

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ  
ІНСТИТУТ ЕКОНОМІКИ І ПРАВА "КРОК"

# ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО УКРАЇНИ

*Навчальний посібник*

За загальною редакцією  
кандидата юридичних наук Гіжевського В.К.  
та кандидата юридичних наук Демського Е.Ф.

182368

Відділення Марсидл  
Національного університету економіки  
та права "КРОК" України  
"НИЖНІСЬКИЙ ЦИФРОВИЙ ІНСТИТУТ"  
**БІБЛІОТЕКА**

### Рецензенти

- КОПЕЙЧИКОВ В.В., доктор юридичних наук, професор,  
академік АПрН України;  
ГУРНАК В.М., доктор економічних наук, консультант  
голови підкомітету Комітету Верховної Ради України  
по транспорту, будівництву і зв'язку;  
ЦИВЕНКО В.Г., перший заступник Міністра транспорту України

### Авторський колектив

- ДЕМСЬКИЙ Е.Ф., кандидат юридичних наук, доцент, керівник  
авторського колективу — гл. 1 § 2 (у співавторстві з Демським С.Е.),  
§ 3 (у співавторстві з Мілашевичем А.В.); гл. 2 § 1 (у співавторстві  
з Гіжевським В.К.), § 2 (у співавторстві з Демським С.Е.), § 3;  
гл. 3 § 1, 2, § 3 (у співавторстві з Мілашевичем А.В.), § 4; гл. 4  
§ 2, 3;  
ГІЖЕВСЬКИЙ В.К., кандидат юридичних наук, доцент — гл. 1  
§ 1; гл. 2 § 1 (у співавторстві з Демським Е.Ф.); гл. 4 § 1;  
глави 5, 7, 8, 9, 10;  
ДЕМСЬКИЙ С.Е., завідувач юридичним відділом газети "Голос  
України" — гл. 1 § 2 (у співавторстві з Демським Е.Ф.); гл. 2 § 2  
(у співавторстві з Демським Е.Ф.); гл. 4 § 4;  
МІЛАШЕВИЧ А.В., кандидат юридичних наук — гл. 1 § 3  
(у співавторстві з Демським Е.Ф.); гл. 3 § 3 (у співавторстві  
з Демським Е.Ф.); гл. 6.

- Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е.Ф.,  
Т65 Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В.; За заг.  
ред. В.К. Гіжевського, Е.Ф. Демського — К.: Юрінком  
Інтер, 2002. — 416 с. — Бібліогр.: с. 242–247.

ISBN 966-667-035-6

У посібнику проаналізовано юридичні процеси правового за-  
безпечення транспортної діяльності. Вперше зроблена спроба  
визначити поняття і місце транспортного права як комплексної  
галузі в правовій системі України. Висвітлено роль і значення  
державного управління транспортом, дано аналіз правопорушень  
на транспорті та юридична відповідальність за їх вчинення. Всі  
матеріали відповідають чинному законодавству України.

Розрахований на студентів, магістрів, аспірантів і викладачів  
вищих навчальних закладів та практичних працівників транспорту.

ББК 67.9(4УКР)304.2я73+67.304.2я73

© Колектив авторів, 2002

© Художнє оформлення

видавництва "Юрінком Інтер", 2002

ISBN 966-667-035-6

## Шановні читачі

Пропонована Вам книга є першим в Україні навчальним юридичним виданням в галузі транспортної діяльності.

У складі єдиного народногосподарського комплексу транспорт займає особливе місце і є однією з базових галузей виробництва, що формують інфраструктуру соціально-економічного розвитку держави, та виступає зв'язуючою ланкою при взаємодії різних галузей народного господарства.

Вплив транспорту на здобутки народного господарства досить вагомий. Як галузь матеріального виробництва він сприяє розвитку суспільного виробництва, його динаміці та ефективності. Досить згадати, що 9 відсотків від загальної кількості робітників, зайнятих в народному господарстві, працюють на транспорті, близько 15 відсотків усіх виробничих фондів та понад 10 відсотків капітальних вкладень припадає на долю транспорту усіх його видів. За економічними показниками на сьогодні транспорт посідає важливе місце у першій десятці серед інших галузей народного господарства України.

Забезпечуючи взаємодію різних сфер матеріального виробництва, міжгалузеві та міжтериторіальні зв'язки, транспорт створює необхідні умови для постійного функціонування суспільного виробництва й комплексного розвитку всіх його галузей. Транспортний чинник впливає як на обсяги, так і на структуру валютних надходжень від зовнішньої торгівлі товарами та послугами, міжнародних перевезень вантажів і пасажирів.

Роль транспорту в народному господарстві й надалі буде зростати. По-перше, це тенденція до поглиблення суспільного розподілу праці та спеціалізації виробництва в окремих регіонах, які потребують розширення міжгосподарських зв'язків у самій державі, так і зовні, що своєю чергою призведе до збільшення транспортних перевезень. По-друге, переобладнання діючих та побудова й виготовлення нових видів транспортних засобів створюють нові робочі місця у машинобудівному комплексі України. По-третє, вигідне геополітичне положення, розвинута мережа залізничних і автомобільних доріг, сучасні морські порти дають можливість Україні зайняти одну із ключових позицій в налагодженні транспортних зв'язків між країнами Європи і Азії. Вже в

цьому році, як було зазначено на Другій міжнародній чорноморській транспортній конференції, присвяченій 5-й річниці перевезення вантажів по коридорі Європа—Кавказ—Азія (5—6 березня 2002 р.), перевезення збільшиться удвічі.

Водночас важливого значення набуває проблема подальшого розвитку та вдосконалення правового регулювання транспортної діяльності, визначення місця для норм транспортного права в правовій системі держави, підготовки відповідних фахівців у транспортній галузі. Звичайно, що в цьому напрямку проводиться відповідна робота, — приймаються нові закони, поповнюється нормативна база, але разом з тим відсутні дослідження процесів правового забезпечення транспортної діяльності на рівні монографічних юридичних праць, не проводилося глибокого правового аналізу, а транспортне право як учбова дисципліна в навчальних закладах, на жаль, майже не вивчається.

Автори цього навчального посібника вперше зробили спробу визначити поняття і місце транспортного права як комплексної галузі в правовій системі України, піднести транспортне право на рівень традиційних юридичних дисциплін, що вивчаються в навчальних закладах.

Відповідно до чинного законодавства про транспорт, у навчальному посібнику висвітлено окремі проблеми транспортного права, роль і значення державного управління транспортом, проведено аналіз правопорушень на транспорті та розглянута юридична відповідальність за їх вчинення, висвітлено питання правового забезпечення окремих видів транспорту тощо.

Отже, настав час для проведення глибокого наукового аналізу, розробки та підготовки нормативної бази транспорту, поширення правових знань серед рівнів спеціального курсу «Транспортне право».

Бажаю авторам посібника подальших творчих успіхів.

*Державний секретар  
міністерства транспорту України*



О.П. Петренко

# Загальна частина

## Глава 1

Предмет і система транспортного права

## Глава 2

Транспортно-правові норми

## Глава 3

Організаційно-правові засади діяльності транспорту в Україні

## Глава 4

Правопорушення на транспорті та юридична відповідальність

## Глава 1

### Предмет і система транспортного права

---

#### § 1. Транспорт як загальна складова суспільного виробництва

**З** моменту винаходу людством механічних засобів пересування і по наш час у всіх країнах світу транспорт є однією з важливих галузей господарства та складовою частиною міжлюдських стосунків. Сам процес перевезень не виробляє нового продукту, але виступає як сполучна ланка між підприємствами, сприяючи функціонуванню інших галузей економіки, розв'язанню соціальних задач, раціональному та гнучкому використанню виробничих сил, забезпечуючи обороноздатність країни.

Тому державна *політика становлення* та розвитку транспортного комплексу України передбачає забезпечення своєчасного, *повного та якісного* задоволення потреб населення і суспільного виробництва у перевезеннях, створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту всіх форм власності та входження транспортного комплексу України до європейської і світової транспортної системи.

Роль і значення транспорту закріплено статтею 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р.<sup>1</sup>, в якій визначається, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольнити потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Отже, законодавець визначає транспорт як важливу галузь суспільного виробництва, що перебуває у тісній взаємодії з

---

<sup>1</sup> Відомості Верховної Ради (ВВР) України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.

прямисловістю; енергетичням, агропромисловим, будівельним і торговельним комплексом; зв'язком; житловим господарством, побутовим обслуговуванням населення; сферою використання й охорони природних ресурсів тощо. У кожній з перерахованих галузей є окремі специфічні матеріальні умови виробництва, технологічні процеси, структура підприємств, особовий склад працівників і т. ін.

Для задоволення потреб у перевезенні пасажирів і вантажів необхідні транспортні засоби й комплекси, які мають бути побудовані й повинні перебувати у відповідному технічному стані, своєчасне впровадження заходів технічного переоборювання і передових методів з вдосконалення всіх ланок транспортної системи. В Україні транспортний комплекс має свою організаційну структуру. За Законом України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р.<sup>1</sup> (розділі II, ст. 21) у нашій країні сформована Єдина транспортна система, яка охоплює всі види державного, колективного й приватного транспорту, транспортно-технічні засоби, рухомий склад, структури управління на кожному виді транспорту та соціально-економічного забезпечення. Підтвердженням цьому є статті 22—40 зазначеного вище Закону. Так, стаття 22 визначає склад залізничного транспорту, до якого входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізничі, шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток. Подібні статті визначають інші складники транспорту.

При цьому законодавець завжди відзначає, що транспорт є однією з важливих базових галузей економіки України, відповідає за її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки й потреби у перевезеннях, сприяє нормальному функціонуванню всіх галузей суспільного виробництва, соціаль-

<sup>1</sup> ВВР України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.

ному та економічному розвитку, та зміцненню обороноздатності держави, міжнародному співробітництву України<sup>1</sup>.

Вивчення та аналіз норм законів України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р.<sup>2</sup>, «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р.<sup>3</sup>, «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20 жовтня 1998 р.<sup>4</sup>, Кодексу торговельного мореплавства України<sup>5</sup>, Повітряного кодексу України<sup>6</sup> та інших нормативних актів дозволяють зробити висновок, що підприємства транспортної системи (заводи, депю, підприємства зв'язку, водо-, паливо-, енергозабезпечення, шляхові споруди, господарства та інші структурні підрозділи) є складовими частинами економічної системи України і діють за правилами економічних чинників (умов). Їм притаманне також суспільне виробництво, розподіл і обмін виробленого продукту в масштабах усієї держави, міжгалузеві зв'язки, взаємозалежність й інтегрованість з економічною системою в цілому.

Стан транспорту в країні, рівень його розвитку, ефективність прямо залежать від спроможності держави управляти виробництвом в економіці й обертанням виробленого матеріального продукту, від досягнень науково-технічного прогресу в державі.

*Отже, транспорт — це сукупність механічних засобів перевезень, виробничо-технологічного комплексу, організацій і підприємств, призначених для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому та міжнародному сполученнях і надання інших транспортних послуг усім споживачам.*

Діяльність транспорту базується на правових, економічних, організаційних і соціальних засадах, визначених законами, кодексами, статутами та іншими державними й міжнародними нормативними актами.

<sup>1</sup> Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. // ВВР України. — 1996. — № 40. — Ст. 183. Див.: ст. 2 цього Закону.

<sup>2</sup> ВВР України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.

<sup>3</sup> ВВР України. — 1996. — № 40. — Ст. 183.

<sup>4</sup> ВВР України. — 1998. — № 52. — Ст. 318.

<sup>5</sup> ВВР України. — 1995. — № 47–52. — Ст. 349.

<sup>6</sup> ВВР України. — 1993. — № 25. — Ст. 274.



Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами транспорту, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

## § 2. Поняття, предмет і метод транспортного права України

**В** умовах проведення в Україні правової реформи важливого значення набуває проблема подальшого розвитку і вдосконалення правового регулювання суспільних відносин у сфері транспортної діяльності, їх місця у правовій системі держави, від вирішення якої значною мірою залежить успіх розвитку багатьох галузей економіки та ринкових відносин.

На сьогоднішній день не існує жодної ділянки суспільного життя, яка б так чи інакше не була пов'язана з процесом транспортування. До цього процесу прямо чи опосередковано залучаються відповідні засоби, методи, форми, принципи та правила поведінки, які породжують транспортні суспільні відносини. Для того щоб набути визначеного змісту, ці відносини потрібно врегулювати. Одним з основних напрямів врегулювання транспортних суспільних відносин є вплив на них норм права.

Поняття транспортного права в юридичній літературі розглядалося ще на початку ХХ століття, коли з'явилися основні принципи його побудови й виникла необхідність визначити відповідне місце у системі права<sup>1</sup>. У науці з цього питання є кілька поглядів. Одні автори заперечують існування транспортного права як самостійної галузі права, посилаючись на загально прийняті умови розмежування галузей права і вка-

<sup>1</sup> Див.: Вопросы воздушного права: Сборник. Ч. 2. — М., 1930. — С. 211; Кричевский С. О. Железнодорожный транспорт в важнейших документах. — М.: Гострансжелдориздат, 1940. — С. 278; Жудра А. К. Правовое регулирование эксплуатации советского морского транспорта: Автореф. канд. дис. — М., 1953; Тарасов М. А. Транспортное право. — Ростов-на-Дону, 1968. — С. 236.

зуючи при цьому на особливості транспортного права, що поєднує в собі владно-організаційні відносини адміністративно-правового характеру та майнові відносини цивільно-правового характеру, а важливий розділ транспортного права — договір перевезки являє собою інститут цивільного права<sup>1</sup>. На їхню думку таке поєднання не є підставою для виокремлення транспортного права в самостійну галузь навіть при наявності значної кількості нормативних актів і кодифікованих документів у вигляді кодексів, статутів і настанов.

Інші автори в категоричній формі стверджують, що транспортне право є самостійною правовою галуззю і міжгалузєвою наукою, яка виникла в результаті поєднання тих чи інших принципів прикладних і галузєвих юридичних наук<sup>2</sup>.

Отже, питання визначення поняття транспортного права є досить дискусійним. Традиційно склалося відокремлення галузей права по предмету й методу правового регулювання, причому поява нової галузі права можлива лише за умови визначення загальних положень, що відображають єдині принципи й методи регулювання суспільних відносин, характерних тільки для цієї галузі права.

Водночас в теорії права розрізняють *профільюючі* (фундаментальні, самостійні), *спеціальні та комплексні галузі права*. До профільюючих галузей права відносять конституційне (державне), адміністративне, цивільне, кримінальне право та їхні процесуальні аналоги. Вони становлять ядро правової системи, концентрують у собі головні юридичні режими і складають юридичну основу змісту всіх галузей права. Відповідно до профільюючих галузей права на базі спеціальних (окремих) суспільних відносин формуються спеціальні — трудове, земельне, сімейне, фінансове та інші галузі права<sup>3</sup>.

<sup>1</sup> Див.: *Егизаров В. А.* Транспортное право: Учеб. пособие. — М.: Юрид. лит., 1999. — С. 5—8; *Сиваков О. В., Новосельцев А. Б., Ермолаев В. Г., Маковский Ю. Б.* Транспортное право: Учеб. пособие. — М.: «Былина», 2000. — С. 6—8.

<sup>2</sup> Див.: *Глужевський В. К., Мілашевич А. В.* Правове регулювання транспортною системою України: Науково-практичне видання. — К., 2000. — С. 21; *Вопросы воздушного права: Сборник. Ч. 2.* — М. 1930. — С. 211; *Журде А. К.* Правове регулювання експлуатації советского морского транспорта: Автореф. канд. дис. — М., 1953. — С. 7.

<sup>3</sup> Див.: *Алексеев С. С.* Общая теория права. — М.: Юрид. лит., 1981. — Т. 1. — С. 247—259.

Особливу юридичну цілісність складають норми комплексних (господарського, природоохоронного, житлового та інших) галузей права. Норми цих галузей не пов'язані єдиним методом і механізмом регулювання, майже всі вони містяться в основних галузях, але не порушують їхню архітектуру, не виключають зі складу профільюючих галузей жодної правової норми і разом з тим утворюють оригінальне об'єднання. Юридичні особливості останнього полягають у характерних принципах, окремих специфічних заходах регулювання, які свідчать про наявність спеціального юридичного режиму. Органічна єдність основних галузей права і комплексних утворень вказує, що правова система являє собою стабільний і водночас динамічний організм, який має значні регулятивні можливості і здатний чинити глибокий вплив на суспільні відносини.

Щодо поняття транспортного права України, то його можна розглядати в кількох значеннях: як галузь права, як галузь законодавства, як галузь юридичної науки і як навчальну дисципліну.

Транспортне право України як галузь права — це сукупність юридичних норм і правових інститутів, які регулюють суспільні відносини, що складаються у зв'язку з організацією і діяльністю транспорту по забезпеченню внутрішніх і зовнішніх транспортно-економічних зв'язків і потреб населення у перевезеннях.

Визначаючи транспортне право України як окрему галузь права, можна вказати на те, що воно має такі риси, завдяки яким можна розрізнити різні галузі права.

*По-перше*, однією з таких рис є значний масив кодифікованих актів і високий рівень систематизації транспортного законодавства<sup>1</sup>.

*По-друге*, з прийняттям єдиного комплексного законодавчого акта — Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р.<sup>2</sup> — статтями 23, 25, 28, 31, 33, 35, 38 майже остаточно врегульовані питання про землі транспорту, порядок їх

<sup>1</sup> Див.: Повітряний кодекс України // ВВР. — 1993. — № 25. — Ст. 274; Кодекс торговельного мореплавства України // ВВР. — 1995. — № 47—52. — Ст. 349; Статут залізниць України // ЗПУ. — 1998. — № 8. — Ст. 311; Статут автомобільного транспорту УРСР // ЗП УРСР. — 1969. — № 7. — Ст. 89; Устав внутрішнього водного транспорту СРСР // СП СРСР. — 1959. — № 2. — Ст. 12.

<sup>2</sup> ВВР України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.

відведення, використання і зберігання, розташування на них споруд і підприємств транспорту, інших комунікацій, що знайшло своє остаточне закріплення в Земельному кодексі України — статті 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74.

*По-третє*, наявність специфічних ознак у правовідносинах, що регулюються нормами транспортного права. Наприклад, у ст. 2 Статуту залізниць України вказується, що цей Статут визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом. Цим Статутом регламентується порядок укладення договорів<sup>1</sup>, організація та умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту<sup>2</sup>. Отже, специфічність правовідносин полягає в дотриманні прав і виконанні обов'язків не тільки органами й посадовими особами залізниць, а й іншими суб'єктами, які користуються транспортом.

*По-четверте*. Однією із специфічних ознак можна вказати на трудові відносини на транспорті. Побудовані вони, взагалі, на нормах трудового права, але мають й деякі особливості: у стосунках здебільшого використовується метод субординації, якому характерно централізоване, імперативне регулювання відносин зверху донизу. Статус суб'єктів транспортної системи характеризується підпорядкованістю на манір воєнізованих структур (уніформа, знаки розрізнення, інші атрибути влади).

*По-п'яте*, у транспортному праві існують притаманні тільки йому правові норми. Наприклад, визначена ціла низка категорій: залізничний транспорт, транзит вантажів, небезпечний вантаж, судно, капітан порту, авіаційні правила, вантажні операції, засоби транспорту та інші визначення з характеристикою їх правового статусу. Тільки норми транспортного права визначають та регулюють ці категорії.

*Отже, транспортне право регулює специфічний визначений вид відносно відокремлених суспільних відносин, які відіграють важливу роль в організації суспільного життя.*

<sup>1</sup> Зробимо зауваження (пам'ятку) на майбутнє: не Цивільним кодексом України регламентується порядок укладення договорів перевезень, а Статутом залізниць України.

<sup>2</sup> Статут залізниць України // ЗІТУ. — 1998. — № 8. — Ст. 311.

Кодифікація норм транспортного права, збагачення змісту права, введення у правову систему нових нормативних утворень дає підстави зробити висновок про існування транспортного права України як окремої відносно самостійної галузі права. Справа залишається лише за визначенням місця транспортного права в правовій системі України.

Аналіз норм транспортного права, вивчення спеціальних прийомів регулювання, особливих принципів і специфічних ознак свідчать про існування певного юридичного режиму, притаманного комплексним галузям права. Отже, транспортне право України є вторинним утворенням у структурі права і в правовій системі України посідає місце комплексної галузі права, що ніяким чином не принижує його цінність і роль у правовій системі регулювання суспільних відносин.

Подальший розвиток транспортного законодавства, обумовленого соціально-економічними та політичними потребами, його кодифікація та інкорпорація створюють передумови й не виключають можливості переростання транспортного права в окрему самостійну спеціальну галузь права, побудовану на базі регулятивних функцій цивільного та адміністративного права, оскільки в транспортному законодавстві простежується глибока юридична єдність правових норм, які породжують нові системні нормативні узагальнення.

