, викидання на берег, посадку на міліну, якщо це спричинило каліцтво чи смерть членів екіпажу або пасажирів, або 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, які не призвели до загибелі людей, але заподіяли значну шкоду чи істотні порушення роботи транспорту);

- загибель цінного вантажу, велику перерву в русі поїздів або суден, істотне порушення розкладу їх руху та ін.

Деякі передбачені кримінальним законодавством злочини характеризуються наявністю прямого умислу, серед них:

- порушення правил міжнародних польотів (стаття 281 ККУ);

- пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (стаття 277 ККУ);

- пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтогазопродуктопроводів (стаття 292 ККУ);

- неподання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (стаття 284 ККУ);

- неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (стаття 285 ККУ);

- незаконне заволодіння транспортним засобом (стаття 289 ККУ);

- угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (стаття 278 ККУ);

- блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства (стаття 279 ККУ).

Якщо в особи був умисел скоїти із 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 їх 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 ККУ в деяких випадках (це пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (стаття 277), угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (стаття 278), незаконне заволодіння транспортним засобом (частини друга, третя статті 289)) суб'єктами злочину можуть бути фізичні осудні особи чотирнадцятирічного віку.

При розгляді кримінальних справ про транспортні злочини суд, призначаючи винній особі міру покарання, враховує мету загальної та спеціальної привенції, яка 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 та штрафу.

Окрім цього, 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 (в першому випадку) чи майна. Це дає змогу в процесі судового розгляду справ про транспортні злочини та призначення покарання особам, що 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 (йдеться 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.

Адміністративні проступки на транспорті та відповідальність за їх скоєння

Цей 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 та джерел технічного характеру, до змісту окремих технічних норм, які 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, в процесі кодифікації адміністративного законодавства відпрацьована чітка система транспортних проступків. Відповідальність за них передбачена у главі 10 Кодексу України про адміністративні правопорушення (КпАП) «Адміністративні правопорушення на транспорті, у галузі дорожнього господарства і зв'язку».

До транспортних проступків законодавцем віднесені:

- порушення правил безпеки руху, експлуатації на залізничному, повітряному, морському і річковому транспорті (статті 109, 111, 113, 116 КпАП);

- порушення правил користування засобами залізничного, морського і річкового, автомобільного та електротранспорту (статті 110, 112, 115, 119, 134, 135 КпАП);

- порушення правил пожежної безпеки на залізничному, повітряному, морському і річковому транспорті (стаття 120 КпАП);

- порушення водіями правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів (статті 121, 122, 123, 124, 125, 132 КпАП);

- керування транспортними засобами особами в стані сп'яніння і тими, що не мають права управління (частина IV, статті 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 управління транспортними засобами водіїв у стані сп'яніння, а також осіб, що не мають права на управління (статті 118, 128, 129, 140 КпАП);

- порушення правил руху пішоходами та іншими учасниками дорожнього руху (статті 127 КпАП);

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

Адміністративні проступки посягають на нормальну роботу транспорту, безпеку руху, загрожують життю та здоров'ю людей, спричиняють матеріальну шкоду

З об'єктивної сторони адміністративні правопорушення на транспорті характеризуються так, що вони можуть вчинятися як шляхом протиправних дій (наприклад, керування транспортними засобами або суднами особами, що перебувають у стані сп'яніння – стаття 130 КпАП), так і шляхом бездіяльності (наприклад, ненадання транспортних засобів працівникам міліції і медичним працівникам – статті 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 – частина V, стаття 121).

Більшість із транспортних проступків утворюють формальні склади, деякі з них характеризуються матеріальними складами (наприклад, пошкодження внутрішнього обладнання пасажирських вагонів – стаття 110 КпАП).

Серед адміністративних стягнень, передбачених за скоєння транспортних проступків, застосовуються попередження, штраф, позбавлення права керування транспортними засобами (від трьох до шести місяців: частина I статті 122, стаття 124, частина I статті 132 КпАП; від шести місяців до одного року: частина II статті 122, частина III статті 123 КпАП; до одного року: частина II-III статті 116, частина IV статті 122 КпАП; від одного до двох років: частина I статті 130 КпАП; від одного до трьох років: статті 122, частини III статті 130, частина I статті 131 КпАП; від двох до трьох років: частина II статті 130 КпАП).

В окремих випадках можуть бути застосовані: оплатне вилучення транспортних засобів (частина V статті 121, частина II статті 130 КпАП) та конфіскація предметів (частина III статті 133, частина II стаття 111 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 (статті 121–127, частини I-II статті 130 КпАП) вони підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах. Але відповідно до статті 241 КпАП до неповнолітніх можуть бути застосовані: а) зобов'язання публічно або в іншій формі просити вибачення у потерпілого; б) попередження; в) догана чи сувора догана; г) передача неповнолітнього під нагляд батькам або особам, що їх заміняють, або під нагляд педагогічному чи трудовому колективу з їх згоди, а також окремим громадянам на їх прохання.