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

Предмет правового регулювання — це сукупність якісно однорідних відносин певної сфери суспільного життя, врегульованих правовими нормами<sup>1</sup>. У зв'язку з цим транспортному праву притаманні також певні межі правового регулювання — це сфера діяльності транспортних органів в суспільних відносинах, що виникають, розвиваються і припиняються при регламентації умов і порядку перевезень, експлуатації транспортних засобів, виданням актів про планування пере-

<sup>1</sup> Загальна теорія держави і права: Навч. посібник / А. М. Колодій, Н. В. Копейчкова, С. Л. Лисенков та ін. / За ред. В. В. Копейчкова. — Стер. вид. — К.: Юрінком Інтер, 2000. — С. 170–171.

везень вантажів і пасажирів та установлення зобов'язань між вищими і нижчими (підлеглими) транспортними органами (Міністерством транспорту України та його складовими частинами, наприклад Укрзалізницею); між транспортними органами й підпорядкованими їм підприємствами, установами й організаціями (Укрзалізниця і залізнична станція, локомотивне депо, навчальний заклад); між транспортними органами та відправниками або одержувачами вантажів, власниками під'їзних колій, пасажирами тощо (установлення тарифів на перевезення вантажів пасажирів, багажу, вантажобагажу, правил перевезень); між транспортними органами і органами виконавчої влади та місцевого самоврядування; між органами різних видів транспорту; між транспортною системою України й іноземними транспортними системами з метою транспортного забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України.

Характерним для зазначених суспільних відносин є таке:

— виникають вони у сфері забезпечення процесу перевезень;

— обов'язково в них бере участь транспортний орган або уповноважена посадова особа, яка представляє цей орган;

— органічний зв'язок здійснення мети перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти, надання інших транспортних послуг з наслідком свідомої, цілеспрямованої діяльності відповідних транспортних органів;

— сфера транспорту за ознаками своєї діяльності відносно автономна у соціально-господарському комплексі і здебільшого вольовим порядком установлює правила та умови перевезень небезпечних вантажів, перевезень в особливий період, здійснення транзиту вантажів і надання інших транспортних послуг.

Викликані до життя розвитком ринкових відносин (наявність комерційних видів транспортної діяльності) зміни не виключають, а скоріше ініціюють розширення предмета транспортного права. Але не можна не погодитися з Е. Б. Кубко, який, вивчаючи проблеми предмета адміністративного права, зауважив, що теоретична база багатьох інститутів, викликаних до життя розвитком ринкових відносин, залишається нерозробленою, вони опинилися поза межами глибокого наукового аналізу. Усе це не може позитивно

вплинути ні на розвиток законодавства та правової системи в цілому, ні на кодифікацію права<sup>1</sup>.

Аксіомне віднесення транспортних правовідносин до числа цивільно-правових відношень, розрахованих на єдиний (рівності сторін) правовий рівень їх учасників є, м'яко кажучи, досить невдалим, оскільки різні варіанти правового регулювання мають відповідний відбиток владності, що, до речі, характерно також для цивільного, фінансового, трудового, земельного та інших галузей права.

З огляду на владну природу права, транспортні правовідносини мають ще й державно-владний характер<sup>2</sup>. Це особливо виявляється в організації діяльності транспорту, забезпеченні процесу перевезень, координації діяльності різних видів транспорту, розробці умов і правил перевезення вантажів, пасажирів, багажу, порядку оформлення договору перевезень, форми накладних, дорожніх відомостей, квитанцій тощо. У цьому, по суті, відображена об'єктивізація владної волі держави, якою, *по-перше*, визнається необхідність (доцільність) і можливість встановлення конкретних транспортних правовідносин; *по-друге*, створюється відповідна юридична конструкція правовідношення, яка може сформулювати правовідносини за певних обставин і, *по-третє*, відбувається реалізація норм і виникнення сталих правових зв'язків між адресатами норм. Звідси відповідна ступінь нерівності, яка, звичайно, приписується тільки адміністративним правовідносинам. Але в той самий час владна природа права не дає підстав розглядати транспортні правовідносини як адміністративно-правові відношення.

*Отже, транспортне право має свій предмет правового регулювання, який характеризує його як окрему комплексну галузь правової системи України.*

Звичайно, чистих явищ у природі не існує, а тому твердження деяких науковців про те, що транспортне право є інститутом цивільного права — абсолютно невірне. *По-перше*, договір перевезень (ст. 358 ЦК України) — це лише незначна

<sup>1</sup> Кудко Е. Про предмет адміністративного права // Право України. — 2000. — № 5. — С. 6.

<sup>2</sup> Див., наприклад: Статті 1, 3, 5 Закону України «Про транспорт» // ВВР України. — 1994. — № 51. — Ст. 446; статті 6, 7, 15 та інші Закону України «Про автомобільний транспорт» // ВВР України. — 2001. — № 22. — Ст. 105.

частина тих суспільних відносин, які передують його укладенню і які виникають і розвиваються в процесі користування шляхами сполучень і транспортними засобами. Не випадково, мабуть, провідні цивілісти в юридичній літературі обмежуються лише аналізом договору перевезень як зобов'язання з надання послуг<sup>1</sup>. Крім цього є ще інша думка відносно договору перевезень, і, мабуть, не безпідставна, «що і сам договір перевезення є особливим видом господарського договору»<sup>2</sup>. До речі, договір перевезень вантажів здебільшого випливає з планового акта<sup>3</sup>. По-друге, транспорт — це специфічна галузь економіки, корисний ефект якої виступає у вигляді сполучної ланки між товаровиробниками, а тому потребує особливого правового регулювання та контролю з боку держави. По-третє, транспортні правовідносини регулюються окремими кодексами, статутами та іншими кодифікованими актами, що вносять у правову тканину нові нормативно-правові узагальнення, що виокремлюють їх з усіх інших, виділяючи в окрему галузь права.

Звичайно, норми транспортного права мають тісний зв'язок з нормами цивільного, адміністративного, трудового, земельного та інших галузей права, що є істотною характеристикою правової системи і правової науки в цілому.

Методом правового регулювання у транспортному праві України виступає поєднання (сукупність) прийомів, способів і операцій юридичного впливу на суспільні відносини. У загальній теорії права всі галузі права в регулятивних цілях використовують такі єдині засоби, як приписи, заборони, дозволи. Проте кожна галузь права використовує все ж таки сукупність засобів правового впливу, притаманних тільки для цієї галузі<sup>4</sup>.

<sup>1</sup> Див.: Луць В. В. Зобов'язання з надання послуг // Зобов'язальне право: теорія і практика: Навч. посібник / За ред. О. В. Дзери. — К.: Юрінком Інтер, 1998. — С. 572–574.

<sup>2</sup> Булакова І. В. Поняття та значення договору залізничного перевезення вантажів за законодавством України // Вісник господарського судочинства. — 2001. — № 1. — С. 167.

<sup>3</sup> Див.: Частина 2 статті 6 Закону України «Про транспорт» // ВВР України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.

<sup>4</sup> Див.: Алексеев С. С. Общая теория права: В 2 т. — М.: Юрид. лит., 1981. — Т. 1. — С. 295; Адміністративне право України: Підручник / Ю. П. Битяк, В. М. Горашук та ін.; За ред. Ю. П. Битяка. — Харків: Право, 2000. — С. 21.



Вивчення норм транспортного права дозволяє стверджувати, що регулювання суспільних відносин у сфері транспортної діяльності здійснюється переважно з допомогою приписів і заборон, що містяться у транспортно-правових нормах. Наприклад, частиною 2 статті 2 Закону України «Про транспорт» встановлюється, що нормативні акти, які визначають умови й порядок перевезень, користування засобами транспорту, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні норми є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України<sup>1</sup>.

Зазначеними законодавчими актами забороняється втручання місцевих органів влади в господарську діяльність підприємств транспорту (ст. 5), закріплюється право транспортних органів вимагати від пасажирів, вантажовідправників і пантажкоодержувачів безумовного додержання вимог і норм, передбачених законодавством і нормативними актами, що регулюють діяльність транспорту (ст. 12). Отже, наявно створюється юридичне владне та юридичне підвладне становище суб'єктів у правовідносинах, незалежно від того, чи є пряма організаційна підлеглість або вона відсутня. З метою забезпечення державних і суспільних інтересів, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища органи транспорту наділені юридично-владними повноваженнями і діють від імені держави.

Разом з тим у багатьох випадках застосовуються не тільки методи прямих приписів, а й засоби непрямого впливу, дозволів (наприклад, узгодження, спільний розгляд і обговорення тих чи інших питань, урахування майнових інтересів тощо), розраховані на рівність сторін. Це яскраво проявляється, коли орган транспорту виконує функції господарюючого суб'єкта, регулювання виробничо-господарської діяльності, укладення цивільно-правових угод, надання транспортних послуг, договору перевезень тощо. Тут, як і в інших галузях права, недостатньо аналізу найпростіших прийомів регулювання, оскільки кожний галузевий метод — це специфічний комплекс прийомів і засобів, тісно пов'язаний з відповідною

<sup>1</sup> Див.: ВВР України. — 1994. — № 51. — Ст. 446. Аналогічні вимоги установлені в ст. 3 Закону України «Про залізничний транспорт» // ВВР України — 1996. — № 40. — Ст. 183; у ст. 2 Повітряного кодексу України; у ст. 3 Кодексу торговельного мореплавання України та інших нормативних актах.

групою суміжних відносин. В. К. Колпаков справедливо вважає, що дослідження даного питання свідчить про те, що для одних галузей найбільш притаманні риси, властиві цивільно-правовому методу, для інших — адміністративно-правовому<sup>1</sup>. У нашому випадку транспортному праву України більш властивий адміністративно-правовий метод регулювання суспільних відносин. Поєднання в деяких випадках дозволів із заборонами та приписами ще раз свідчить про існування окремої комплексної галузі права у правовій системі України.

Транспортне право як *галузь законодавства* України — це система (вся сукупність) нормативно-правових актів, що містять норми транспортного права, уособлені у вигляді кодифікованих і поточних законів, указів Президента України, статутів, настанов, постанов уряду, інструкцій, правил, технічних умов, інших нормативних актів.

Транспортне право України як *галузь юридичної науки* — це сукупність теоретичних понять, тлумачень і уявлень про транспортне право, його правові інститути, історичні аспекти становлення і перспективи розвитку, предмет і метод правового регулювання та сферу застосування. Предметом транспортного права як науки є належне визначення поняття і змісту основних категорій, всебічне дослідження механізму правового регулювання суспільних відносин, розкриття і пояснення складних процесів, визначення правового статусу суб'єктів транспортних відносин, а також підготовка кваліфікованих кадрів, здатних вирішувати питання на належному науковому рівні.

Як *навчальна дисципліна* транспортне право України являє собою системне викладення теоретичного і прикладного матеріалу відповідно до навчальної програми з курсу цієї галузі права. Такий матеріал утворює відповідну систему практичного та теоретичного засвоєння норм транспортного права як соціального явища.

**Методологія науки транспортного права.** Під методологією науки розуміють вчення про методи пізнання, теоретичне обґрунтування методів і способів пізнання, які використовуються в науці; певних теоретичних принципів, логічних прийомів і конкретних способів дослідження правових явищ.

<sup>1</sup> Колпаков В. К. Адміністративне право України: Підручник. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 57.

Можна сказати, що методологічні аспекти транспортно-правових досліджень складають ті загальні питання, без вирішення яких не можна вивчати окремо взяті аспекти. Методологічна культура юриста — це його і світоглядна зрілість, і соціологічна грамотність, і правова інформованість, і професійна майстерність. Значення методології не обмежується тільки вивченням транспортного права, інших правових наук, вона необхідна і в повсякденній практичній діяльності<sup>1</sup>.

Розглянемо основні методи, що застосовуються в транспортному праві.

*Порівняльний метод.* Він дає змогу вивчати транспортно-правові явища, порівнюючи їх, визначаючи їх подібність, тотожність або відмінність як на державному рівні, так і на рівні різних країн. Так, з допомогою порівняння можна пізнати одиначне, особливе і загальне в транспортно-правових явищах. Слід зазначити, що науковості порівняння набуває лише тоді, коли порівнюються типові факти, а випадкові — виключаються з цього процесу, тут повинні враховуватися конкретні обставини та взаємозв'язок між ними, причини виникнення і динаміка розвитку відношень.

*Статистичний метод.* Його призначенням є вивчення кількісних показників і їхніх змін у транспортно-правовому процесі, обробка отриманих результатів для наукових і практичних цілей.

*Спеціально-юридичний метод.* Цьому методу притаманний опис транспортно-правової науки, юридичних норм, які стосуються транспортної сфери тощо. Даний метод дає змогу встановлювати зовнішні ознаки транспортно-правових явищ, виробляти як поняття, так і їхнє формулювання. Завданням даного методу є аналіз змісту чинного законодавства, що стосується транспорту, та практики застосування цього законодавства державними органами.

*Історичний метод.* Суть даного методу полягає в тому, що транспортно-правові явища вивчаються в їхньому історичному розвитку.

*Метод аналізу.* Забезпечується вивчення юридичних особливостей транспортно-правових явищ, провадиться їхня кла-

<sup>1</sup> Див.: Конституційне право України / За ред. В. Ф. Погорілка. — К., 2000. — С. 79—80.

сифікація, просліджується взаємозв'язок з іншими явищами суспільного життя.

*Системно-функціональний метод.* Суть цього методу полягає в тому, що транспортне право вивчається з допомогою і з застосуванням системно-функціонального підходу.

Завершуючи це питання, слід зазначити, що розробка та оволодіння новими методами в транспортному праві є проблемним і нелегким питанням, але починати розгляд та теоретичне обґрунтування розвитку транспортного права слід саме з предмета і системи методів науки «Транспортне право».

### § 3. Система, функції та принципи транспортного права

**Т**ранспортне право є однією з галузей права і може бути визначене як система юридичних норм, що регулюють суспільні відносини у сфері транспорту.

Дана система має відповідну побудову і внутрішню форму організації, яку ще прийнято називати структурою цієї галузі. Структура — невід'ємна ознака всіх існуючих систем, яка являє собою певну сукупність елементів, що характеризуються єдністю взаємозв'язків між собою. До елементів транспортно-правової структури належать: правові норми та правові інститути.

Під правовим інститутом слід розуміти таку організацію транспортних правових норм, за якою вони складаються в певні групи, що регулюють якісно однорідні суспільні відносини.

Прикладом транспортного правового інституту можна вважати ту сукупність однорідних норм права, яка регулює суспільні відносини у сфері залізничного транспорту.

На сьогоднішній день існують такі інститути транспортного права:

- інститут залізничного транспортного права;
- інститут повітряного транспортного права;

- інститут автомобільного транспортного права;
- інститут водного транспортного права, який увібрав в себе такі дві групи норм, що складають відповідно морське й річкове транспортне право (охопити дві групи норм в одному інституті права вважається можливим, оскільки морські та річкові відносини дуже схожі між собою, при здійсненні транспортування використовуються однакові транспортні засоби, вони мають однотипну структуру забезпечення транспортного процесу та єдині центральні органи управління — Державний департамент морського і річкового транспорту України);

- інститут трубопровідного транспортного права.

Слід зазначити те, що процес формування інститутів транспортного права ще не завершений, він потребує у певній динаміці й розвитку йому характерні відповідні кількісні та якісні показники. Наприклад, є певна кількість правових норм, що регулюють відносини, пов'язані з діяльністю міського електротранспорту (до нього входить і метрополітен). При якісній побудові цих норм — взаємоузгодженні, єдності та стійкості взаємних зв'язків між усіма елементами — можна говорити ще про один із транспортних правових інститутів, а саме — про інститут міського транспортного права.

Таким чином, системою транспортного права виступає певна структура, елементами якої є транспортні правові норми та інститути, розташовані і згруповані у відповідній послідовності.

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

Загальна частина транспортного права об'єднує норми, що закріплюють його принципи, правове становище суб'єктів, організаційно-правові засади діяльності транспорту, форми й методи управління транспортом, юридичну відповідальність за правопорушення на транспорті. У загальній частині також розглядаються основні теоретичні аспекти транспортного права щодо його поняття, предмета та методу, системи функцій.

Особлива частина транспортного права містить норми, що регулюють діяльність:

- автомобільного транспорту;
- залізничного транспорту;
- морського транспорту;

- повітряного транспорту;
- річкового транспорту;
- трубопровідного транспорту.

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

Отже, транспортне право регулює не якісь абстрактні категорії, а визначені обставини, що виникають у реальному житті в реальній області, а саме — у сфері транспорту. Відповідно до цього транспортні правові норми повинні мати своє зовнішнє закріплення у відповідній системі нормативно-правових актів — у системі *транспортного законодавства*, яка є засобом надання правовим нормам об'єктивності, визначеності, загальності.

Норми транспортного права містяться в різних нормативних актах, до яких належать: закони, укази, постанови, рішення і т. ін.

Якщо систему транспортного законодавства розглядати різнобічно, то в ній чітко простежуються дві характерні риси, які визначають внутрішню будову — структуру транспортного законодавства.

Одна з них відображає вертикальну (ієрархічну) структуру транспортного законодавства, відповідно до якої можна визначити модель побудови транспортних нормативно-правових актів. Друга — горизонтальну побудову транспортного законодавства, основною ідеєю якої є забезпечення і якісне взаємоузгодження норм права, зазначених в нормативно-правових актах органів однієї «горизонталі».

Підсумовуючи розгляд даного питання, можна зробити висновок, що транспортне право — це сукупність правових норм, яка є внутрішньою формою права, зміст котрого визначається тими особливостями суспільних відносин, що тісно пов'язані з його змістом.

*Отже, транспортне право являє собою зміст транспортного законодавства, а транспортне законодавство — форму вираження (зовнішня) транспортного права.*

Однією з основних категорій транспортного права є його функції. Саме через них проявляються зміст і сутність транс-

портного права, його завдання і мета як юридичної науки. Самі ж функції визначаються особливостями предмета транспортного права, його місцем і роллю в системі правових наук.

Під функціями транспортнього права розуміють основні напрями науково-пізнавальної та навчальної діяльності, що характеризують сутність, зміст, соціальне призначення транспортного права, його завдання і мету в системі правових наук.

Функції транспортнього права мають такі ознаки:

- являють собою основні напрями навчальної та науково-пізнавальної діяльності;
- в них проявляється сутність і зміст транспортного права;
- дають визначення соціального призначення транспортного права в системі правових наук;
- зазначають мету і завдання транспортного права як правової науки.

Можна виділити такі функції транспортнього права.

*Евристична* — наукова діяльність у сфері транспортнього права базується на значній кількості теоретичних положень, сукупність яких дозволяє спрямовувати дану діяльність на відкриття нових закономірностей, що виникають у процесі розвитку транспорту і транспортнього права. Ці відкриття дають змогу з іншого боку поглянути на сучасне, зробити оцінку минулого та зазирнути в майбутнє.

*Онтологічна* — цій функції властиве те, що вона призначена пізнати транспортно-правові явища, тобто дослідити предмет транспортного права. І як наслідок цього можна вважати пояснення даного дослідження.

*Прогностична* — охоплюючи певну систему знань, оволодіваючи певними закономірностями розвитку суспільних відносин у сфері транспорту, наука «Транспортне право» визначає тенденції розвитку цих явищ, робить погляд у майбутнє, передбачаючи напрямки розвитку даних явищ.

*Комунікативна* — дає змогу вирішити такий підхід, як застосування нових знань і досягнень інших галузей знання у сфері юридичних наук, і навпаки.

*Системоутворююча* — визначає місце, роль і значення транспортного права в системі правових наук і зазначає певну побудову самого транспортного права як системи.

Даний перелік функцій не є невичерпним, функцій значно більше й вони знаходять свій вираз і в інших правових науках, що є істотним для загальноправової науки. Але в транс-

портному праві ці функції знаходять свій особистий вираз, обумовлений сутністю науки «Транспортне право».

З'ясування транспортного права неможливе без роз'яснення такої категорії, як його принципи.

Під *принципами транспортного права* розуміють керівні засади, теоретичні ідеї, яким притаманні універсальність й загальна значущість і які відображають суттєві положення транспортного права. Сутність принципів полягає в тому, що вони виражають основу організації і діяльності у сфері транспорту, визначають сутність складних взаємовідносин усередині цієї системи. Іншими словами, принципи надають транспортній сфері правову стабільність і стійкість.

Принципи транспортного права являють собою злагоджену систему, що складається з елементів, які перебувають у взаємозв'язку, створюючи визначену цілісність і єдність.

Система принципів транспортного права включає:

— принцип відповідальності. Сутність цього принципу полягає в тому, що за невиконання чи неналежне виконання обов'язків учасники транспортного процесу несуть відповідальність;

— принцип планування. Планування являє собою засновану на врахуванні об'єктивного закону, планомірного пропорційного розвитку транспортного процесу свідомо цілеспрямовану діяльність з визначення пропорцій в галузі транспорту, розробки, затвердження планів, доведення їх до виконавців тощо;

— принцип законності. Він полягає в тому, щоб кожний суб'єкт — учасник транспортного процесу — діяв у межах наданих йому прав, виконував би передбачені обов'язки, суворо керувався б приписами законів й інших нормативних актів;

— принцип доцільності. Його сутність полягає в тому, що транспортний процес повинен забезпечувати своєчасне, повне і якісне задоволення потреб населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Принципи транспортного права можна класифікувати за деякими аспектами. Так, наприклад, залежно від функціонального призначення їх можна поділити на

а) загально-правові (які діють в будь-якій діяльності транспортного права) та

б) принципи інститутів (ці принципи притаманні окремим



інститутам транспортного права і їхня дія відповідно обмежена предметом регулювання).

Нині класифікація принципів транспортного права перебуває у стадії становлення й пошуку, формується як складний синтез осмислення багатьох проблем, пов'язаних з політичними, економічними, управлінськими та іншими процесами. При цьому принципи права мають розглядатися не тільки як основоположні ідеї, керівні засади права, а й як відображення у праві головних зв'язків, реально існуючих у правовій системі<sup>1</sup>.

### **Питання для самоперевірки**

- ▶ Яку роль відіграє транспортна система у народногосподарському комплексі?
- ▶ Дайте визначення основної, спеціальної та комплексної галузі права.
- ▶ Визначте поняття предмета та методу транспортного права.
- ▶ Визначте систему транспортного права та систему законодавства, їх співвідношення та взаємозв'язок.
- ▶ Дайте визначення функцій транспортного права.
- ▶ Назвіть основні принципи транспортного права.

---

<sup>1</sup> Див.: Колодій А. М. *Принципи права України*. — К.: Юрискон Інтер, 1998. — С. 28—39, 87—90.

## Глава 2

### Транспортно-правові норми

---

#### § 1. Поняття, ознаки, структура норм транспортного права.

##### Види норм транспортного права

**В**казуючи на транспортне право, як на цілісну правову систему, що має складне утворення, ми не можемо обійти увагою такої первинної категорії даної системи, якою є норма транспортного права. Така норма є передумовою існування транспортного права, її слід розглядати, насамперед, як первинний фактор усієї транспортної правової системи.

Відповідна (загальна) норма права (у тому числі і транспортного) — це загальнообов'язкове формально визначене правило поведінки, яке встановлюється і охороняється компетентними органами держави, навіть якщо ці правила поведінки зазначені у транспортних договорах. Норми транспортного права, як і норми інших галузей права, виконують функції регулятора відповідних суспільних відносин. Вони відрізняються від норм інших галузей права тим, що предметом їх регулювання є суспільні відносини, які формуються і відбуваються у сфері транспорту. Вони або вимагають від особи чи організації визначеної поведінки (тобто виконання тих чи інших дій, а іноді й утримання від них), або дозволяють їм здійснення дій за своїм власним розсудом. Так, наприклад, існує правова норма, в силу якої автотранспортні підприємства й організації зобов'язані систематично поліпшувати свою економічну роботу, вдосконалювати методи перевезень і шукати додаткові резерви для зниження собівартості і підвищення рентабельності перевезень. Тобто ця норма пропонує автотранспортним підприємствам визначену активну поведінку. І навпаки, якщо вказано, що не допускаються до пере-

везення як ручна поклажа вогнебезпечні та вибухові речовини, то це означає, що пасажир повинен утриматись від подібних дій. Правова норма, згідно з якою пасажир має право заявити при здаванні багажу його цінність, надає пасажирові можливість діяти за власним розсудом.

Як було вже вказано, *норма транспортного права* — це правило поведінки, що набуває якостей нормативності і загальнообов'язковості в чітко встановленому порядку. Проте такою норма транспортного права стає лише тоді, коли вона видається уповноваженим на те органом в межах його компетенції і в рамках визначеної процедури. Обов'язковою ознакою норми транспортного права є те, що вона являє собою правило, здійснення якого забезпечується державою. Тобто реалізація норм транспортного права забезпечується, з одного боку, створенням державою реальних умов і засобів, що сприяють безперешкодному добровільному здійсненню відповідними суб'єктами сформульованих у правовій нормі зразків поведінки, а з іншого — засобами заохочення, переконання і примусу до бажаної поведінки, а також можливого застосування санкцій у разі невиконання вимог транспортної правової норми.

Виходячи з вищезазначеного можна вказати такі ознаки норм транспортного права:

- 1) вони є формально визначеним правилом поведінки;
- 2) вони являють собою правило поведінки, яке має загальнообов'язковий характер, оскільки формується і встановлюється державою;
- 3) вони набувають властивостей нормативності та загальнообов'язковості в суворо встановленому порядку;
- 4) забезпечуються державою.

Ще один важливий фактор у зазначенні транспортної правової норми: як і іншим правовим нормам, їй притаманна певна структура. Транспортно-правова норма, як і норми інших галузей права, має свою структуру, під якою розуміється: внутрішня побудова норми, визначений порядок взаємозв'язків, взаємообумовленості складових частин та елементів норми.

У правовій науці найпоширенішою є ідея про триелементну побудову правової норми, відповідно до чого вона логічно складається з диспозиції, гіпотези та санкції. Така структура

найбільш повно відповідає і нормі транспортного права з точки зору її логічної побудови<sup>1</sup>.

Однак С. С. Алексеев відокремлює структуру логічної норми від структури норми-припису, остання з яких складається з двох елементів — гіпотези та диспозиції або санкції. На існування двочленної структури правових норм звертає увагу і А. М. Колодій. Він зазначає, що коли норма права реалізується у правовідносинах, то мають реалізуватися всі три її елементи. Проте, якщо правовідносини розвиваються без порушень, то санкція не реалізується, що дає підстави зробити висновок про можливість існування двочленної структури норми, яка складається з гіпотези і диспозиції. Причому те, що називають санкцією, є диспозицією особливого виду правових норм (охоронних)<sup>2</sup>.

Гіпотеза — це частина транспортної правової норми, в якій міститься вказівка на ті умови, за яких наступає чинність правил, що встановлені в диспозиції.

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

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

Для прикладу відносно структури транспортної правової норми можна зазначити таке: згідно з діючими правилами, пасажир при проїзді в пасажирському потязі зобов'язаний сплатити вартість проїзду — придбати квиток. Якщо він їде без квитка, то з нього стягується штраф.

Гіпотезою в цьому разі буде вказівка на ті обставини, за якими з'являється обов'язок пасажирів сплатити проїзд і придбати квиток при проїзді в пасажирському потязі.

Диспозиція в даному випадку — це вказівка на відповідний обов'язок пасажирів.

<sup>1</sup> Більш повно про структуру норми права див.: Алексеев С. С. Общая теория права. В 2-х т. — М.: Юрид. лит., 1982. — Т. 1. — С. 53—63.

<sup>2</sup> Див.: Колодій А. М. Принципи права України. — К.: Юрінком Інтер, 1998. — С. 73.

Санкція — це встановлені правовою нормою заходи стягнення, що застосовуються до пасажирів, який не сплатив свій проїзд (штраф за безквитковий проїзд).

Зміст зазначених структурних елементів може бути цілком визначений, частково визначений або відносно визначений.

Транспортному праву притаманна також класифікація правових норм, яку можна диференціювати за такими напрямками:

а) за функціональною спрямованістю — регулятивні й охоронні;

б) за предметом регулювання — матеріальні та процесуальні;

в) за формою (характером) припису — зобов'язуючі, забороняючі, дозволяючі, заохочувальні, рекомендаційні;

г) за метою дії — за простором, часом, суб'єктами.

Регулятивні норми — це певна сукупність норм, які встановлюють юридичні права і обов'язки суб'єктів транспортних відносин, розрахованих на правомірну поведінку і, як правило, не містять у собі санкцій. Наприклад, Законом України «Про автомобільний транспорт»<sup>1</sup> (ст. 9) закріплюється, що надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування підлягає ліцензуванню відповідно до закону.

Охоронні норми — це певна сукупність норм, які передбачають державний припис за вчинення правопорушення і містять відповідні санкції. Наприклад, ст. 93 Повітряного кодексу України<sup>2</sup> встановлюється відповідальність перевізника за втрату, нестачу або пошкодження вантажу і багажу в розмірі його оголошеної цінності або в розмірі дійсної вартості.

Матеріальні норми — це певна сукупність норм, з допомогою яких здійснюється вплив на суспільні відносини шляхом прямого і безпосереднього закріплення порядку утворення транспортних органів, їх діяльності та встановлення правового статусу, прав і обов'язків суб'єктів транспортних правовідносин. Наприклад, Законом України «Про дорожній рух»<sup>3</sup> (ст. 34) встановлюється обов'язкова реєстрація та облік усіх видів транспортних засобів, призначених для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування.

<sup>1</sup> ВВР України. — 2001. — № 22. — Ст. 105.

<sup>2</sup> ВВР України. — 1993. — № 25. — Ст. 274.

<sup>3</sup> ВВР України. — 1993. — № 31. — Ст. 339.

Процесуальні норми — це певна сукупність норм, які встановлюють процедуру здійснення прав і обов'язків учасників транспортних відносин. Наприклад, Правилами державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів і мотоколясок встановлюється єдиний на території України порядок реєстрації і обліку та видачі реєстраційних документів і номерних знаків зазначених транспортних засобів, строки і послідовність подання і проходження необхідних документів, а також органи, правомочні розглядати питання реєстрації<sup>1</sup>. Справа в тому, що процесуальні норми — це не тільки норми передбачені кримінально-процесуальним, цивільно-процесуальним, адміністративно-процесуальним правом, а й норми, не пов'язані з примусовою реалізацією відповідних норм матеріального права. У цьому зв'язку слід погодитися з думкою А. М. Колодія про наявність у сучасному українському праві різноманітних процесуальних галузей права<sup>2</sup>.

Регулятивні і правоохоронні норми, матеріальні і процесуальні норми діалектично пов'язані між собою. Внутрішній структурний взаємозв'язок між ними ґрунтується на принципі їх рівновеликого співвідношення у правовій системі. Вони існують у вигляді єдиної системи законодавства, поділяються на певні види і підлягають систематизації.

Залежно від характеру припису або способу впливу на адресата транспортні норми класифікуються на:

*зобов'язуючі*, які містять юридично владний припис щодо обов'язкового вчинення відповідних дій, передбачених тією чи іншою нормою. Наприклад, цивільні повітряні судна підлягають обов'язковій реєстрації і можуть бути зареєстровані тільки в одній державі (ст. 25 Повітряного кодексу України);

*забороняючі*, які містять юридично владні приписи щодо заборони вчинення тих чи інших дій, передбачених відповідною нормою. Наприклад, забороняється водієві керувати транспортним засобом, не зареєстрованим у Державтоінспек-

<sup>1</sup> Постанова Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1388 // Офіційний вісник України. — 1998. — № 36 — Ст. 6.

<sup>2</sup> Див.: Колодій А. М. Причини права України. — К.: Юріком Інтер, 1998. — С. 79—83.

ції, без номерного знака або талону про проходження державного технічного огляду (п. 2.8 Правил дорожнього руху);

*дозволяючі*, які надають право діяти на власний розсуд у межах юридичного владного припису. Наприклад, начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявою вантажовідправника без додаткової оплати дозволяють завантаження понад план і поза планом, дозволяють внутрішньостанційні перевезення вантажів, змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення в порядку та розмірах, установлених Правилами (ст. 21 Статуту залізниць України);

*заохочувальні*, які стимулюють відповідні дії суб'єктів транспортних відносин. Наприклад, будь-яка з корисним результатом дія щодо рятування судна дає право на отримання певної винагороди (статті 328 і 333 Кодексу торговельного мореплавства України);

*рекомендаційні*, які містять поради відносно доцільності окремих дій при певних умовах транспортних відносин. Наприклад, рекомендації щодо поліпшення взаємовідносин міліції з учасниками дорожнього руху та власниками транспортних засобів (наказ МВС України від 30 червня 1998 р. № 482).

Транспортні норми можна класифікувати й за межею дій:

- за простором — загальнодержавні, регіональні, місцеві;
- за часом — безстрокові, строкові, разові;
- за суб'єктами — регулюють діяльність у сфері транспортних відносин фізичних осіб, юридичних осіб, соціальних спільнот.

Можна зазначити й інші підходи до класифікації норм транспортного права, що вказує як на творчий процес у цій сфері, так і на значний масив даних, який потрібно охопити.

Визначаючи категорію норми транспортного права, слід зазначити те, що вона не є якимось абстрактним поняттям, а має свій зовнішній вираз у статті нормативно-правового акта (транспортного) або у договорі.

Залежно від того, як у статті викладено елементи норми транспортного права (всі або їх частина), можна визначити способи викладання норми у статті транспортно-правового акта.

Традиційно правова наука визначає такі способи викладання норми у статті: прямий, посильний, бланкетний, які мають місце і в транспортному праві.

Так, за прямим способом усі елементи норми транспортного права містяться у статті нормативно-правового акта; за посильним — здійснюється посилання на іншу статтю (статті); за бланкетним — стаття транспортного нормативно-правового акта відсилає до іншого акта.

Наявність усіх способів викладання норм у транспортному праві пояснюється тим, що, по-перше, воно є частиною правової науки, якій притаманні всі риси й категорії правової науки, а по-друге — у транспортному праві знайшла свій вираз значна множинність інших норм як правових, так і неправових, зокрема технічних.

## § 2. Джерела транспортного права

**Н**орми транспортного права як комплексної галузі права мають свої джерела. З теорії права відомо, що джерела (або форма) права — це конкретні форми зовнішнього вираження загальнообов'язкових правил поведінки, встановлених або санкціонованих державою, через яке ці правила справляють свій владно-регулюючий вплив на суспільні відносини. Це визначення не є винятком і для транспортного права з точки зору юридичного позитивізму.

Ринкова економіка і розбудова громадянського суспільства вимагають нових форм упорядкування суспільних відносин. Таким формами все частіше стають правові договори та прецедентне право<sup>1</sup>. Судовий прецедент майже проклав собі дорогу у сфері здійснення господарського судочинства. Наприклад, у Роз'ясненні президії Вишого арбітражного суду України від 20 листопада 1992 р. № 01-6/1395 «Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевозок вантажів залізницею» зазначається, що з метою однакового і правильного застосування законодавства при вирішенні спорів, що виникають з перевозок вантажів залізницею, президія

<sup>1</sup> Про необхідність визнання яких як джерел права України досить ґрунтовно доводить і наполягає доктор юридичних наук Л. Петрова. Див.: Національна доктрина права // Юридичний вісник України. — 2001. — № 30. — С. 1, 6–7.



Вищого арбітражного суду України вважає за необхідне дати роз'яснення, тобто роз'яснюється порядок пред'явлення претензій і позовів, що виникають з перевозок вантажів залізницею, в деяких випадках навіть регламентується порядок об'єднання кількох претензій у одній позовній заяві (п. 1.8), зміст комерційного акта (п. 2.2), порядок доведення вини у разі пошкодження вантажу внаслідок неправильного його розміщення та закріплення (п. 2.5) та інші положення судової практики<sup>1</sup>. Таких роз'яснень, оглядових листів інших узагальнюючих практику документів тільки по транспорту понад 80 назв. Отже, обов'язковість наданою вищою судовою інстанцією практики застосування норми права породжує нові відносини, в яких убачається застосування судової практики як джерела права України.

Транспортно-правові норми мають своє зовнішнє закріплення у відповідній системі нормативно-правових актів, які є засобом надання правовим нормам визначеності, загальності та офіційності. Система цих нормативно-правових актів побудована за відповідною ієрархічною структурою. Кожен нормативно-правовий акт являє собою джерело транспортного права і відрізняється від інших за своїми особливостями, які зумовлені цільовою спрямованістю і змістом норм, їх юридичною силою.

Система джерел транспортного права є однією з найбільш розгалужених серед інших галузей права, що значною мірою зумовлено порівняно широкою сферою використання транспортних послуг, значною роллю і місцем транспорту в суспільному виробництві. З огляду на різноманітність джерел транспортного права з урахуванням ієрархічної підлеглисті їх доцільно кваліфікувати таким чином.

1. Конституція України — як основний закон.
2. Законодавчі акти України:
  - закони України;
  - кодекси, статути, настанови та інші кодифіковані акти.
3. Постанови Верховної Ради України.
4. Укази та розпорядження Президента України.
5. Постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України.

<sup>1</sup> Роз'яснення Вищого арбітражного суду України // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. — К.: Юрінком Інтер, 1998. — № 3. — С. 24—42.

6. Нормативні накази, інструкції та інші документи центральних органів виконавчої влади (міністерств, державних комітетів і відомств).

7. Нормативні акти (накази, інструкції, правила та інші документи) структурних підрозділів транспорту. Наприклад, Укрзалізниця або Управління Південно-Західної залізниці.

8. Нормативні акти державних адміністрацій і органів місцевого самоврядування, які стосуються транспортних відносин.

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

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

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

Керівною в системі джерел є Конституція України, яка має вищу юридичну силу і виступає як юридична база поточного законодавства. В Конституції України законодавчо закріплені основи державного і суспільного ладу, права і обов'язки громадян та усіх суб'єктів права власності і господарювання, регламентуються основні засади управління державою, об'єктами державної власності, проведенням економічної, фінансової, цінової політики, а також природокористуванням. Зазначені положення є визначальними для правового регулювання діяльності з надання транспортних послуг.

Закони, що видаються в порядку поточного законодавства, регулюють різні сторони транспортних суспільних відносин. Базовим виступає Закон України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р. Він визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту. Разом з тим видається і на цей час є чинними ціла низка законів, що регулюють відносини у конкретних транспортних підгалузях. Це Закон України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р., який визначає правові та соціальні основи дорожнього руху в цілях захисту життя і здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху і охорони навколишнього природного середовища. Закон України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. визначає правові,

економічні та організаційні принципи діяльності трубопровідного транспорту<sup>1</sup>. Закон України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 р. визначає правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20 жовтня 1998 р. встановлює правові та організаційні основи функціонування єдиної транспортної системи в особливий період виходячи з положень законів України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», «Про транспорт», «Про оборону України» та інших актів з питань мобілізації. Закон України «Про транзит вантажів» від 20 жовтня 1999 р. визначає засади організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, автомобільним, залізничним, морським і річковим транспортом через територію України<sup>2</sup>. Закон України «Про перевезення небезпечних вантажів» від 6 квітня 2000 р. визначає правові засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом<sup>3</sup>. Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р. визначає засади організації та експлуатації автомобільного транспорту<sup>4</sup>.

Такий повний перелік законів, що безпосередньо регулюють транспортну діяльність, дає змогу пересвідчитися в розгалуженості транспортного права та обсягах і змісту правового регулювання.

Кодекси, статuti, настанови як джерела транспортного права являють собою найвищий рівень систематизації транспортного законодавства — кодифікацію. Але на відміну від норм деяких галузей права (житлового, сімейного, земельного), водного та ін.) норми транспортного права в цілому всієї галузі неможливо об'єднати в одному комплексному акті з причин, як вже зазначалося, досить широкого кола регулювання суспільних відносин. Тому норми транспортного права при їх кодифікації об'єднуються, як правило, в нормативних актах за ознаками належності до одного правового інститу-

<sup>1</sup> Див.: ВВР України. — 1996. — № 29. — Ст. 139.

<sup>2</sup> Див.: ВВР України. — 1999. — № 51. — Ст. 446.

<sup>3</sup> Див.: ВВР України. — 2000. — № 28. — Ст. 222.

<sup>4</sup> Див.: ВВР України. — 2001. — № 22. — Ст. 105.

ту — підгалузі транспортного права. До таких комплексних актів (джерел) транспортного права належать:

1. *Повітряний кодекс України*, який визначає правові засади діяльності користувачів повітряного простору України; державного регулювання діяльності цивільної авіації; господарської і комерційної діяльності авіації; встановлює авіаційні правила; визначає правове положення повітряних суден, аеродромів і аеропортів, нормує порядок сертифікації та допуску повітряних трас, польоти повітряних суден; повітряні перевезення; авіаційні роботи.

2. *Кодекс торговельного мореплавання України* як джерело транспортного права встановлює правові, економічні та соціальні засади діяльності морського транспорту з питань використання суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти, рибних та інших морських промислів, розвідки та видобування корисних копалин, виконання буксирних, крилоамних і рятувальних операцій, прокладення кабелю, також для інших господарських, наукових і культурних цілей.

3. *Статут залізниць України*, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457<sup>1</sup>, яким визначаються обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян при користуванні залізничним транспортом. Дія Статуту поширюється на перевезення залізничним транспортом вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, у тому числі на перевезення вантажів, навантаження і розвантаження яких відбувається на залізничних під'їзних коліях незалежно від форм власності, які не належать до залізничного транспорту загального користування. На підставі цього Статуту Мінтранс затверджує: Правила перевезень вантажів, технічні умови навантаження і кріплення вантажів; Правила перевезень пасажирів, багажу і пошти, інші нормативні акти.

Серед джерел транспортного права чинне місце посідають комплексні нормативні акти колишнього Союзу РСР, як наприклад: Устав внутрішнього водного транспорту ССРСР, утверджений Постановленням Совета Министров ССРСР от 15 октября 1955 г. № 1801<sup>2</sup>; Статут автомобільного транспорту

<sup>1</sup> Див.: ЗП України. — 1998. — № 8. — Ст. 311.

<sup>2</sup> Див.: СП ССРСР. — 1959. — № 2. — Ст. 12.

УРСР, затверджений Постановою Радж Міністрів УРСР від 27 червня 1969 р. № 401<sup>1</sup>.