Правомочними суб'єктами адміністративно-юрисдикційних повноважень у справах цієї категорії виступають:

- керівники органів управління залізничного (стаття 224 КпАП), морського (стаття 225 КпАП), річкового (стаття 226 КпАП), повітряного (стаття 228 КпАП), автомобільного та електротранспорту (стаття 229 КпАП);
- державної інспекції з маломірних суден (стаття 227 КпАП); адміністративні комісії органів місцевої виконавчої влади (статті 218, 219 КпАП);
- районні (міські) суди (судді) (стаття 221 КпАП);
- начальники органів внутрішніх справ (і їхні заступники, начальницький та інспекторський склади державної автомобільної інспекції, дорожньо-патрульної служби, дорожньої міліції (стаття 222 КпАП);
- головний державний інспектор України з пожежного нагляду та його заступники, старші державні та державні інспектори з пожежного нагляду (стаття 223 КпАП).

Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення та невиконання транспортних зобов'язань

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 та каральний.

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

відповідальність перевізника за деякі порушення або неналежне виконання зобов'язань перевезення вантажів і пасажирів передбачена статтями 163, 175, 182, 183, 193, 194 Кодексу торговельного мореплавства України; статтями 191, 193, 195, 209, 219 Статуту внутрішнього водного транспорту; статтями 92, 93, 94 Повітряного кодексу України.

Формами цивільно-правової відповідальності є відшкодування збитків і сплата неустойки.

Лекція 17. Складання і розгляд актів. Претензії. Правила їх складання і розгляду

Подання позовів Позови. Позовна давність. Підсудність. Господарські суди. Практика вирішення позовів господарськими судами

Складання і розгляд актів. Претензії. Правила їх складання і розгляду

При перевезеннях у залежності 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 цього виду вантажу.

Підприємства та організації, що порушили майнові права і законні інтереси інших підприємств та організацій, зобов'язані поновити їх, не чекаючи пред'явлення претензії.

Підприємства та організації, чий права і законні інтереси порушено, з метою безпосереднього врегулювання спору з порушником цих прав та інтересів звертаються до нього з письмовою претензією.

Претензії, що виникають при перевезенні вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу, пред'являються у порядку, передбаченому статтями 130 - 134 Статуту залізниць України.

У претензії зазначаються:

а) повне найменування і поштові реквізити заявника претензії та підприємства, організації, яким претензія пред'являється; дата пред'явлення і номер претензії;

б) обставини, на підставі яких пред'явлено претензію; докази, що підтверджують ці обставини; посилання на відповідні нормативні акти;

в) вимоги заявника;

г) сума претензії та її розрахунок, якщо претензія підлягає грошовій оцінці; платіжні реквізити заявника претензії;

д) перелік документів, що додаються до претензії, а також інших доказів.

Претензійна заява підписується повноважною особою підприємства, організації-заявника та надсилається адресату рекомендованим або цінним листом чи вручається під розписку.

Претензія розглядається в місячний строк, який обчислюється з дня одержання претензії.

До претензійної заяви додаються документи, передбачені статтями 130, 133 Статуту залізниць України, а також розрахунок суми претензії, якщо його не наведено в претензійній заяві. Накладна, квитанція про приймання вантажу до перевезення, багажна і вантажобагажна квитанції та комерційний акт подаються тільки в оригіналі. Кількість і вартість відправленого вантажу підтверджується згідно із статтею 115 Статуту залізниць України документом відправника із зазначенням у ньому номера залізничної накладної, за якою відправлено вантаж.

Подання позовів Позови. Позовна давність. Підсудність. Господарські суди. Практика вирішення позовів господарськими судами

Господарські суди є спеціалізованими судами в системі судів загальної юрисдикції. Господарські суди становлять єдину триланкову систему спеціалізованих судів, яку складають:

- місцеві господарські суди;

- апеляційні господарські суди;
- Вищий господарський суд України.

Місцевими господарськими судами є господарський суд Автономної Республіки Крим, господарські суди областей, міст Києва і Севастополя. Місцеві господарські суди є судами першої інстанції.

Апеляційні господарські суди є судами апеляційної інстанції.

Апеляційні господарські суди утворюються Президентом України за поданням Голови Вищого господарського суду України з визначенням території, на яку поширюються повноваження апеляційних господарських судів, їх місцезнаходження.

Вищий господарський суд України є вищим судовим органом господарських судів України у здійсненні правосуддя в господарських відносинах.

Місцеві господарські суди розглядають у першій інстанції усі справи, підвідомчі господарським судам.