Важливим джерелом транспортного права є Цивільний кодекс України, в якому розкривається зміст договору перевезень та відповідальність сторін за неналежне виконання умов договору перевезень і в разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу, багажу, а також за заподіяння смерті або ушкодження здоров'я пасажирів.

Окремі норми транспортного права містяться у Водному кодексі України (статті 52, 53 і 67) та Земельному кодексі України (статті 67—74).

Норми транспортного права, як вже зазначалося, містяться в нормативних постановках Верховної Ради України, указах Президента України, постановках і розпорядженнях Кабінету Міністрів України, правилах, положеннях, інструкціях, настановах, порядках, умовах, рішеннях міністерств і відомств, державних адміністрацій та органів місцевого самоврядування.

Характерною ознакою цих актів є те, що їх нормами регулюються суспільні відносини в конкретних, більш визначених сферах надання транспортних послуг. Наприклад, «Правила користування трамваем і тролейбусом у містах України», затверджені наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 18 листопада 1997 р. № 22, або «Порядок і умови організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 21 січня 1998 р. № 21, та ін.

Вагоме місце у системі джерел транспортного права України посідають міжнародно-правові акти, ратифіковані й визнані Україною, та міжурядові угоди України з іншими державами.

Ідеться про договори, що укладаються між Україною та іншими країнами з приводу забезпечення міждержавної транспортної діяльності, а також договори між транспортними підприємствами і організаціями України і зарубіжних країн. Це можуть бути договори, укладені спеціально для врегулювання правовідносин в галузі транспортної діяльності, а

<sup>1</sup> Див.: ЗП УРСР. — 1969. — № 7. — Ст. 89.

також інші договори, в яких визначаються основні засади правового регулювання цієї сфери.

Прикладом таких міжнародно-правових актів може бути Угода між Урядом України і Урядом Російської Федерації про принципи співробітництва і умови взаємовідносин в галузі транспорту від 26 травня 1993 р.<sup>1</sup>, де зазначається, що Договірні Сторони розвиватимуть взаємне економічне й науково-технічне співробітництво, сприятимуть розвитку прямих економічних зв'язків транспортних підприємств і організацій обох країн. Умови і порядок організації перевезень пасажирів, вантажів, руху транспортних засобів між державами—учасниками цієї Угоди, а також транзитом по їх територіях визначаються окремими угодами по видах транспорту з урахуванням вимог законодавств Договірних Сторін. Договірні Сторони прагнуть забезпечити уніфікацію транспортно-го законодавства, що діє на їх територіях.

З метою зміцнення взаємовідносин у справі забезпечення пасажирського, вантажного двостороннього та транзитного сполучень Урядом України укладені угоди зі Словацькою Республікою, Республікою Польща, Угорською Республікою, Естонською Республікою, Республікою Грузія та іншими державами<sup>2</sup>.

Цікавим в імплементації норм міжнародного права в правову систему України з транспортного права є питання про співвідношення національного і міжнародного законодавства та способи врегулювання відносин, пов'язаних з міжнародним співробітництвом.

Ставши на шлях суверенності й незалежності, Україна заявила про свою відкритість для міжнародного спілкування і взаємодії. За основний принцип тут було покладено те, що національне право є частиною міжнародного і будується в узгодженості з міжнародним, а міжнародне право має превалювати по відношенню до національного.

Це видно зі ст. 9 Конституції України, де зазначається, що чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, є частиною національного

<sup>1</sup> Див.: Україна—Росія. 1990—2000 рр. Документи та матеріали. — К.: Юрліком Інтер, 2001. — С. 157—159.

<sup>2</sup> Див.: Законодавство України про залізничний транспорт / Упорядник Е. Ф. Демський // Білетень законодавства та юридичної практики України. — 1998. — № 12. — С. 288—313.

законодавства України (за такий приклад може правити Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу, підписана 9 жовтня 1997 року в м. Бішкеку й ратифікована Законом України від 8 квітня 1999 року). Укладення міжнародних договорів, які суперечать Конституції України, можливе лише після внесення відповідних змін до Конституції України.

Не обійшло це і діяльність у сфері транспорту, який за своєю внутрішньою природою носить інтернаціональний характер. Так, у ст. 42 Закону України «Про транспорт» зазначається: якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлено інші правила, ніж ті, що містяться в законодавстві України про транспорт, то застосовуються правила відповідного міжнародного договору.

Стаття 54 Закону України «Про дорожній рух» констатує: якщо в міжнародній угоді України встановлені інші правила, ніж ті, що містяться в законодавстві України, то застосовуються правила міжнародної угоди. У статті 112 Водного кодексу України міститься таке: якщо міжнародним договором, в якому бере участь Україна, встановлені інші норми, ніж ті, що передбачені водним законодавством України, то застосовуються норми міжнародного договору.

Кодекс торговельного мореплавства України статтею 7 підносить дане положення до інших нормативно-правових актів, вказуючи, що міжнародні договори України з питань торговельного мореплавства застосовуються в Україні в порядку, передбаченому Законом України «Про міжнародні договори України».

*Таким чином, проаналізувавши транспортне законодавство, можна зробити висновок, що воно, регулюючи відносини в певній сфері, зокрема транспортній, все ж таки є частиною законодавчої системи України — відповідно зорієнтованої і спрямованої.*

При співіснуванні міжнародного та національного транспортного права можливі нюанси: коли з міжнародним починає взаємодіяти національний елемент чи, навпаки, з національним починає взаємодіяти міжнародний елемент.

Розглянемо існування в національному транспортному праві «іноземного» елемента на прикладі морського транспортного права, оскільки в ньому, як вже було зазначено, це найширше застосовано й пронормовано.

Способами регулювання відносин, пов'язаних із застосуванням іноземного елемента є:

1) регулювання з допомогою норм «прямої дії». У транспортному праві є норми, спеціально встановлені для регулювання відносин, ускладнених «іноземним елементом». При всій різноманітності змісту цих норм їх поєднує те, що в них вирішуються питання, які з позиції держави, що встановлює норму, не можуть залежати від норм іноземного закону. Такі норми виключають можливість застосування для вирішення відповідного питання іноземного права й роблять безпідставною в цій частині постанову колізійної проблеми. Прикладом таких норм є ст. 234 Кодексу торговельного мореплавства України: буксирування між портами України може здійснюватися виключно суднами під прапором України. Тобто вона виключає можливість у вигляді загального правила для суден, що плавають під іноземним прапором, буксирування між портами України, і в такий спосіб визначає правоздатність іноземців в Україні у визначеній сфері діяльності;

2) надання нормам «автономії волі». Внутрішньодержавним правом учасникам правовідносин, ускладнених іноземним елементом, надається можливість вибрати за погодженням сторін між собою того чи іншого національного права для регулювання своїх взаємовідносин. Прикладом таких норм є ст. 8 Кодексу торговельного мореплавства України: майновий спір, пов'язаний з торговельним мореплавством, в якому бере участь іноземна юридична або фізична особа, може бути за згодою сторін передано на розгляд іноземного суду чи арбітражу;

3) колізійні норми — це сукупність деяких правових норм, які, як правило, містяться в національному праві (менше в міжнародній угоді) і мають відсилочний характер. Складаються з вказівок (випадки застосування цих норм) і прив'язки, що називає законодавство, яке підлягає застосуванню. У національному морському праві вони можуть міститися в законодавстві чи носити прецедентний характер, тобто розроблятися судовою й арбітражною практикою (для України прецедентний характер не застосовується).

У Кодексі торговельного мореплавства України система колізійних норм виділена в ст. 14 «Колізійні норми», яка стверджує те, що межі відповідальності судновласника та оператора ядерного судна, яке плаває під прапором іноземної



держави, регулюються законом тої держави, під прапором котрої плаває судно. Якщо ці межі нижчі за визначені даним кодексом, то при розгляді спорів про відповідальність у суді чи господарському суді України застосовуються положення даного кодексу. Відношення по договорах морських перевезень вантажів фрахтування судна на термін фрахтування судна без екіпажу, лізингу, буксировки, морського страхування регулюються законодавством держави за узгодженням сторін, а по договору морських перевезень пасажирів і морського круїзу — також визначеним у пасажирському квитку.

### § 3. Транспортні правовідносини.

#### Поняття, ознаки та їхня характеристика

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

Специфічні ознаки правових відносин виділяють їх серед інших суспільних відносин, а саме:

а) правові відносини — це зв'язок між особами на основі норм права;

б) зв'язок між особами виникає на основі норм права через їх суб'єктивні юридичні права і обов'язки;

в) цей зв'язок між особами на основі норм права підтримується і гарантується державою (в окремих випадках її примусовою силою);

г) цей зв'язок між особами на основі норм права має індивідуальний характер. Причому, як зазначає С. С. Алексєєв<sup>1</sup>, в одних випадках має місце повна двостороння індивідуалізація (стосовно транспортного права — це права і обов'язки по на-

<sup>1</sup> Алексєєв С. С. Общая теория права: В 2 т. — М.: Юрид. лит., 1982. — Т. 2. — С. 83—84.

данню транспортних послуг), в інших випадках одностороння індивідуалізація, коли фіксуються суб'єктивні права тільки однієї сторони правовідношення (наприклад, право транспортного органу встановлювати правила завантаження).

*Отже, норма права є основою або необхідною передумовою виникнення, зміни і припинення правовідносин. В юридичній літературі під правовідносинами розуміються врегульовані нормами права суспільні відносини, в яких сторони виступають як носії взаємних прав і обов'язків, установлених і гарантованих державою.*

Дійсно, право — це особливий регулятор суспільних відносин. У своєму соціальному і юридичному змісті воно достатньо чітко виражає владні засади. Ані цивільно-правові, ані адміністративно-правові відношення, ані які інші правовідносини не виникають самі по собі, оскільки вони узаконені й виникнення їх зумовлено нормами права. Отже, влада проявляє себе в усіх випадках, оскільки вона має змогу спонукати суб'єкти діяти в інтересах влади.

Нагадування про владну природу права має пряме відношення до виявлення змісту транспортних правовідносин, проблема яких завжди була гостро дискусійною для поняття сутності транспортного права взагалі і засобів транспортно-правового регулювання зокрема.

В юридичній літературі й досі вважається, що транспортні правовідносини мають всі ознаки цивільно-правових відносин<sup>1</sup>, які врегульовані нормами цивільного права на підставах договору перевезень і не враховують інші засоби транспортно-правового регулювання. Звичайно, транспортне право як комплексна галузь права регулює і значне коло інших суспільних відносин (цивільних, трудових, земельних), що ґрунтуються на рівності сторін суб'єктів цих відносин.

Проте, транспортне право — це окрема спеціальна галузь права і відповідно транспортні правовідносини мають свої особливі ознаки, серед яких можна виділити такі.

1. Транспортні правовідносини складаються у сфері, де перевезення виступає у формі процесу виробництва на транс-

<sup>1</sup> Див.: Егизаров В. А. Транспортное право: Учеб. пособие. — М.: Юрид. лит., 1999. — С. 5—8; Сиваков О. В., Новоселыца А. Б., Ермолаев В. Г., Маковский Ю. Б. Транспортное право: Учеб. пособие. — М.: «Былина», 2000. — С. 6—8.

порті, закінченим продуктом якого є доставка вантажу до споживача або надання послуг. Вироблена в галузях промисловості та сільського господарства продукція має бути доставлена до споживача — це основне завдання транспорту. Доведення продукту від виробника до споживача є продовженням процесу виробництва у сфері обертання «все равно, перевозит ли она людей или товары»<sup>1</sup>. Але виробництво продукції транспорту є одночасно і її споживанням. Тобто продукція транспорту існує у формі корисного ефекту (діяльності).

2. Транспортні правовідносини виникають у разі обов'язкової участі відповідного транспортного органу або посадової особи цього органу (підприємства, організації, установи). Для цих відносин характерна наявність державно-владного організуючого впливу або виконавчо-розпорядчої діяльності (наявність відповідних нормативних актів, планів перевезень, графіків руху транспортних засобів, дозволів на використання шляхів сполучення, ліцензування тощо).

3. Транспортні правовідносини можуть виникати за ініціативою будь-якої із сторін. Проте згода чи бажання другої сторони майже завжди є обов'язковою (крім випадків, передбачених законодавством — військові перевезення, перевезення у зв'язку з введенням у країні особливого стану, ліквідація наслідків стихійного лиха та ін.). Наявність згоди другої сторони відокремлює транспортні правовідносини від адміністративних.

4. Транспортні правовідносини виникають з приводу експлуатації транспортних засобів і шляхів сполучення, які виконують роль засобів виробництва, а відповідно і роль засобів праці робітників транспорту.

5. Предметом транспортних правовідносин завжди є діяльність з надання послуг. Як зазначає В. В. Луть, головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг невідільне від діяльності особи, яка надає послуги. Корисний ефект такої діяльності не виступає у вигляді певного осяжного матеріалізованого результату, як це має місце у підрядних договорах, а полягає у самому процесі надання послуги<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Маркс К., Энгельс Ф. Собр. соч. — Т. 26. — Ч. I. — С. 422.

<sup>2</sup> Луть В. В. Контракты у підприємницькій діяльності. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 171.

Перераховані особливості транспортних правовідносин та їхня характеристика дають змогу зробити висновок про те, що не будь-які суспільні відносини входять до кола транспортно-правових. Деякі ознаки мають місце і в інших, наприклад, цивільно-правових відносинах. Лише наявність у правовідносинах сукупності всіх наведених вище ознак дає підстави вважати його транспортним.

Самі по собі факти експлуатації транспортних засобів — рухомого складу залізниць, морських та річкових суден, авіаційного та автомобільного транспорту — не дають підстав вважати їх транспортними правовідносинами. Експлуатація транспортних засобів має правову природу договорів майнового найму, передбачених відповідною главою Цивільного кодексу України, або договору лізингу відповідно до Закону України «Про лізинг» або до статті 215 Кодексу торговельного мореплавства.

Участь транспортного підприємства (чи організації) в правовідношенні теж не дає права вважати його транспортним, оскільки це можуть бути відносини підряду на капітальне будівництво або кредитні відносини, або відносини з постачання енергетичних та інших ресурсів чи зберігання, страхування та інші зобов'язання, де однією із сторін може бути транспортне підприємство чи організація. Отже, послуга, яка надається з допомогою транспорту, сама по собі не породжує транспортне правовідношення.

Ще раз зазначимо, що для визнання правовідношення транспортним необхідна сукупність усіх зазначених вище ознак.

Транспортні правовідносини мають свою структуру, яка складається з таких елементів:

- а) юридична основа;
- б) юридичні факти;
- в) суб'єкти транспортних правовідносин;
- г) об'єкти транспортних правовідносин;
- г) зміст правовідношення.

Юридичною основою транспортних правовідносин є транспортно-правові норми, що містяться у законодавчих і нормативних актах. Ці норми опосередковують зміст транспортних правовідносин, визначають права і обов'язки учасників таких відносин, їхню поведінку і впливають на характер і мету діяльності.

Юридичні факти — це певні дії та події, які слугують фактичною підставою для виникнення, зміни чи припинення транспортних правовідносин.

Дії — це результат діяльності і волевиявлення людей. Дії бувають як правомірні, так і неправомірні.

Правомірні дії — це такі юридичні факти, що відповідають вимогам транспортного законодавства та умовам про надання транспортних послуг.

Неправомірні дії — це такі дії або бездіяльність, що не відповідають вимогам законодавства, порушують транспортно-правові норми, а також умови надання послуг. Наприклад, несвоєчасна подача транспортних засобів під навантаження чи розвантаження визнається порушенням умов надання послуг і тягне за собою юридичну відповідальність.

Події — це явища, незалежні від волі людей, але мають юридичне значення у разі невиконання або неналежного виконання умов про надання послуг і притягнення до юридичної відповідальності. Це, зокрема, непереборна сила, стихійне лихо — повінь, пожежа, інші природні явища.

Суб'єктами транспортних правовідносин є конкретні їх учасники (сторони) — юридичні та фізичні особи, які наділені правами та обов'язками у сфері транспортної діяльності, надання послуг, передбачених транспортно-правовими нормами. Ними можуть бути промадяни, підприємства, організації, державні органи, недержавні структури тощо. У законодавчих і нормативних актах вони зазначаються узагальненою термінологією як вантажовідправник, перевізник, вантажодержувач, пасажир.

Об'єктом транспортних правовідносин є суспільні відносини, що уособлюють у собі характер діяльності суб'єктів і юридичні наслідки їх поведінки щодо забезпечення потреб населення та виробництва в перевезеннях і надання транспортних послуг.

Деякі автори, уникаючи пострадянського словосполучення «суспільні відносини» вказують на правові відносини в тій чи іншій галузі права, спрямовані на виконання відповідних дій з метою задоволення певних інтересів<sup>1</sup>. Наприклад,

<sup>1</sup> Див.: Муніципальне право України: Підроз'яз / За ред. В. Ф. Погорілка, Г. Ф. Фрельського. — К.: Юрінком Інтер, 2001. — С. 24; Сирота І. М. Право соціального забезпечення в Україні. — Х.: «Одіссей», 2001. — С. 86.

Д. В. Боброва зазначає, що об'єкт цивільно-правових відносин — це те, на що спрямовано суб'єктивне право і суб'єктивний обов'язок з метою задоволення відповідних інтересів, а об'єктами цивільних правових відносин вона вважає, що є а) речі; б) дії, у тому числі послуги; в) результати духовної та інтелектуальної творчості; г) особисті немайнові блага<sup>1</sup>, що, звичайно, не викликає сумніву. Але відносини, врегульовані нормами права, не можуть бути поза суспільними відносинами й виключати з уживання словосполучення «суспільні відносини», на нашу думку, не має сенсу.

*Отже, об'єктом транспортних відносин є врегульовані нормами транспортного права суспільні відносини, які уособлюють в собі дії, спрямовані на забезпечення потреб населення і виробництва в перевезеннях і надання транспортних послуг.*

Зміст правовідношення характеризує сукупність прав і обов'язків учасників цих відносин, їх правові інтереси, взаємовідносини, предмет і мету таких відносин. В юридичній літературі це зазначається як статус, компетенція, повноваження, суб'єктивні права і юридичні обов'язки суб'єктів відносин, їх гарантії і відповідальність<sup>2</sup>.

Транспортні правовідносини є багатогранними за своїм змістом і формами, умовами функціонування і розвитку та іншими ознаками. Їх можна класифікувати за інститутами й нормами транспортного права, за суб'єктами і об'єктами транспортних правовідносин, за повноваженнями, за простором і часом, за організаційними і правовими формами тощо. Транспортні правовідносини можна поділити також за змістом на матеріальні і процесуальні, за формою — на короткотермінові й довготермінові; за простором — на місцеві, регіональні та загальнодержавні; за правовою природою — на правомірні та протиправні.

Головну і найбільш важливу частину, на нашу думку, транспортних правовідносин складає діяльність відповідних органів з організації транспортного процесу, використання

<sup>1</sup> Цивільне право України: Підручник / За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. — К.: Юріком Інтер, 1999. — С. 73.

<sup>2</sup> Див.: Муніципальне право України: Підручник / За ред. В. Ф. Погорілка, О. Ф. Фрицького. — К.: Юріком Інтер, 2001. — С. 25; Гончарук С. Т. Адміністративне право України: Навч. посібник. — К., 2000. — С. 32–33.

засобів перевезень і шляхів сполучень та діяльності по наданню транспортних послуг і забезпечення потреб населення і виробництва в перевезеннях. У цьому зв'язку найбільш значний інтерес становить класифікація транспортних правовідносин за характером юридичних зв'язків між сторонами цих відношень, які поділяються на вертикальні та горизонтальні.

*Вертикальні транспортні правовідносини* — це відносини субординаційного характеру. Вони виражають юридичну залежність однієї сторони від другої. Це взаємовідносини, які існують між органами виконавчої влади як, наприклад, відносини між Міністерством транспорту України і Державною адміністрацією залізничного транспорту (Укрзалізниця). Вони, як правило, виникають з приводу організації транспортного процесу, використання засобів перевезень і шляхів сполучень. Звичайно, вирішення цих питань не може здійснюватися без державного впливу в галузі транспорту. Стаття 3 Закону України «Про транспорт» закріплює головну мету і завдання державного управління в галузі транспорту:

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

безпечне функціонування транспорту;

обмеження монополізму і розвиток конкуренції;

координація роботи різних видів транспорту;

ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;

охорона дозвілля від шкідливого впливу транспорту тощо.

Тобто складається відповідна управлінська вертикаль, яка найбільш традиційна у транспортних відносинах, де всі структури майже напіввоєнізовані (спеціальні ранги, звання, знаки розрізнення, уніформа; чітка субординаційна побудова органів управління і т. ін.).

Вертикальні транспортні правовідносини існують і тоді, коли одна із сторін, наділена певним обсягом владних повноважень, має право видавати акти, здійснювати приписи, які є обов'язковими для іншої сторони. Прикладом цього може бути закріплене Статутом залізниць України право Міністерства транспорту України затверджувати Правила перевезення вантажів, пасажирів, багажу, Технічні умови навантаження і кріплення вантажів, інші нормативні акти (ст. 5 Статуту залізниць України), які є обов'язковими для пасажирів, вантажовідправників і вантажоодержувачів. Статтею 21 цього Статуту передбачено, що начальник залізниці та уповноважені

ним послдові особи за заявою вантажовідправника без додаткової оплати:

- а) дозволяють завантаження понад план та поза планом;
- б) змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення в порядку та розмірах, установлених Правилами;
- в) дозволяють внутрішньостанційні перевезення вантажів.

Отже, наочно виявляється метод владної підпорядкованості і нерівності сторін у той час, як деякі автори вважають, що транспортні правовідносини — це врегульовані нормами цивільного права зобов'язання, в основі яких лежать цивільно-правові норми, зокрема договір про перевезення<sup>1</sup>. Навіть сам договір про перевезення, який є оплатним, двостороннім<sup>2</sup> у більшості випадків укладається на основі плану перевезень (владно-правового акта). Крім цього, укладення договору перевезень, на нашу думку, теж не передбачає повної рівності сторін, оскільки оформлення договору перевезень здійснюється спеціальними транспортними документами — квитками, накладними, квитанціями тощо — форма і порядок заповнення яких затверджується Мінтрансом. Оплата за перевезення також не відзначається рівністю сторін, оскільки тарифи на перевезення пасажирів, вантажів, багажу встановлюються у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України, а в деяких випадках встановлюються відповідними залізницями, місцевими органами виконавчої влади, іншими транспортними органами. Тобто істотні умови договору перевезень встановлюються одноособово, інша сторона може тільки погоджуватися чи ні з цими умовами. Це ще раз унаочнює специфіку транспортних правовідносин і взагалі норм транспортного права як окремої комплексної галузі права.

Характерна особливість вертикальних відносин полягає в тому, що в них найбільш виразно виявляється метод владної підпорядкованості учасників відносин. Владною стороною при цьому у більшості випадків виступає відповідний суб'єкт органів транспорту або органів виконавчої влади. Усі вертикальні відносини такого типу практично виражають юридичну залежність однієї сторони від другої.

<sup>1</sup> Див.: Романович А. Н. Транспортные правоотношения. — М.: Юрид. лит., 1984.

<sup>2</sup> Див.: Зобов'язальне право: теорія і практика / За ред. О. В. Дзери. — К.: Юрінком Інтер, 2000. — С. 574.



Транспортні правовідносини не завжди бувають відносинами, що будуються за методом влади і підпорядкування. У багатьох випадках транспортні відношення будуються на умовах рівності сторін, де права одних суб'єктів відповідають обов'язкам інших, і навпаки. В юридичній літературі такі відносини прийнято називати горизонтальними<sup>1</sup>.

Горизонтальними транспортними правовідносинами визнаються відношення, в межах яких сторони відносно фактично і юридично рівноправні. Це відносини, учасники яких не перебувають у підпорядкуванні один одного. Саме такі відносини при певному виключенні, виникають:

- з договору про перевезення вантажів;
- договору про буксирування;
- договору про експлуатацію під'їзних колій, подачу та збирання вагонів;
- договору про перевезення пасажирів і багажу;
- договору про експедицію тощо.

Вони характеризуються:

- наявністю однакового правового рівня сторін;
- відсутністю будь-якої форми співпідпорядкованості;
- відсутністю юридично-владного волевиявлення одної сторони відносно другої.

Таким чином, транспортні правовідношення — це врегульовані нормами транспортного права дії, спрямовані на забезпечення потреб населення і виробництва в перевезеннях та наданні транспортних послуг.

Захист транспортних правовідносин здійснюється як в судовому, так і в адміністративному порядку. Судовий захист гарантується Конституцією України та іншими законами України вляхом не тільки оскарження протиправних дій посадових осіб, а й поданням позову стосовно предмета захисту. В адміністративному порядку розглядаються питання в основному щодо організації діяльності транспорту та забезпечення взаємодії різних видів транспорту.

<sup>1</sup> Див.: *Котляков В. К.* Адміністративне право України: Підручник. — К.: Юриком Інтер, 1999. — С. 89—90; *Алексин А. П., Кармаліцький А. А., Козлов Ю. М.* Адміністративное право Российской Федерации: Учебник. — М., 1996. — С. 87—89.

**Питання для самоперевірки**

- ▶ *Визначте поняття, ознаки і структуру норм транспортного права.*
- ▶ *Дайте визначення джерела транспортного права. Назвіть систему джерел транспортного права.*
- ▶ *Акти державного управління транспортом, їхні види та порядок видання.*
- ▶ *Взаємодія національного транспортного права з міжнародним.*
- ▶ *Дайте визначення поняття транспортних правовідносин.*
- ▶ *Назвіть суб'єкти, об'єкти та визначте зміст транспортних правовідносин.*
- ▶ *Укажіть ознаки транспортних правовідносин.*
- ▶ *Визначте структуру транспортних правовідносин.*
- ▶ *Дайте характеристику видів транспортних правовідносин.*

## Глава 3

# Організаційно-правові засади діяльності транспорту в Україні

---

### § 1. Поняття та структура транспортної системи України

**Т**ранспорт як галузь економіки являє собою систему організації суспільного виробництва, засновану на єдності його елементів, включаючи підприємства, організації, фірми та певні виробничі комплекси, такі як залізничний транспорт, автомобільний транспорт та ін.

Транспортні виробничі комплекси характеризуються однорідністю операцій, що виконуються, та подібністю технологічних циклів, у своїй сукупності вони утворюють важливу галузь економіки — транспорт, який є самостійною галуззю господарства, але який може нормально функціонувати та розвиватися тільки за умови взаємодії з іншими галузями економіки, що зумовлено суспільним характером виробництва.

Сукупність транспортних виробничих комплексів з урахуванням юридичних і економічних чинників складають єдину, цілісну транспортну систему, яка покликана задовольнити потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях. У цьому понятті міститься цілий комплекс відповідних елементів і транспортних ланок, які в сукупності становлять єдину транспортну систему України, призначену, згідно зі ст. 21 Закону України «Про транспорт»:

1) задовольняти вимоги суспільного виробництва та національної безпеки;

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

3) забезпечувати зовнішньоекономічні зв'язки України.

Ця система дуже складна і нараховує певну кількість підсистем, які є організаційною основою значної кількості підприємств, установ і організацій, що діють безпосередньо в галузі транспорту. Так, наприклад, якщо розглядати автомобільний транспорт та його склад, то згідно зі ст. 30 Закону України «Про транспорт», до складу автомобільного транспорту входять підприємства автомобільного транспорту, які здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, авторемонтні та шиноремонтні підприємства, рухомий склад автомобільного транспорту, транспортно-експедиційні підприємства, а також автовокзали й автостанції, навчальні заклади, ремонтно-будівельні організації і соціально-побутові установи, інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, які забезпечують роботу автомобільного транспорту.

Відповідно до Закону України «Про транспорт» (статті 21–37), до транспортної системи України входять:

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

2) промисловий залізничний транспорт;

3) відомчий транспорт;

4) трубопровідний транспорт;

5) шляхи сполучення загального користування.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Отже, сукупність внутрішньо узгоджених взаємов'язаних соціально однорідних транспортних засобів, з допомогою яких забезпечується організуючий і стабілізуючий вплив на виконання основних завдань в перевезеннях, відображає структуру і складає єдину цілісну транспортну систему.*

Важливе значення законодавець приділяє функціонуванню єдиної транспортної системи в особливий період. Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» від 20 жовтня 1998 р.<sup>1</sup> встановлює правові та організаційні основи її функціонування виходячи з положень законів України «Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію», «Про транспорт», «Про оборону України» та інших нормативно-правових актів з питань мобілізаційної підготовки та мобілізації.

<sup>1</sup> ВВР України. — 1998. — № 52. — Ст. 318.

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

Основними завданнями єдиної транспортної системи в особливий період є: забезпечення потреб в перевезеннях; своєчасна поставка транспортних засобів Збройним Силам України та іншим військовим формуванням; проведення ремонту транспортних засобів; технічне прикриття та відбудова найважливіших об'єктів і споруд оборонного значення; виробництво промислової продукції військового та загального призначення, необхідної для функціонування транспорту.

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

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

**Д**ержавне управління — складне і багатогранне явище. З ним пов'язане з'ясування суті, змісту та форми держави, розкриття функціональних, організаційно-структурних і політико-правових параметрів виконавчої влади як окремої гілки державної влади, особливість якої полягає в тому, що саме у процесі її реалізації відбувається реальне втілення в життя законів і нормативних актів на управління важливими процесами суспільного розвитку<sup>1</sup>.

Державне управління має своїм основним призначенням здійснення виконавчої влади, у процесі якої реалізуються зав-

<sup>1</sup> Див.: Державне управління: Теорія і практика / За заг. ред. В. Б. Азер'янова. — К.: Юрінком Інтер, 1998. — С. 37–38.

дання, функції та інтереси держави. Разом з тим для безпосереднього управління галузями економіки, соціально-культурної сфери та адміністративно-політичною діяльністю характерною є розпорядча діяльність. Виконавча і розпорядча діяльність органів виконавчої влади має свої характерні риси:

— по-перше, ця діяльність має загальнодержавний характер і охоплює найбільш важливі сторони життя суспільства;

— по-друге, ця діяльність спрямована на виконання законів України, інших нормативних актів, а також міжнародних правових актів;

— по-третє, ця діяльність носить організаційний зміст, за допомогою якого здійснюється безперервний, постійний і цілеспрямований вплив на волю громадських колективів з метою регулювання і координації їх спільної праці;

— по-четверте, ця діяльність носить юридично-владний розпорядчий характер.

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

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

Законодавством України визначені мета і завдання державного управління в галузі транспорту на принципах, закріплених Конституцією України і досить повно висвітлених в юридичній літературі<sup>1</sup>.

Управління в галузі транспорту має забезпечувати своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України; захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування; безпечне функціонування транспорту; додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи; захист економічних інтересів України та закон-

<sup>1</sup> Див.: Адміністративне право України: Підручник / За ред. Ю. П. Битяка. — Хирків: Право, 2000. — С. 8—10; Колтаков В. К. Адміністративне право України. Підручник. — К.: Юрінком Літер, 1999. — С. 21—32.

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

Ще конкретніше визначені цілі й завдання державного регулювання в галузевих нормативних актах. Стаття 4 Закону України «Про залізничний транспорт» установлює, що з метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови й порядок організації діяльності залізничного транспорту. Крім того, управління процесом перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями провадиться централізовано і належить виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарського суб'єкта.

В Законі України «Про автомобільний транспорт» (ст. 6) закріплюється, що основним завданням державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є формування ринку його послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики.

Держава здійснює регулювання діяльності цивільної авіації через Міністерство транспорту України та Комітет по використанню повітряного простору України за такими напрямками: забезпечення розвитку цивільної авіації; нагляд за безпекою польотів повітряних суден; сертифікація, реєстрація та ліцензування; регулювання використання повітряного простору і обслуговування повітряного руху; захист авіації України від незаконного втручання в її діяльність та інші (ст. 3 Повітряного кодексу України). Аналогічні цілі та завдання державного регулювання торговельного мореплавства закріплені у ст. 3 Кодексу торговельного мореплавства України щодо розвитку мореплавства, його правового забезпечення та умов праці на морському транспорті.



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

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

У процесі управління здійснюються різноманітні за своїм призначенням і характером функції, які формуються на основі обміну організаційних, економічних і технічних потреб транспортного процесу та його управління, а також відповідно до чинного законодавства і компетенції органів управління.

Найбільш узагальненими функціями державного управління для усіх видів транспорту є такі.

І. Функції, пов'язані з експлуатаційною діяльністю транспортних засобів, до яких належать:

— координація роботи підприємств, установ та організацій автомобільного, авіаційного, залізничного, морського і річкового транспорту, дорожнього господарства та їхніх об'єднань;

— підготовка і направлення рухомого складу транспортних засобів відповідно до планів перевезень і укладених договорів;

— складання і узгодження графіка руку транспортних засобів;

— забезпечення розвитку ремонтної бази транспортних засобів і рухомого складу, розроблення і впровадження в практику сучасних засобів автоматки, телемеханіки, зв'язку, енергетики, обчислювальної техніки;

— розроблення та впровадження нових маршрутів вантажних і пасажирських перевезень у внутрішньому та міжнародному сполученні;

— встановлення технічних вимог до нових видів рухомого складу і обладнання, формування замовлень для промисловості та контроль за їх виконанням;

— придбання нового рухомого складу і контейнерів, забезпечення їх капітального ремонту та модернізації.

2. Функції, пов'язані з правовим забезпеченням діяльності транспортної системи:

— розроблення та затвердження в установленому порядку Правил перевезень вантажів, технічні умови навантаження і кріплення вантажів, Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, Правила дорожнього руху, правила надання послуг, інші нормативні акти, пов'язані з забезпеченням на транспорті норм санітарного стану і гігієни, безпеки руху транспортних засобів, охорони праці та пожежної безпеки, сертифікації і технічної експлуатації рухомого складу, правил поведінки громадян на транспорті та їх безпеки;

— затвердження статутів (положень) підприємств, укладення і розірвання контрактів з керівниками підприємств, підготовка та укладення договорів;

— участь у розробці і підготовці міжнародних договорів, представлення інтересів транспорту України у міжнародних організаціях;

— відповідно до Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» від 1 червня 2000 р.<sup>1</sup> забезпечення ліцензування діяльності про надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів на всіх видах транспорту.

3. Функції, пов'язані з фінансово-економічною діяльністю:

— формування ринку послуг, утворення нових організаційних структур усіх форм власності;

— формування і реалізація єдиної тарифної та цінової політики на транспорті, організація проведення розрахунків за перевезення вантажів і пасажирів, здійснення інноваційної та інвестиційної політики;

— управління майном, що перебуває у загальнодержавній власності та закріплення його за підприємствами; здійснення контролю за ефективністю використання і збереженням закріпленого за підприємствами державного майна.

4. Функції, пов'язані з соціальним розвитком, охороною навколишнього середовища:

— здійснення добору кадрів у системі Мінтрансу, організація роботи з підготовки і перепідготовки та підвищення кваліфікації працівників транспортного комплексу і дорожнього господарства;

<sup>1</sup> ВВР України. — 2000. — № 36. — Ст. 299.

— формування галузевих програм наукових, проектних і проектно-конструкторських розробок, впровадження в практику досягнень науки і техніки та нових технологій;

— здійснення заходів, спрямованих на створення безпечних умов праці, соціальний захист працівників транспорту, поліпшення житлових і культурно-побутових умов;

— розробка та здійснення заходів, спрямованих на зменшення шкідливого впливу транспорту на навколишнє природне середовище.

5. Функції, пов'язані з адміністративно-політичною діяльністю:

— вжиття заходів щодо розвитку єдиної транспортної системи України, створення і функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів та інфраструктури транспортного комплексу і дорожнього господарства України;

— вжиття заходів щодо реалізації галузевого співробітництва України з Європейським Союзом, підготовки пропозицій про укладення та денонсацію міжнародних договорів;

— здійснення управління єдиною транспортною системою України в особливий період;

— контроль за станом профілактики і попередження правопорушень, додержанням законодавства України та міжнародних договорів;

— розробка і здійснення заходів стосовно захисту державної, службової та комерційної таємниці;

— організація та забезпечення мобілізаційної підготовки і цивільної оборони на транспорті, розробка заходів на час ліквідації наслідків аварій, стихійного або іншого лиха.

Вивчення та аналіз зазначених функцій показує, що транспорт є самостійною галуззю економіки, до складу якої входять комплексні системи — авіаційний, автомобільний, залізничний, морський, річковий, повітряний транспорт, міський електротранспорт, метрополітен тощо, які крім процесу транспортування включають організаційні (управлінські) процеси, процеси матеріального та нематеріального виробництва; охоплюють значну кількість працюючих; розташовуються на всій території України та мають у своїй структурі підприємства й організації різних форм власності. Отже, і його правове регулювання вотребує значної комплексної нормативної бази, яка може презентувати себе як окрема

комплексна галузь національного права України і ніякі цивільно-правові договори перевезення не врегулюють зазначені у функціях організаційні (управлінські) питання. Тому транспортне право може існувати як самостійна галузь права. Ці обставини необхідно підкреслювати тому, що в літературі існує думка, згідно з якою підставою утворення галузі права може бути тільки наявність окремо кодифікованої самостійної галузі законодавства<sup>1</sup>.

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

### § 3. Суб'єкти (органи), які здійснюють управління транспортом, їхня структура й повноваження

**В** юридичній літературі під суб'єктами управління розуміють носія прав і обов'язків у тій чи іншій сфері правовідносин, здатного своїми діями реалізовувати надані права і виконувати покладені на них обов'язки<sup>2</sup>. Це означає, що суб'єкт права повинен мати комплекс передумов, які б дозволяли надати йому певні суб'єктивні права і обов'язки.

До таких передумов належать:

1) наявність певної організаційно-правової форми, в якій здійснюється господарська або управлінська діяльність. Організаційно-правова форма передбачає, по-перше, певну структуру суб'єкта (органа управління), яка регулюється нормами права, статутним або штатно-посадовим розкладом і, по-дру-

<sup>1</sup> Див.: Явич Л. С. Право развитого социалистического общества. Сущность и принципы. — М.: Юрид. лит., 1978. — С. 95—96.

<sup>2</sup> Див.: Колтаков В. К. Административное право Украины: Підручник. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 96.

ге, порядок створення, діяльності, реорганізації та ліквідації, який в основному встановлюється законодавством України;

2) зовнішня відокремленість, яка характеризується наявністю системоутворюючих ознак, а саме: юридично відокремлене і закріплене майно, самостійний баланс, поточний та інші рахунки в банках, установчі документи (договір, статут, акт про створення суб'єкта, положення) та інші атрибути;

3) здатність виражати і здійснювати волю у відносинах з державою або державну волю в процесі управління, можливість набувати від свого імені майнові й особисті немайнові права, вступати в зобов'язання і виступати в судових органах.

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

Управління транспортом як цілісною єдиною системою персоніфіковано, уніфіковано та розподілено між органами державної влади відповідно до їх компетенції.

Управління транспортом здійснюють:

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

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

До компетенції Верховної Ради України з питань діяльності транспорту віднесено:

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

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

Щодо органів виконавчої влади, то в цілому в системі, як зазначає В. Б. Авер'янов, виділяються структурні ланки трьох організаційно-правових рівнів:

- 1) вищий рівень — Кабінет Міністрів України (у функціональній взаємодії з Президентом України);
- 2) центральний рівень — міністерства, державні комітети, інші підвідомчі Кабінету Міністрів України органи виконавчої влади;
- 3) місцевий рівень, на якому діють:

- а) органи виконавчої влади загальної компетенції — Рада Міністрів Автономної Республіки Крим, обласні, районні, Київська і Севастопольська міські державні адміністрації та
- б) органи спеціальної — галузевої — компетенції, котрі безпосередньо підпорядковані центральним органам виконавчої влади і перебувають у так званому подвійному підпорядкуванні<sup>1</sup>.

Враховуючи специфіку управління транспортом, на нашу думку, до центрального організаційно-правового рівня можна віднести урядові органи, які діють у складі Міністерства транспорту України, йому підпорядковуються і виконують функції державного управління окремими підгалуззями транспортного комплексу — автомобільним, авіаційним, залізничним, морським та річковим транспортом.

<sup>1</sup> Державне управління: Теорія і практика / За заг. ред. В. Б. Авер'янова. — К.: Юрінком Інтер, 1998. — С. 50.

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

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

- 1) видання статутів окремих видів транспорту;
- 2) регулювання безкоштовних перевезень пільгових категорій громадян;
- 3) визначення діяльності транспортно-експедиційних організацій та виконання ними комплексу послуг;
- 4) порядок ліцензування транспортної діяльності;
- 5) спеціальні питання охорони й супроводження вантажів;
- 6) видання спеціальних положень (наприклад, по координації діяльності транспорту);
- 7) утворення й реорганізація центральних транспортних органів, призначення й звільнення їх керівників;
- 8) порядок встановлення охоронних зон, їх розміри та режим на них;
- 9) визначення тарифної політики.

Крім цих напрямків, які є загальними для транспортного комплексу в цілому, Кабінет Міністрів здійснює свою діяльність і в окремих галузях транспорту.

Так, для залізничного транспорту загального користування Кабінет Міністрів:

- а) визначає порядок на заставу майна, що перевозиться;
- б) встановлює державні замовлення у відношенні перевезень пасажирів, вантажів, вводить нові потужності та забезпечує модернізацію технічних засобів;
- в) затверджує положення про відомчу воєнізовану охорону;
- г) встановлює порядок з мобілізаційної підготовки залізничного транспорту;
- г) затверджує спеціальні переліки категорій робітників залізничного транспорту.

У сфері дорожнього руху:

- а) контролює виконання законодавства про дорожній рух;
- б) визначає єдиний порядок організації дорожнього руху та його безпеки;

в) встановлює єдині вимоги з проектування, будівництва, утримання й охорони автомобільних шляхів, вулиць і залізничних переїздів, затверджує програми їх будівництва;

г) затверджує положення про службу безпеки дорожнього руху;

г) затверджує правила дорожнього руху;

д) визначає правила ввозу транспортних засобів на територію України;

е) встановлює порядок сертифікаційних випробувань для серійного виробництва транспортних засобів;

є) встановлює порядок видачі посвідчень на право управління транспортними засобами.