Віднесені до підсудності господарського суду справи у спорах, що виникають з договору перевезення, в яких одним з відповідачів є орган транспорту, розглядаються господарським судом за місцезнаходженням цього органу.

Позовна заява подається до господарського суду в письмовій формі і підписується повноважною посадовою особою позивача або його представником, прокурором чи його заступником, громадянином-суб'єктом підприємницької діяльності або його представником.

Позовна заява повинна містити:

1) найменування господарського суду, до якого подається заява;

2) найменування (для юридичних осіб) або ім'я (прізвище, ім'я та по батькові – для фізичних осіб), їх місцезнаходження (для юридичних осіб) або місце проживання (для фізичних осіб), ідентифікаційні коди суб'єкта господарської діяльності за їх наявності (для юридичних осіб) або індивідуальні ідентифікаційні номери за їх наявності (для фізичних осіб – платників податків);

3) документи, що підтверджують за громадянином статус суб'єкта підприємницької діяльності;

4) зазначення ціни позову, якщо позов підлягає грошовій оцінці; суми договору (у спорах, що виникають при укладанні, зміні та розірванні господарських договорів);

5) зміст позовних вимог; якщо позов подано до кількох відповідачів, зміст позовних вимог щодо кожного з них;

6) виклад обставин, на яких ґрунтуються позовні вимоги; зазначення доказів, що підтверджують позов; обґрунтований розрахунок сум, що стягуються чи оспорюються; законодавство, на підставі якого подається позов;

7) відомості про вжиття заходів досудового врегулювання спору, якщо такі проводилися;

8) відомості про вжиття запобіжних заходів відповідно до розділу V-1 цього кодексу;

9) перелік документів та інших доказів, що додаються до заяви.

У позовній заяві можуть бути вказані й інші відомості, якщо вони необхідні для правильного вирішення спору.

Питання про прийняття позовної заяви вирішується суддею.

Спір має бути вирішено господарським судом у строк не більше двох місяців від дня одержання позовної заяви.

Судове рішення приймається суддею за результатами обговорення усіх обставин справи, а якщо спір вирішується колегіально – більшістю голосів суддів. У такому ж порядку вирішуються питання, що виникають у процесі розгляду справи.

Жодний із суддів не має права утримуватися від голосування. Головуючий суддя голосує останнім.

Список літератури

1 Про транспорт [Текст]: закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1994. – № 51.

2 Про залізничний транспорт [Текст]: закон України від 04 липня 1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 1996. – № 40.

3 Про перевезення небезпечних вантажів [Текст]: закон України від 06 квітня 2000 р. № 1644-III // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2000. – № 28.

4 Про транзит вантажів [Текст]: закон України // Відомості Верховної Ради України. – 1999. – №51.

5 Цивільний кодекс України [Текст]: офіц. текст [прийнят. Верховною Радою України від 16.01.2003 р. № 435-IV]. // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 40-44.

6 Господарський кодекс України [Текст]: офіц. текст [прийнят. Верховною Радою України від 16.01.2003 р. № 436-IV] // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2003. – № 18; № 19 – 20; № 21 – 22.

7 Господарський процесуальний кодекс України [Текст] // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 6.

8 Статут залізниць України [Текст]: [нормат.-правовий акт: затв. Кабміном України 06 квітня 1998 р. № 457]. – К.: Транспорт України, 1998. – 84 с. – ISBN 966-95438-00.

9 Правила перевезень вантажів залізничним транспортом України [Текст]: офіційне видання : затв. наказом Мінтрансу України від 09.12.2002 р. – К.: ТОВ “Видавничий дім ”СМ””, 2004. – Ч.1. – 432 с. – ISBN 966-8714-02-4.

10 Транспортне право України [Текст]: навч. посібник / Е.Ф. Демський [та ін.]. – К.: Юрінком Інтер, 2002. – 416 с.

11 Повітряний кодекс України [Текст] // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – №48 – 49.

12 Кодекс торговельного мореплавства України [Текст] // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47 – 52.

13 Водний кодекс України [Текст] // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 24.

14 Про Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом [Текст] : постанова Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 р. N 252 // Урядовий кур’єр. – 1997. – 3 квіт.

15 Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України [Текст]: наказ

Міністерства транспорту та зв'язку України від 27 груд. 2006 р. № 1196 // Офіційний вісник України. – 2007. – № 26.

16 Положення про використання повітряного простору України [Текст]: постанова Кабінету Міністрів України від 29 березня 2002 р. № 401 // Офіційний вісник України. – 2002. – № 14.

17 Про трубопровідний транспорт [Текст]: закон України // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 29.

18 Про судоустрій і статус суддів [Текст]: закон України від 07 липня 2010 р. № 2453-VI -ВР // Відомості Верховної Ради України (ВВР). – 2010. – № 43 – 45.