У сфері діяльності водного транспорту:

а) затверджує перелік внутрішніх водних шляхів, віднесених до категорії судноплавних;

б) вирішує спеціальні питання проведення технічного нагляду за суднами;

в) встановлює порядок ведення Державного суднового реєстру України і Суднової книги України;

г) визначає перелік Морських портів, які відкриті для заходу іноземних суден.

У сфері діяльності авіаційного транспорту:

а) затверджує положення про розмір державних зборів;

б) встановлює визначені межі польотів, наприклад мінімальну висоту польоту;

в) вирішує спеціальні питання страхування.

У сфері діяльності трубопровідного транспорту:

а) визначає і встановлює порядок ліцензування діяльності в цій галузі;

б) визначає органи, які здійснюють управління майном підприємств, установ і організацій трубопровідного транспорту;

в) затверджує Правила охорони магістральних трубопроводів;

г) визначає особливості застосування Закону України «Про трубопровідний транспорт» у частині функціонування промислового трубопровідного транспорту;

г) на основі законодавства України видає інші акти, які стосуються галузі трубопровідного транспорту.

Отже, ми бачимо, що «управлінська воля» Кабінету Міністрів охоплює базові сторони діяльності транспорту, впли-



ваючи на які, досягається вирішення поставлених перед транспортом завдань.

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

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

- розробляє та впроваджує заходи, спрямовані на становлення єдиної транспортної системи України;
- розробляє й реалізує заходи з вдосконалення взаємодії усіх видів транспорту і координацію їх діяльності;
- забезпечує реалізацію єдиної державної економічної, тарифної, інвестиційної, науково-технічної й соціальної політики на транспорті;
- організовує роботу з забезпечення безпеки на транспортному комплексі та його надійності;
- організовує розробку й експертизу проектів державних програм розвитку транспортного комплексу й бере участь в їх виконанні;
- здійснює (в межах своїх повноважень) функції з управління державним майном підприємств, які перебувають у загальнодержавній власності та у сфері управління Мінтрансу;
- виступає державним замовником наукових досліджень комплексного характеру з економічних, технологічних, організаційних та екологічних проблем розвитку транспорту;
- подає в установленому порядку пропозиції про зміну умов функціонування транспорту, які відносяться до оподаткування, кредитування, та про визначення особливостей приватизації й демонополізації підприємств;

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

— визначає порядок укладення контрактів з керівниками державних підприємств.

На основі вищенаведеного та на основі транспортного законодавства України і підзаконних нормативно-правових актів, слід зазначити, що вся оперативна управлінська діяльність в галузі транспорту покладена на Міністерство транспорту України й будь-які питання господарської діяльності транспортних підприємств не відбуваються без прямого чи побічного впливу (участі) Міністерства транспорту України. Для прикладу: річкові порти в Україні — це акціонерні товариства, які можуть самостійно проводити свою господарську діяльність. Проте, завдяки покладенню на Мінтранс державновладним повноваженням, він активно впроваджує економічну й соціальну політику в діяльності річкових портів.

Структурно Міністерство транспорту України складається з кількох державних департаментів і адміністрацій за напрямками транспортної діяльності. Сучасна організаційна структура державного управління транспортом України була сформована в кінці 1995 року на основі двох Указів Президента України (№ 826/95 та № 1186/95). За цей проміжок часу вона поступово набула розквіту. З метою вдосконалення структури органів виконавчої влади та підвищення ефективності державного управління Указом Президента України «Про зміни у структурі центральних органів виконавчої влади» від 15 грудня 1999 р. № 1573/99 з наступними змінами і доповненнями в структуру Міністерства транспорту України були внесені істотні зміни, а саме: було ліквідовано Державні адміністрації морського та річкового транспорту, автомобільного транспорту та авіаційну авіакомпанію з покладенням їх функцій на Міністерство транспорту України, тобто діяльність цих видів транспорту стала у безпосередньому підпорядкуванні Мінтрансу і в його складі створені структурні підрозділи за напрямками транспортної діяльності.

Згідно з цим, тепер існують такі державні органи управління окремими підгалуззями транспортного комплексу:

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

2. На авіаційному транспорті — Державний департамент авіаційного транспорту (Укравіатранс) як урядовий орган державного управління, що діє у складі Мінтрансу та йому підпорядковується. Положення про Державний департамент авіаційного транспорту затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2000 р. № 573.

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

До сфери управління Укрзалізниці входять Донецька, Львівська, Одеська, Південна, Південно-Західна та Придніпровська залізниці, а також інші об'єднання, підприємства, установи і організації залізничного транспорту за переліком, визначеним Мінтрансом.

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

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

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

Ця структура дозволяє спеціалізуватися в одній галузі транспорту, а також і взаємопов'язувати ці галузі через спільне керівництво (один Міністр), проведення спільної політики, характерної для транспортного комплексу в цілому. Слід також зазначити, що Міністерство транспорту України через

ці підрозділи безпосередньо спілкуються з транспортними підприємствами та їхніми комплексами, що дозволяє в деяких обставинах вийти на безпосередній зв'язок: Міністерство транспорту України — окреме підприємство (порт, пароплавство) в особах керівників цих окремих транспортних структур.

Вважається за доцільне зазначити далі основні моменти діяльності Міністерства транспорту України в окремих ланках транспорту (підгалузах транспорту).

У сфері залізничного транспорту Міністерство транспорту України:

а) подає пропозиції Кабінету Міністрів України про створення, реорганізацію, ліквідування і визначення територіальних меж залізниць України, на призначення і звільнення їх керівників;

б) дає (або ні) погодження на приватизацію майна залізниць відповідної категорії;

в) дає (або ні) погодження на закриття малодіяльних збиткових залізничних ділянок, станцій і залізничних під'їзних шляхів;

г) здійснює державний нагляд за безпекою руху;

г) дає (або ні) погодження на тимчасові введення обмежень щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лика, виникнення надзвичайних обставин, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення;

д) контролює порядок відшкодування збитків внаслідок порушення договірних обов'язків.

У сфері дорожнього руху (згідно з Законом України «Про дорожній рух») така діяльність Міністерства транспорту України законодавцем визначена не персоніфіковано (приховано). Однак, за загальним правилом, це міністерство в межах своєї компетенції забезпечує безпеку дорожнього руху, несе відповідальність за виконання програм (державних і галузевих) у сфері дорожнього руху, сприяє підприємствам, установам і організаціям, які входять до його складу, у здійсненні заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху. Міністерство може виконувати окремі функції міжгалузевого управління у сфері дорожнього руху і його безпеки. Крім того, на Міністерство транспорту України покладені повноваження по затвердженню Положення про діяльність комісії по безпеці руху.

У сфері морського і річкового транспорту:

- 1) регулює торговельне мореплавання шляхом затвердження правил, інструкцій та інших нормативних актів;
- 2) затверджує Правила перевезень вантажів, пасажирів і багажу;
  - 3) бере участь в узгодженні Правил перевезень пошти;
  - 4) затверджує Правила перевезень вантажів у прямому змішаному та прямому водному сполученні;
  - 5) здійснює державний нагляд за торговельним мореплаванням України;
  - 6) бере участь у погодженні діяльності по відведенню землі і водного простору для торговельного мореплавання, будівництва та будь-якої роботи в зоні дії навігаційного обладнання та морських шляхів;
  - 7) визначає порядок присвоєння судну назви та ідентифікаційного номеру супутникового зв'язку;
  - 8) дає дозвіл на заходження в територіальні води України ядерного судна;
  - 9) встановлює порядок стягнення та розмір зборів за реєстрацію суден у Державному судовому реєстрі України чи Судовій книзі України;
  - 10) дає згоду на тимчасову врату права плавання судна під Державним прапором України (за певних умов);
  - 11) встановлює форму і правила ведення списку осіб судового екіпажу, списку пасажирів, санітарного журналу та судових радіо- і машинних журналів;
  - 12) встановлює порядок стягнення та розмір зборів за видання судових документів;
  - 13) встановлює мінімальний склад екіпажу судна, за якого дозволяється вихід у море;
  - 14) затверджує Статут служби на морських суднах;
  - 15) затверджує правила стосовно судовласника судна;
  - 16) узгоджує Інструкцію по проведенню дізнання на морських суднах;
  - 17) затверджує Положення про капітана морського торговельного порту;
  - 18) призначає капітана морського торговельного порту;
  - 19) встановлює порядок розслідування аварійних морських пригод;
  - 20) встановлює Правила контролю суден;
  - 21) затверджує Положення про державну лоцманську морську службу;

22) встановлює райони обов'язкового лоцманського про-  
ведення;

23) встановлює порядок стягнення і розмір лоцманського  
збору;

24) встановлює розмір особливої винагороди морському  
лоцману;

25) створює служби регулювання руху суден, які здійсню-  
ють радіолокаційне обслуговування суден;

26) встановлює Правила плавання в зоні інтенсивного суд-  
ноплавства;

27) затверджує Типове положення про службу регулюван-  
ня руху суден та Положення про лоцмана-оператора такої  
служби;

28) встановлює порядок стягнення та розмір збору за по-  
слуги служби регулювання руху суден;

29) встановлює платню за послуги агентських організацій;

30) у виключних випадках забороняє прийняття вантажів  
до перевезення у визначених напрямках;

31) дає дозвіл на каботажні перевезення поміж портами  
України;

32) встановлює порядок видання, перевірки і визнання  
свідчення про забезпечення відповідальності.

У сфері авіаційного транспорту:

а) регулює діяльність цивільної авіації;

б) бере участь в координації дій зі службами пошуку і ря-  
тування.

*Таким чином, з усього вищевказаного видно, що управлін-  
ський вплив Міністерства транспорту України значний і  
різномірний, він стосується всіх транспортних ланок і являє  
собою постійний прояв відповідних функцій держави.*

Як необхідне, слід зазначити і ті негативні моменти, які  
ще існують в управлінському впливі на рівні Міністерства  
транспорту України: існує неврегульованість питання про  
державне управління трубопровідним транспортом. Так, згід-  
но зі ст. 8 Закону України «Про трубопровідний транспорт»  
державне управління у сфері трубопровідного транспорту  
здійснюють центральні та місцеві органи державної виконав-  
чої влади, представницькі органи та органи місцевого само-  
врядування в межах їх компетенції відповідно до чинного за-  
конодавства України. Тут неможливо відразу вказати, який  
саме з центральних органів виконавчої влади здійснює дер-

жавне управління в цій сфері. Це може бути і Міністерство оборони України — згідно з ч. 2 ст. 8 та ч. 8 ст. 18 Закону України «Про трубопровідний транспорт» — воно здійснює безпосереднє керівництво підприємствами трубопровідного транспорту і контроль за їх діяльністю (на особливий період), це може бути НКРЕ (Національна комісія з регулювання електроенергетики) — вправі видавати ліцензії на транспортування певних речовин трубопроводами та деякі інші органи.

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

Важливим питанням постає взаємоузгодження політики в самій структурі Міністерства транспорту України поміж його окремими ланками. Так, наприклад, з прийняттям Статуту залізниць України в 1998 р. виникли деякі суперечності поміж залізничниками і водниками (портовниками).

У розглянутій управлінській ієрархії крім вищезгаданих Кабінету Міністрів України та Міністерства транспорту України існують й інші управлінські ланки. Ці ланки можна розглядати як в галузевому відношенні, наприклад Управління Одеської залізниці, так і в територіальному (регіональному відношенні), наприклад місцева державна адміністрація.

Основним суб'єктом діяльності залізничного транспорту є залізниця. Залізниця — це статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи і організації залізничного транспорту і яке при централізованому управлінні здійснює перевезення пасажирів і вантажів у визначеному районі транспортної мережі.

На сьогоднішній час в Україні налічується шість залізниць — Одеська, Придніпровська, Донецька, Південна, Південно-Західна, Львівська, загальне управління якими здійснюється Державною адміністрацією залізничного транспорту України. Залізниця є складним комплексом, призначеним здійснити весь процес, пов'язаний з транспортуванням, з першого і до останнього моменту на території сфери своєї

діяльності. Так, Одеська залізниця пролягає через територію шести областей — Одеську, Херсонську, Миколаївську, Черкаську, Вінницьку, Кіровоградську і на цій території забезпечує потреби населення та суспільного виробництва в залізничних перевезеннях; Південно-Західна залізниця є найдовшою залізничною магістраллю в Україні, що дорівнює близько 12 тисячам кілометрів і з'єднує 11 областей. Взагалі шість залізниць загальною протяжністю 23 тисячі кілометрів, по яких щодобового пересувається 2,4 тисячі потягів тільки пасажирського призначення та ще удвічі—тричі більше вантажних потягів. Щорічно залізниця перевозить 610 млн людей і понад 700 млн тонн вантажів. Усе це обслуговують 177 вокзалів, близько 2 тис. залізничних станцій. За останні роки здійснюються широкомасштабні роботи задля технічного удосконалення багатопрофільного господарства залізничного транспорту, які дозволяють йому зайняти провідне місце у транспортній системі України щодо забезпечення пасажирських і вантажних перевезень, досягнення високої продуктивності праці.

Слід зазначити, що законодавець приділив значну увагу залізницям, один з показників цього — закріплення майна залізниць у формі загальнодержавної власності (як свідчить практика, на сьогоднішній день приватизовано близько 1% залізничного транспорту, який є допоміжним, неосновним).

Як кожний суб'єкт транспортних правовідносин залізниця має свої юридичні права і обов'язки.

#### *Права залізниць:*

- встановлення межі зон підвищеної небезпеки;
- стягнення з вантажовідправників (вантажоотримувачів) пені за несвоєчасної сплати за перевезення;
- вимоги до вантажовідправників і вантажоотримувачів щодо безумовного дотримання вимог і норм у частині використання засобів механізації навантажувально-розвантажувальних робіт, тари, спеціалізованих контейнерів, що виключає пошкодження рухомого складу, споруд і приладів шляхового господарства та забезпечує збереження вантажів;
- вимоги щодо повернення вантажу, який перебуває в чужому незаконному володінні, а також щодо відшкодування збитків, які завдані викраденням, знешкодженням або його псуванням (з метою забезпечити можливість повернення власнику вантажу).



*Обов'язки залізниць:*

- забезпечення своєчасного і якісного перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти;
- сприяння розвитку інфраструктури залізничного транспорту загального користування та інфраструктури надання транспортних послуг;
- збереження вантажів, що перевозяться;
- охорона навколишнього природного середовища від шкідливого впливу залізничного транспорту загального користування;
- забезпечення безпеки життя і здоров'я громадян, які користуються її послугами, а також безпеки руху потягів;
- розвиток інфраструктури транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України, збільшення пропускної і переробної можливостей прикордонних передаточних пунктів, приведення парку рухомого складу і контейнерів, які виходять на іноземну мережу залізниць, відповідно до міжнародних стандартів і вимог (тут слід нагадати, що всі залізниці України мають вихід до державних кордонів України).

Це визначення прав і обов'язків залізниць було б неповним, якщо б не було вказано на те, що згідно зі ст. 23 Закону України «Про залізничний транспорт» визначається і відповідальність залізниць (та їхніх структурних підрозділів) за порушення договірних обов'язків при перевезеннях. Така відповідальність полягає в матеріальному відшкодуванні збитків і входить до сфери цивільно-правових (арбітражно-правових) відносин.

Якщо залізницю розглядати як систему (з певною ієрархією), то в цій системі існують відповідні лінійні ланки, основною з яких є дирекція залізничних перевезень, котрій підпорядковані залізничні станції. Такі лінійні підприємства, маючи на господарсько-виробничому рівні певні ознаки самостійності, повністю підпорядковані управлінню відповідної залізниці і планують свою діяльність на основі економічної політики залізниці.

Основними суб'єктами діяльності водних транспортних правових відносин можна визнати пароплавство (судноплавна компанія) та порт. Пароплавство — основний виробничий ланцюг водного транспорту, який являє собою об'єднання підприємств водного транспорту (на будь-якому рівні зв'язків), забезпечує прийняття, зберігання і транспортування

вантажів, перевезення пасажирів, ремонт і утримання суден, підтримку кваліфікованих фахівців для надійного функціонування всіх ланок водного транспорту.

З основних пароплавств, діючих нині в Україні, можна назвати такі:

- акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот»;
- акціонерне підприємство «Азовське морське пароплавство»;
- державна судноплавна компанія Чорноморське морське пароплавство (ЧМП);
- акціонерне товариство «Українська Дунайська судноплавна компанія» — АТ «УДАСКО»;
- судноплавна компанія «Укрферрі»;
- державна судноплавна компанія «Українське морське пароплавство».

Розглядаючи діяльність пароплавств, її можна визначити на основі такої категорії, як торговельне мореплавство, під якою ст. 1 Кодексу торговельного мореплавства України визнає діяльність, що пов'язана з використанням суден для перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, рибних та інших морських промислів, розвідування і видобування корисних копалин, виконання буксирувальних, криголамних і рятувальних операцій, прокладання кабелю, а також для інших господарчих, наукових і культурних цілей. На таку діяльність, яка входить в поняття «торговельне мореплавство» можуть мати право лише ті суб'єкти, у володінні, користуванні чи розпорядженні яких перебувають судна, при наявності в них ліцензії на таку діяльність і ця ліцензія видана у відповідності до чинного законодавства України. Це є основним з прав суб'єктів водного транспорту, оскільки лише за його наявності водні транспортні підприємства можуть виступати як суб'єкти водних транспортних правових відносин.

Найважливішим суб'єктом водних транспортних правовідносин є порт, який ми розглядатимемо на основі морського торговельного порту (оскільки йому надане більш повне врегулювання нормами права). Основою діяльності будь-якого суб'єкта права є його правовий статус. Такий правовий статус морського порту визначається в ст. 73 Кодексу торговельного мореплавства України, згідно з яким морський порт можна визнати як державне транспортне підприємство, призначене для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених

порту території та акваторії, а також для перевезення вантажів і пасажирів на належних порту судах.

Порівняно з морським портом річковий може перебувати і в недержавній формі власності (як правило, колективній, а саме — акціонерні товариства).

Основою правового статусу морського порту виступають його права та обов'язки. Ці права і обов'язки можуть проявлятися через діяльність відповідних посадових осіб порту — начальника та капітана порту.

*Права морського торговельного порту:*

— визначення аварійного стану судна (визначається капітаном порту);

— видання обов'язкових постанов, які регулюють питання безпеки руху, охорони вантажів, майна порту, суспільного порядку, проведення санітарних і протипожежних заходів у порту, охорона навколишнього природного середовища, порядок заходу суден до морського порту і виходу з нього (здійснюється начальником порту);

— надання плавучих та інших технічних засобів для рятування людей і суден, що терплять лихо (здійснює начальник порту);

— надання дозволу на вихід судна з порту (компетенція капітана порту);

— проведення портових зборів;

— вибір суднопідйомних підприємств для піднімання затопленого в морі майна.

*Обов'язки морського торговельного порту:*

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

— утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку та електрорадіонавігації;

— контроль і підтримання оголошених глибин;

— надання допомоги потерпілим;

— забезпечення перевантаження вантажів з інших видів транспорту на судно або у зворотному напрямку;

— забезпечення складських операцій з вантажем;

— забезпечення пасажирів морського транспорту якісними і своєчасними послугами та перевезеннями.

Суб'єкт морських торговельних правовідносин — морський порт як юридична особа — має свій правовий статус,

який визначається чинними нормативно-правовими актами і є основною керуючою ланкою на об'єктах водного транспорту. Слід вказати і на те, що визначення річкового порту не дається так чітко і на такому нормативному рівні як морського, що обумовлено історичним підходом до водного транспортного права, проте, виходячи з аналогії діяльності обох категорій портів (річкового і морського), можна стверджувати як про їхню специфічність, так і про деякі моменти подібності. І тому окремі події, не визначені і не врегульовані нормами права, можуть розглядатися за аналогією та її проектуванням на відповідні суспільні відносини в галузі водного транспорту.

**Автомобільне підприємство** є основною, первинною ланкою системи автомобільного транспорту України. Таке підприємство являє собою єдиний виробничо-господарський комплекс, до складу якого входять (або можуть входити) автотранспортні, авторемонтні та інші внутрішні підрозділи, названі виробничими одиницями. Використовуючи закріплене за ним майно або майно, яке є в нього за правом власності, автомобільне підприємство силами трудового колективу під керівництвом спеціально уповноважених на те осіб (дирекція) або власників виконує виробничо-господарську діяльність (по перевезенням, наданню інших транспортних послуг) відповідно до державних програм розвитку дорожнього руху та на основі ліцензії і сертифікату на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом і експлуатацією транспортних засобів, перевезенням вантажів і пасажирів та іншими видами діяльності.

У процесі своєї діяльності автомобільне підприємство несе обов'язки і користується правами, закріпленими в чинних нормативно-правових актах. Щоб мати змогу самостійно брати участь у транспортних та інших правових відносинах, автомобільне підприємство наділяється правами юридичної особи. Слід також зазначити, що автотранспортні підприємства як юридична особа, володіють цивільною правосздатністю, під якою розуміється їх здатність мати цивільні права і нести обов'язки.

Правоздатність автомобільного підприємства, як і будь-якої юридичної особи, є спеціальною. Це означає, що вони можуть користуватися своїми правами і нести обов'язки, вступати в правовідносини з іншими підприємствами, органі-

циями і фізичними особами тільки відповідно до встановлених цілей своєї діяльності. Здійснення будь-яких угод, договорів чи інших дій, які виходять за межі спеціальної правосуб'єктності автомобільних підприємств є незаконним.

*Права автомобільних підприємств:*

- надання за договорами іншим підприємствам і організаціям автобусів для перевезення робочих до місць роботи і навчання, з оплатою за діючими тарифами;
- організація супроводження і зберігання пошти на шляху примування;
- здійснення транспортно-експедиційного обслуговування та надання послуг в цій галузі;
- надання претензій і позовів.

*Обов'язки автомобільних підприємств:*

- наявність ліцензії (сертифіката) на виконання певного виду діяльності;
- розгляд претензій і несення матеріальної відповідальності;
- перевезення пасажирів і багажу в автобусах і легкових автомобілях, гарантуючи безпеку пасажирів, необхідні умови, культурне обслуговування та своєчасність;
- доставлення вантажів у встановлені терміни;
- при перевезеннях автомобільними дорогами суворо дотримуватися вимог Правил дорожнього руху і Правил користування та охорони автомобільних доріг і дорожніх споруд.

Як уже було зазначено, основним напрямком діяльності автомобільних підприємств є здійснення ними автомобільних перевезень. Такі перевезення, згідно зі ст. 5 Статуту автомобільного транспорту УРСР, розділяють на місцеві; міжміські; міжнародні, що відрізняються як за відстанню, так і за пунктами, між якими здійснюється перевезення.

Слід також сказати, що процес приватизації, який на цей час проходить в Україні і торкнувся всіх галузей економіки (у тому числі і транспорту), найбільше проявився в автомобільній галузі, де приватизовано понад 85% власності. Це свідчить про ту питому вагу, якою наділяється автомобільний транспорт та про його найбільш швидке і гармонічне впровадження до процесу становлення ринкових відносин в Україні.

Авіаційне транспортне підприємство як складова єдиної транспортної системи.

При розгляді цього питання слід нагадати, що, згідно зі ст. 2 Повітряного кодексу України, авіація як галузь об'єднує усі види підприємств, організацій і установ, діяльність яких спрямована на створення умов і використання повітряного простору людиною за допомогою повітряних суден.

*Суб'єктами*, які займаються діяльністю, пов'язаною з розробкою, виробництвом, ремонтом і експлуатацією цивільної авіаційної техніки може бути будь-яка юридична або фізична особа, яка отримала від державного органу з питань сертифікації і реєстрації сертифікат, який підтверджує відповідність рівня технічної підготовки вказаної особи вимогам відповідних авіаційних правил України.

Іншими словами, особа, організація або підприємство повинно бути *експлуатантом*, тобто або безпосередньо експлуатувати повітряні судна або надавати свої послуги в цій галузі. Тут слід зазначити те, що, згідно зі ст. 59 Повітряного кодексу України, повітряним перевізником може бути тільки та фізична або юридична особа, яка виконує повітряні перевезення і яка має право експлуатанта авіаційної техніки.

З наведеного можна зробити висновок, що основою визнання суб'єктом авіаційного транспорту є *набуття права експлуатанта*. Таким експлуатантом може бути як національний — Український, так і змішаний (Український сумісно з іноземним) або суто іноземний. Так, наприклад, у ст. 48 Повітряного кодексу України, яка визначає аеропорти, вказано, що реєстрація і сертифікація аеропортів відповідно до чинних в Україні правил є обов'язковою і, якщо аеропорт є сумісним з іноземною державою підприємством, або повністю належить іноземному інвестору, то також має пройти сертифікацію і реєстрацію. Усе це вказує на можливість діяльності будь-яких суб'єктів у сфері авіації — або за формою власності, або за державною (національною) належністю і надає їм рівні права у такого роду діяльності.

Як відомо з теорії права, будь-яка діяльність суб'єктів права характеризується їхнім правовим статусом у певній сфері суспільних відносин, який, своєю чергою, визначається певними правами та обов'язками суб'єктів.

*Права експлуатантів:*

— здійснення господарської і комерційної діяльності в га-

лужі авіації відповідно до чинних нормативно-правових актів України;

— авторський нагляд за дотриманням і зберіганням придатності до польотів;

— встановлення правил повітряних перевезень, які спрямовані на підвищення якості й ефективності перевезень і які не нижче відповідних існуючих нормативних вимог;

— відмовлення пасажиру у перевезенні в певних випадках;

— оскарження рішення.

*Основні обов'язки експлуатантів:*

— проведення обов'язкового страхування;

— забезпечення безпеки польотів;

— наявність відповідного сертифікату (ліцензії);

— відшкодування збитків.

*Таким чином, діяльність суб'єктів повітряних правових відносин визначається йогою правоздатністю, тобто здатністю мати права та обов'язки. Ця правоздатність є спеціальною і визначає діяльність даних суб'єктів у межах авіаційної галузі.*

**Трубопровідний транспорт** є досить молодим видом транспорту, який почав набувати значення лише в другій половині ХХ сторіччя. На сучасному етапі в Україні існує система трубопровідного транспорту, яка, згідно зі ст. 2 Закону України «Про трубопровідний транспорт», складається з магістрального трубопровідного транспорту та промислового трубопровідного транспорту. Як видно з цієї статті, система трубопровідного транспорту є збірним поняттям, а безпосередньо визначають його діяльність підприємства трубопровідного транспорту, які здійснюють приймання, збереження, перевантаження і транспортування трубопроводами (в тому числі з метою транзиту), вуглеводнів, хімічних продуктів, води, інших продуктів і речовин на основі договорів з урахуванням економічної ефективності і перепускної здатності трубопроводів.

Основою економічних і соціальних відносин підприємств трубопровідного транспорту, що виникають у процесі їхньої діяльності, є принцип взаємної вигоди. Визначаючи правовий статус підприємств трубопровідного транспорту, слід зазначити, що він будується на системі певних прав і обов'язків.

*Права підприємств трубопровідного транспорту:*

- визначення своєї організаційної структури залежно від певних завдань, які на них покладаються;
- контроль виконання робіт, які визначаються Правилами охорони магістральних трубопроводів;
- енергозабезпечення об'єктів трубопровідного транспорту по першій категорії надійності;
- порушення литань про притягнення проектних організацій до відповідальності за помилкові проектні рішення в порядку, встановленому законодавством України.

*Обов'язки підприємств трубопровідного транспорту:*

- забезпечення поставки користувачам вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин відповідно до умов договорів;
- дотримання діючих норм і правил безпеки і технічної експлуатації трубопроводів, правил пожежної охорони і охорони навколишнього природного середовища;
- здійснення моніторингу;
- наявність ліцензії та сертифікату.

Визначаючи особливий статус підприємств трубопровідного транспорту, який характеризується місцем і роллю трубопроводів у суспільних відносинах, можна стверджувати і про більш детальне зазначення прав і обов'язків даних підприємств.

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



відділам (управлінням, відділам), транспортним підприємствам.

Відповідно до Закону України «Про місцеві державні адміністрації»<sup>1</sup>, у їхній компетенції перебувають ті повноваження, які безпосередньо стосуються транспорту. Так, у ст. 20 цього Закону «Повноваження в галузі містобудування, житлово-комунального господарства, побутового, торговельного обслуговування, транспорту і зв'язку» вказується, що місцева державна адміністрація забезпечує організацію обслуговування населення підприємствами, установами та організаціями транспортного обслуговування незалежно від форм власності.

Місцеві органи виконавчої влади та органи самоврядування здійснюють контроль за роботою приміського пасажирського транспорту, вокзалів, погодження тарифів у приміських сполученнях (ст. 7 Закону України «Про залізничний транспорт»). Водночас цією ж статтею на місцеві органи державної виконавчої влади і органи місцевого самоврядування покладається організація виконання робіт з благоустрою приміських площ, спорудження та впорядкування під'їздів до залізничних станцій.

Статтею 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні»<sup>2</sup> передбачено, що до повноважень органів місцевого самоврядування належить затвердження маршрутів і графіків руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форм власності, узгодження цих питань стосовно транзитного пасажирського транспорту. Але Законом України «Про транспорт» (ст. 5) забороняється втручання органів місцевого самоврядування та місцевих органів виконавчої влади в господарську діяльність підприємств транспорту, відволікання їх експлуатаційного персоналу на інші роботи.

Водночас Закон України «Про транспорт» (ст. 5) зобов'язує органи управління транспортом сприяти місцевим органам влади і самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та економічного розвитку транспорту, спільно здійснювати заходи щодо захисту навколишнього природного середовища, розробляти і проводити узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та під час ліквідації їх

<sup>1</sup> ВВР України. — 1999. — № 20—21. — Ст. 190.

<sup>2</sup> ВВР України. — 1997. — № 24. — Ст. 170.

наслідків, координують роботу, пов'язану із запобіганням аваріям і правопорушенням на транспорті, а також організують взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування.

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

Слід зазначити, що місцеві органи виконавчої влади та органи місцевого самоврядування свої повноваження здійснюють в межах, визначених законодавством, до компетенції яких належать:

- залучення на договірних засадах підприємств, установ, організацій незалежно від форми власності до участі в комплексному соціально-економічному розвитку відповідних територій та координація цієї роботи;

- у встановленому порядку фінансування видатків з місцевого бюджету на потреби транспорту;

- встановлення в порядку і межах, передбачених законом, тарифів по оплаті (зокрема, транспортних послуг);

- управління об'єктами транспорту (який входить до комунальної власності) в межах, визначених радою;

- затвердження маршрутів і графіків руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форм власності, узгодження цих питань відносно транзитного пасажирського транспорту у випадках, передбачених законом;

- залучення на договірних засадах підприємств, установ і організацій, які не належать до комунальної власності, до участі в обслуговуванні населення засобами транспорту;

- організація за рахунок власних коштів на пайових засадах будівництва, реконструювання та ремонту шляхів місцевого значення;

- забезпечення регулярного й безкоштовного перевезення до місця навчання та додому школярів;

- визначення у встановленому законом порядку розмірів відшкодування підприємствами, установами та організаціями незалежно від форм власності за забруднення навколишнього

природного середовища та іншу екологічну шкоду, що стала-ся внаслідок шкідливого впливу транспорту.

Завершуючи огляд повноважень, віднесених до компетенції виконавчої діяльності на місцях, слід згадати й те, що з питань, які відносяться до місцевого самоврядування, на їх вимоги підприємства, установи та організації транспорту, що не перебувають у комунальній власності, повинні надавати відповідну інформацію. Крім того, у цих закладах можна здійснювати перевірки відповідними місцевими органами у встановленому законом порядку чи виносити ініціативу про відповідні перевірки.

Узагальнюючи наявну інформацію, слід зазначити, що при здійсненні своїх повноважень відносно до транспортного комплексу, усі перераховані органи вступають у взаємодію між собою, узгоджуючи ті чи інші питання, застосовуючи відповідні способи, засоби, заходи, різноманітні організаційні форми у своїй діяльності.

#### § 4. Форми і методи управління транспортом

**В** юридичній літературі форма управління розглядається як зовнішній вияв конкретних дій для реалізації поставлених завдань<sup>1</sup> і як спосіб вирішення органічно пов'язаної зі змістом (розкривається у функціях і компетенції) діяльності суб'єктів управління<sup>2</sup>; як той чи інший спосіб зовнішнього вираження (оформлення) змісту управлінської діяльності<sup>3</sup>. Аналіз зазначених положень свідчить про те, що «форма» в усіх випадках виступає як зовнішній вияв певного змісту діяльності. Ці властивості притаманні і сфері управління транспортом.

<sup>1</sup> Див.: Адміністративне право України: Підручник / За ред. Ю. П. Битяка. — Київ: Право, 2000. — С. 120.

<sup>2</sup> Див.: Административное право Российской Федерации: Учебник. — М., 1996. — С. 218.

<sup>3</sup> Див.: Колтаков В. К. Административное право Украины: Підручник. — К.: Інформком Інтер, 1999. — С. 208.

Дійсно, управління транспортом — це цілеспрямована діяльність відповідних органів з виконання завдань і функцій у межах компетенції, визначеної нормативними актами. Але сам процес діяльності з виконання завдань і функцій реалізується у відповідних формах. Якщо функції розкривають (вказують) основні напрями діяльності і цілеспрямованого впливу на об'єкти управління транспортом, то форми управління вказують на шляхи здійснення такого впливу: як і якими шляхами можливе досягнення виконання поставлених завдань.

Форми управлінської діяльності залежать від характеру відносин у сфері управління та обсягу і змісту компетенції органу управління. У цьому зв'язку кожен орган чи посадова особа (суб'єкт) управління транспортом наділені відповідною компетенцією, яка дає змогу вибирати варіанти поведінки залежно від конкретних ситуацій, зробити зовнішній вияв певного змісту конкретних дій, тобто визначити зміст управлінської діяльності в тій чи іншій формі. Прикладом таких дій можуть бути: видання акта управління, проведення наради, призначення ревізії, здійснення контролю та інші форми управлінської діяльності, які складають своєрідне системне утворення. Ці дії, як правило, передбачені та до певної міри регламентовані нормами права, які містяться найчастіше у положеннях про органи управління транспортом, статутах, настановах, посадових інструкціях, правилах та інших нормативних актах.

Законом України «Про дорожній рух» закріплено положення, відповідно до якого до компетенції Кабінету Міністрів України (ст. 4) входять: підготовка проектів законів, нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України; контроль за виконанням законодавства про дорожній рух; визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки; встановлення єдиних вимог щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів, що експлуатуються в Україні і визначення порядку видачі ліцензій і сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом і експлуатацією транспортних засобів та надані інші повноваження<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Див.: ВВР України. — 1993. — № 31. — Ст. 338.

Міністерство транспорту України у межах своїх повноважень на основі та на виконання актів законодавства видає накази, організовує і контролює їх виконання. У випадках, передбачених законодавством, накази, рішення, інші нормативні акти Міністерства транспорту України є обов'язковими для виконання центральними та місцевими органами виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами й організаціями всіх форм власності та громадянами. За потребою видає разом з іншими центральними та місцевими органами виконавчої влади спільні акти<sup>1</sup>.

Державний Департамент морського і річкового транспорту має право: залучати спеціалістів органів виконавчої влади, підприємств, установ та організацій для розгляду питань, що належать до їх компетенції; здійснювати контроль, проводити перевірки та інспекції на підприємствах, установах і в організаціях з питань, що належать до його компетенції; одержувати необхідну для виконання покладених завдань інформацію; скликатися в установленому порядку наради з питань, що належать до його компетенції. Укрморрічфлот видає накази організаційно-розпорядчого характеру<sup>2</sup>.

Головна державна технічна інспекція міського електро-транспорту здійснює методичне і організаційне керівництво регіональними підрозділами технічної інспекції міського електротранспорту, визначає основні напрями їх діяльності і узагальнює досвід роботи; сприяє організації підвищення кваліфікації керівників і спеціалістів підприємств міського електротранспорту; бере участь у проведенні технічної експертизи нових зразків трамвайних вагонів і тролейбусів. Головна державна технічна інспекція має право: проводити в установленому порядку перевірку умов утримання і експлуатації рухомого складу, обладнання та устаткування міського електротранспорту; ознайомлюється з документами, що стосуються технічного стану об'єктів міського електротранспорту, одержувати інформацію, необхідну для виконання своїх завдань; надсилати керівникам підприємств міського електротранспорту обов'язкові для виконання розпорядження

<sup>1</sup> Див.: Положення про Міністерство транспорту України. Затв. Указом Президента України від 11 травня 2000 р. — № 678/2000. — П. 7.

<sup>2</sup> Див.: Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту. Затв. Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 584. Пункти 5–6.

(приписи) щодо усунення недоліків та порушень у роботі міського електротранспорту; забороняти (припиняти) експлуатацію рухомого складу на окремих маршрутах і дільницях; порушувати перед керівниками підприємств міського електротранспорту питання про накладення стягнення на осіб, винних у порушенні вимог нормативних актів<sup>1</sup>.

Вивчення нормативних актів, якими закріплюється правовий статус і компетенція органів управління транспортом, аналіз їх повноважень стосовно ступеня правової регламентації і порядку використання управлінських форм показують, що вона неоднакова.

Форми, пов'язані з реалізацією нормотворчих, правоустановчих і правозастосовчих функцій, регламентовані повніше (більш жорстко), ніж функції з економічно-організаційних та матеріально-технічних заходів. Зрозуміло, що саме нормотворча, правоустановча, правозастосовча та правовиховна діяльність спричинює найістотніші юридичні наслідки і їх реалізація має велике значення для виконання поставлених завдань. Ця діяльність пов'язана з виданням правових актів, які тягнуть за собою виникнення, зміни або припинення транспортних відносин і потребує чіткого юридичного вираження та регламентовану процедуру здійснення. Такі форми управлінської діяльності в юридичній літературі прийнято називати *правовими формами*, головною особливістю яких є юридичне волевиявлення суб'єкта управління, притаманне державному управлінню, а саме: односторонньо-владне, офіційне рішення управлінського характеру.

Але значна частина діяльності, не пов'язана з виданням правових актів та здійсненням юридично значущих дій, не спричиняє прямих юридичних наслідків. До таких форм діяльності відносять: проведення матеріально-технічних операцій (звіти, довідки, подання); здійснення організаційних заходів (проведення нарад, консультацій, надання допомоги, обмін досвідом і т. ін.).

Органу управління надається широка можливість розвитку ініціативи і самостійного вибору управлінських форм. Такі форми не порушують, не змінюють і не припиняють транс-

<sup>1</sup> Див.: Положення про Головну державну технічну інспекцію міського електротранспорту. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 6 лютого 1997 р. № 149. Пункти 4–5.

портних правовідносин. В юридичній літературі їх прийнято називати *неправовими формами*. Звичайно, що вони значно менше регламентовані нормативними актами, не вимагають чіткого вираження юридичного оформлення, але це не зменшує їх значущості. Водночас ці форми можуть бути підставою для здійснення дій юридичного характеру. Наприклад, статистичні дані про стан безпеки руху можуть бути підставою для прийняття нормативного акта про обмеження руху на окремих ділянках, чи про установлення більш суворої відповідальності за порушення тих чи інших правил руху.

Нагадаємо, що неправові форми, як і правові, пов'язані з компетенцією органу управління транспортом, їх здійснення базується на правовій основі і вони можуть виникати внаслідок розвитку правових форм. Наприклад, Положенням про охорону та супровід військових вантажів при їх перевезенні залізничним і водним транспортом, затвердженим наказом Міністра оборони України від 9 грудня 1997 р. № 451<sup>1</sup> поряд з основними правилами супроводу військових вантажів передбачено матеріально-побутове і медичне забезпечення варті на шляху перевезень і проведення інструктажів з правил безпеки при охороні та супроводі вартою військових вантажів на залізничних і водних шляхах.

**Види форм управління транспортом.** В юридичній управлінській літературі загальновизнаної класифікації немає, але найбільш поширеними є два варіанти: 1) залежно від юридичних наслідків; 2) за ступенем правової регламентації процесу їх застосування<sup>2</sup>. Ці положення повною мірою стосуються управління і в сфері транспорту.

Отже, залежно від юридичних наслідків форми управління транспортом можна поділити на *правові* і *неправові*, визначення та характеристика яких наведена вище.

За ступенем правової регламентації процесу їх застосування можна виділити такі форми:

1) видання провідних актів управління транспортом і застосування норм транспортного права;

<sup>1</sup> Див.: Законодавство України про залізничний транспорт // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. — 1998. — № 12. — С. 138—153.

<sup>2</sup> Див.: *Колпаков В. К.* Адміністративне право України: Підручник. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 212.

- 2) укладення договорів;
- 3) здійснення організаційних заходів;
- 4) здійснення матеріально-технічних операцій.

До речі, як зазначають С. Т. Гончарук та інші науковці, можлива й така класифікація, а саме: Правові форми управління — це видання правових актів управління, інші юридично значущі дії та укладення адміністративно-правових договорів. Неправові форми управління — це здійснення матеріально-технічних операцій і організаційних заходів<sup>1</sup>.

Аналіз діяльності транспорту показує, що виконання завдань і функцій, покладених на транспорт, може здійснюватися в будь-якій із зазначених нами форм, поняття, зміст і юридичне значення яких ми розглянемо.

1. **Видавання правових актів управління транспортом** є особливою формою діяльності органів управління транспортом, спрямованою на виконання законів шляхом встановлення додаткових положень (норм права) підзаконного характеру, що, власне, передбачається самими законами. У законах України «Про автомобільний транспорт» (ст. 7), «Про залізничний транспорт» (ст. 3) і Кодексі торговельного мореплавства України (ст. 3), Повітряному кодексі України (ст. 7) встановлюється, що нормативні документи, які визначають правила, порядок і умови перевезення вантажів, пасажирів, пошти й багажу, користування засобами транспорту, безпеки руху, охорони праці, забезпечення громадського порядку, перетину шляхів одного виду транспорту іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на транспорті України, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України. Ці положення продубльовані Статутом залізниць України, в Положеннях про Міністерство транспорту України, про Державну адміністрацію залізничного транспорту України та державні департаменти інших видів транспорту.

*Прийняття нормативних документів (актів)* здійснюється зазначеними органами відповідно до їх компетенції. Наприклад, Правила перевезення вантажу, пасажирів, багажу і пошти; Технічні умови навантаження і кріплення вантажів затверджуються Мінтрансом України, а правила пожежної без-

<sup>1</sup> Гончарук С. Т. Адміністративне право України: Навч. посібник. — К., 2000. — С. 70.



тики, санітарні норми та правила, правила безпеки громадян на транспорті, інструкції по перевезенню окремих видів вантажів, інструкції про порядок розслідування та обліку нещасних випадків невиробничого характеру та інші документи можуть затверджуватися наказами посадових осіб, відповідних адміністрацій, департаментів транспорту і навіть їх структурними підрозділами (залізницею, пароплавством, портом та ін.).

За допомогою такої нормотворчості конкретизуються і деталізуються загальні норми законів. Зазвичай їх зміст не змінюється, але забезпечуються умови реалізації вимог закону. Такі акти встановлюють конкретні умови, правила і порядок перевезення, права і обов'язки вантажовідправника, вантажодержувача, перевізника, пасажирів, інших учасників транспортного процесу, їх відповідальність. У таких нормативних актах часто містяться обмеження і заборони, обумовлені специфікою вантажу, що перевозиться, його характеристикою (великогабові, громіздкі, довговимірні, кількаярусні вантажі, вибухові, легкозаймисті, радіоактивні, отруйні, сильнодіючі хімічні речовини і матеріали), перевезення яких визначається відповідними інструкціями, правилами з застосуванням обмежень завантаження, складування або зовсім заборону перевезення тим чи іншим видом транспорту.

Прийняття нормативних актів це не тільки виконавчо-розпорядча діяльність, а й діяльність, яка виступає як регулятор транспортних правовідносин, дозволяє органам (суб'єктам) управління транспортом активно впливати на процес перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти і, врешті-решт, впливати на своєчасне, якісне виконання цивільно-правового договору перевезення.

Діяльність органів управління транспортом не обмежується прийняттям нормативних актів. Орган управління, його посадова особа обов'язково використовують правозастосовчу форму реалізації норм права.

*Застосування норм транспортного права* (видання індивідуальних актів, управлінське розпорядництво) як складова правової форми управління характеризується виданням відповідного індивідуального акта. Саме за допомогою таких актів закони та інші правові норми застосовуються до конкретних обставин. Вони відіграють роль юридичних актів, з якими пов'язується виникнення, зміна або припинення

транспортних відносин. Наприклад, наказ начальника залізниці або уповноваженої ним посадової особи про завантаження вагонів понад план або поза планом та забезпечення їх перевезення.

*Індивідуальні акти* — це акти правозастосовчі, звернені до конкретних осіб, мають разове застосування і властивістю їх є те, що вони не містять норми права, а спрямовані на реалізацію конкретних юридичних повелінь повноважних суб'єктів (органів) управління транспортом.

Як прийняття нормативних актів, так і видання індивідуальних актів в юридичній управлінській літературі прийнято називати правовими актами управління, вони мають такі характерні властивості:

а) виражають собою юридичний варіант управлінського рішення, основну правову форму волевиявлення суб'єктів управлінської діяльності;

б) видаються тільки повноважним суб'єктом в межах його компетенції;

в) є підзаконними, носять офіційний характер, визначають правила належної поведінки у сфері діяльності;

г) спричиняють юридичні наслідки — встановлюють, змінюють чи відмінюють певні норми права; або слугують юридичним фактом, що породжують, змінюють або припиняють конкретні правовідносини;

д) є юридичним різновидом службових документів, які постійно використовуються в управлінській діяльності, прийняті у визначених законом формах і порядку та належним чином оформлені.

*Отже, правовий акт управління стосовно транспортного права — це засноване на законодавстві юридично-владне волевиявлення повноважного суб'єкта управління, що спрямоване на встановлення транспортних норм права або породжує, змінює чи припиняє конкретні правові відносини з метою реалізації задач і функцій транспортної діяльності.*

*Таким чином, форма управлінської діяльності певною мірою дає змогу виокремити транспортне право в окрему специфічну (комплексну) галузь права.*

2. Укладення договорів — це особлива, специфічна форма діяльності транспортних органів. Насамперед зазначимо, що поняття договору, яке досить інтенсивно використовується у

цивільно-правовій<sup>1</sup> та адміністративно-правовій<sup>2</sup> літературі, набуло значного поширення в юридичній практиці і будь-яких сумнівів не викликає.

Проте змінювані в процесі історичного розвитку суспільні відносини і практика їх регулювання залишають без докладного аналізу транспортні договори. Свого часу це питання досить активно дискутувалося науковцями, щоправда в основному з проблеми співвідношення: плану — як адміністративно-правового акту і договору перевезення та договору перевезення — як цивільно-правової угоди, але в основу якої покладено план перевезення<sup>3</sup>.

З цього питання автори висловлювали різні думки (погляди): від думки, що проблема співвідношення плану і договору повинна дістати однакове рішення незалежно від видів господарської діяльності<sup>4</sup> до думки, що неможливо переносити на відношення саме з перевезення вантажів ті конструкції,

<sup>1</sup> Див.: *Гордон М. В.* Система договорів в советском гражданском праве // Ученые записки Харьковского юридического института. — 1954. Вып. 5. — С. 65—87; *Красавенников О. А.* Гражданско-правовой договор: понятие, содержание, функции // Гражданско-правовой договор и его функции. — Свердловск, 1980. — С. 16—20; *Зобов'язальне право: теорія і практика: Навч. посібник / За ред. О. В. Дзери.* — К.: Юрінком Інтер, 1998. — 912 с.; *Цивільне право України: Підручник: У 2 кн. / За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової.* — К.: Юрінком Інтер, 1999. — Кн. 2. — 784 с.; *Луць В. В.* Контракти у підприємницькій діяльності. — К.: Юрінком Інтер. — 560 с. та інші.

<sup>2</sup> Див.: *Янкопольская Ц. А.* О теории административного договора // Сов. гос. и право. — 1966. — № 10; *Новоселов В. И.* К вопросу об административных договорах // Правоведение. — 1969. — № 3; *Колпаков В. К.* Административное право Украины. Підручник. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 216—220; *Адміністративне право України: Підручник / За ред. Ю. П. Битяка.* — Харків: Право, 2000. — С. 141—146 та інші.

<sup>3</sup> Див.: *Рапопорт Я. И.* Об основаниях возникновения обязательства из железнодорожных перевозок грузов // Научн. зап. Харьковского ин-та советской торговли. 1952. — Вып. III. — С. 184; *Шмидельский Г. М.* Договор перевозки грузов по советскому морскому праву: Автореф. канд. дис. — М., 1955. — С. 7; *Мейсера В. Ф.* Морское право. Правовые условия перевозки грузов. — Л., 1960. — С. 6; *Алексеев С. С.* Гражданская ответственность за невыполнение плана железнодорожной перевозки грузов. — М., 1959. — С. 32; *Смирнов В. Т., Яковлева В. Ф.* Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. — Л.: Изд-во Ленинградского ун-та, 1978.; *Луць В. В.* Транспортні договори // Цивільне право: Навч. посібник / За ред. проф. О. А. Підпригорк і Д. В. Боброви. — К.: Вентурі, 1996. — С. 192—224.

<sup>4</sup> *Рапопорт Я. И.* Об основаниях возникновения обязательств из железнодорожных перевозок грузов // Научн. зап. Харьковского ин-та советской торговли. — 1952. — Вып. III. — С. 184.

які вироблені наукою в інших галузях господарської діяльності<sup>1</sup>. Звичайно, на той час існували жорсткі планово-економічні відносини і план відігравав важливу роль. Виконання плану було одним з найважливіших показників господарської діяльності. План розглядався як метод державного управління майновими відносинами, з одного боку, а з іншого — як юридичний факт, з яким закон пов'язує необхідність виникнення конкретних правовідносин, тобто обов'язковість укладення відповідного договору. У такому разі договір був засобом конкретизації і реалізації плану, причому стосовно перевезення вантажів діяльність транспорту завжди була плановою.

В умовах ринкових відносин підсилюється роль договору не тільки на стадії виконання, а й на стадії організації та формування відносин. Проте основне питання даної проблеми полягає в тому, що договірні відносини мають характеризуватися юридичною рівністю волевиявлення сторін, а природа транспортно-правових відносин (які характеризуються природно-монополієм становищем) поряд з юридичною рівністю сторін передбачає владні повноваження транспортного органу. Наприклад, статтею 17 Статуту залізниць України встановлюється, що перевезення вантажів залізничним транспортом організується на договірних засадах. Форма договору про організацію перевезення вантажів встановлюється Правилами. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень. Аналогічні умови укладення договорів існують на автомобільному<sup>2</sup> та інших видах транспорту.

*Отже, владність повноважень транспортного органу виявляється в тому, що форма договору встановлюється Правилами, затвердженими Міністерством транспорту України. Порядок розроблення, термін подання заявки, затвердження планів і облік виконання перевезень вантажів теж встановлюється Правилами, а військових перевезень — спеціальними інструкціями. В окремих випадках повітряний перевізник на підставі загальних правил має право встановити свої правила повітряних перевезень (ст. 62 Повітряного кодексу України).*

<sup>1</sup> Яничков К. К. Договор железнодорожной перевозки грузов по советскому праву. — М., 1958. — С. 147.

<sup>2</sup> Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363 // Офіційний вісник України. — 1998. — № 8. — С. 312.

Крім того, начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявою вантажовідправника (без додаткової оплати): дозволяють завантаження понад план та поза планом; змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення в порядку та розмірах, установлених Правилами; дозволяють внутрішньостанційні перевезення вантажів (ст. 21 Статуту залізниць України). Тобто транспортний орган одноособово вирішує зазначені питання, виявляє свою юридичну владність і ставить у підвладне положення вантажовідправника. Певними повноваженнями наділені начальники залізничних станцій, річкових і морських портів, аеропортів, які аж ніяк, на нашу думку, не є органами виконавчої влади, а тому неможливо ці відносини вважати й суто адміністративно-правовими, оскільки такі відносини виникають лише у сфері виконавчо-розпорядчої діяльності органів державного управління<sup>1</sup>, де однією із сторін є орган виконавчої влади. Тим більше, що значна кількість транспортних органів є підприємствами різних форм власності.

Аналіз нормативних актів, які регулюють порядок, умови та правила перевезення пасажирів, вантажів, багажу і пошти показує, що поряд з нормами цивільного і адміністративного права існують норми, а разом з ними і відношення, притаманні тільки транспортним.

Договір перевезення хоч і зберігає цивільно-правові форми, але за змістом побудований на основі не завжди вільного волевиявлення сторін, характеризується створенням немов би владних повноважень транспортного органу щодо форми і змісту, а тому на певній стадії (формування, організації, виконання) відносин набуває нової якості — стає суто транспортним договором з усіма його наслідками.

*Отже, специфіка і необхідність одноманітного забезпечення умов, порядку і правил перевезення, їх безпеки виділяють норми транспортного законодавства в окремий вид правових норм, які складають комплексну (окрему) галузь права — транспортне право.*

3. Здійснення організаційних заходів в юридичній управлінській літературі розглядається як неправові форми діяльності

<sup>1</sup> Див.: Колпаков В. К. Адміністративне право України: Підручник. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 219.

відповідних органів, як такі дії, що не вимагають чітко визначеного юридичного оформлення.

До таких дій належать як інструктування, наради, збори, надання практичної допомоги стосовно організації процесу перевезення працівниками транспорту, так й взаємодія з вантажовідправниками і вантажоодержувачами в питаннях поширення позитивного досвіду щодо маршрутизації перевезення вантажів, проведення контрольних заходів раціонального використання транспортних засобів, їх завантаження до повної місткості та вантажопідйомності; впровадження новітніх досягнень науки й техніки в процесах перевезення.

4. Здійснення матеріально-технічних операцій — також неправова форма діяльності, яка не потребує чіткого юридичного оформлення, має допоміжне призначення в забезпеченні управлінського процесу на транспорті.

До матеріально-технічних операцій належать інформаційна робота; підготовка матеріалів до видання нормативних актів; науково-дослідницька робота; статистика і облік; діловодство; ведення архівів та інша робота. Збір і обробка інформації, статистика і облік, їх дані можуть слугувати підставою для прийняття відповідного акта управління транспортом.

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

Залежно від способу впливу та потреб процесу управління методи управління транспортом можна поділити на методи переконання, заохочення і примусу. Причому, як вважає В. К. Колпаков, переконання, заохочення і примус передбачають використання одних і тих самих економічних, політичних, моральних, ідеологічних, адміністративних, організаційних, психологічних засобів<sup>1</sup>.

**Переконання** — універсальний метод управління, що застосовується в усіх сферах і галузях управління. **Метод переконання** — це спосіб цілеспрямованого впливу на свідомість і

<sup>1</sup> Колпаков В. К. Адміністративне право України: Підручник. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 167.

поведінку учасників транспортних відносин, який проявляється в комплексі роз'яснювальних, рекомендаційних і заохочувальних заходів з метою забезпечення правомірності їхньої поведінки. Наприклад, проведення заходів з вивчення положень правил перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти або проведення заохочувальних заходів щодо своєчасного навантаження та розвантаження рухомого складу транспорту, виконання планів перевезення вантажів тощо.

Метод переконання реалізується шляхом застосування роз'яснювальних заходів, надання необхідної допомоги, а також заходів морального та психологічного впливу: проведення бесід; правового виховання; агітація; спонукання тощо.

*Заохочення* — це заходи матеріального та морального впливу як необхідної умови мотивації належної поведінки учасників транспортних відносин. Наприклад, стосовно вантажовідправників, перевізників і вантажоодержувачів є установлені законодавством міри матеріального впливу (штрафи, пеня, збори) у разі неподачі рухомого складу під завантаження або затримки рухомого складу вантажовідправником під завантаження та вивантаження тощо.

До заохочення можна віднести нагородження працівників транспорту цінним подарунком чи грошима, оголошення подяки, нагородження грамотами, нагрудними знаками, представлення до державної нагороди і т. ін. Заохочення реалізується застосуванням опосередкованих організаційно-правових заходів і засобами економічного впливу.

Методи переконання і заохочення тісно пов'язані, взаємодіють і співвідносяться між собою, коригуються з такими формами управління, як здійснення організаційних заходів управління та виконання матеріально-технічних операцій.

*Примус* — один з основних методів в теорії управління, який полягає в застосуванні уповноваженою особою (органом) виконавчої влади та іншими компетентними суб'єктами комплексу примусових заходів морального, матеріального та фізичного впливу на волю і поведінку учасників управлінських відносин, спрямованих на виконання поставлених завдань. Зазначений метод є найбільш жорстким засобом впливу і, звичайно, застосовується у поєднанні з іншими управлінськими методами.

Метод примусу реалізується встановленням певних норм права; виданням індивідуальних управлінських актів; здій-

сненням загального керівництва підпорядкованими об'єктами; застосуванням у передбачених законом випадках заходів усіх видів державного примусу. Метод примусу коригується з правовими формами управління.

Щодо примусу у сфері транспортних відносин, то слід зауважити, що застосовуються всі види державного примусу, відомі юридичній науці, а саме: кримінальний примус, цивільно-правовий примус, адміністративний примус. Ця обставина пояснюється тим, що транспортне право у матеріальній сфері права є комплексною галуззю, а відтак захист транспортних правовідносин здійснюється не тільки специфічними нормами транспортних правил, а й нормами кримінального, цивільного, адміністративного та інших галузей права.

*Кримінальний примус* — це сукупність правових заходів, спрямованих на забезпечення охорони прав і свобод людини і громадянина, власності, громадського порядку та громадської безпеки від злочинних посягань та запобігання злочинам.

Кримінальний примус практично рівнозначний кримінальній відповідальності за злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту, тому зміст його полягає в покаранні за вчинення злочинів у сфері транспортної діяльності та попередженні вчинення цих злочинів під загрозою бути притягнутим до кримінальної відповідальності (статті 276—292 Кримінального кодексу України) і в певних випадках до покарання у вигляді позбавлення волі.

*Цивільно-правовий примус* — це система засобів впливу на поведінку суб'єктів транспортних правовідносин, з допомогою яких забезпечується зміцнення майнового становища учасників цих відносин, формування у них впевненості в реалізації поставлених завдань.

Одним із таких засобів впливу є застосування майнових санкцій, а саме цивільно-правової відповідальності. У такому разі цивільно-правовий примус виступає як спосіб забезпечення належного виконання зобов'язань, передбачених договором перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, а також договором на подачу і забирання вагонів і контейнерів на залізничній під'їзній колії або договором на експлуатацію залізничної колії.

Визначення способів забезпечення виконання зобов'язань закріплено у Цивільному кодексі України (ст. 178), до яких належать: неустойка (штраф, пеня), застава, порука, завдаток та гарантія.



Такий перелік є вичерпним, а тому інші механізми, за допомогою яких забезпечується виконання зобов'язань, формально до цивільно-правового примусу не належить. Це може бути адміністративний (управлінський) чи інший специфічний примус, притаманний іншій певній галузі права.

*Адміністративний примус* — це сукупність заходів попередження, припинення та відповідальності за порушення нормативно-правових положень у сфері транспортної діяльності, які застосовуються в односторонньому порядку уповноваженим на те органом (посадовою особою) і в передбачених правовими нормами випадках. Як правило, заходи адміністративного примусу застосовуються органами державного управління (виконавчої влади). Але часто законодавець установлює, що ці права мовби делегуються або від імені держави (органу виконавчої влади) виступають посадові особи підприємств цих органів, яких до органів виконавчої влади можна віднести лише умовно. Наприклад, за порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на транспорті в галузі шляхового господарства (гл. 10 КпАП) право накладення стягнень як заходу відповідальності надається начальникам залізничних станцій, морських і річкових портів, аеропортів, їх заступникам, контролерам-ревізорам різних видів транспорту, начальникам державних інспекцій та іншим посадовим особам (статті 224—229 КпАП).

Часом у нормативних актах як заходи попередження або припинення правопорушень установлюються заборона експлуатації транспортних засобів, технічний стан яких загрожує безпеці руху, відсторонення водіїв від керування транспортними засобами та їх огляд на стан сп'яніння, заборона руху транспорту тощо. Наприклад, статтею 70 Статуту залізниць України начальнику станції або його заступнику і ревізорам надається право перевіряти стан безпеки руху залізничного господарства на під'їзних коліях за участю уповноваженого представника підприємства. У разі виявлення несправностей, що загрожують безпеці руху, розпорядженням начальника станції або ревізора подача вагонів на залізничні під'їзні колії повинна бути припинена до усунення несправностей, з повідомленням про це підприємства.

Останнім часом вчені-адміністративісти вказують на найрізноманітніші варіанти класифікації методів управління

залежно від вибору критерію та методу і завдань дослідження<sup>1</sup>. Тому в управлінській літературі досить часто вказують на такі методи, як *адміністративні та економічні*.

*Адміністративні методи* — це способи прямого, владного впливу на діяльність підприємств, установ, організацій, посадових осіб і громадян з боку органів управління шляхом прямого встановлення наказами їх обов'язків. Це особливо притаманне відношенням у сфері транспортної діяльності.

*Економічні методи* — це способи непрямого, побічного впливу на поведінку підприємств, установ, організацій, посадових осіб і громадян шляхом створення відповідних економічних умов, які викликають б зацікавленість у виконанні роботи завдяки майновим інтересам.

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

*Отже, аналіз методів управління транспортом дозволяє нам ще раз наголосити, що специфічні відносини у сфері транспортної діяльності, особливості управління транспортом не можуть бути витіснені цивільно-правовими категоріями договірного типу. Наявність специфічних методів управління транспортом та їх особливостей вказують на формування окремої, комплексної галузі права — транспортного права.*

### **Питання для самоперевірки**

- ▶ Укажіть види транспорту і визначте їх.
- ▶ Назвіть систему органів управління транспортом.
- ▶ Визначте центральні органи управління транспортом.
- ▶ Укажіть правові та неправові форми управління транспортом.
- ▶ Які методи застосовуються при управлінні транспортом?
- ▶ Перелічіть закони, якими регулюється транспортна діяльність.
- ▶ Якими нормативними актами регулюється правовий статус органів управління транспортом?
- ▶ Визначте поняття «правовий статус» і «правове регулювання» та їх співвідношення.

<sup>1</sup> Див.: *Козляков В. К.* Адміністративне право. Підручник. — К.: Юрінком Інтер, 2000. — С. 187—190; *Гончарук С. Т.* Адміністративне право України. — К., 2000. — С. 84.

## Глава 4

# Правопорушення на транспорті та юридична відповідальність

---

### § 1. Поняття та види правопорушень на транспорті

**Т**ранспорт є однією з важливих галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення і суспільного виробництва у перевезеннях.

Вступаючи в процес транспортування, його учасники тією чи іншою мірою можуть впливати на стан транспортних суспільних відносин, змінювати зв'язки між собою, сприяти чи, навпаки, гальмувати нормальний процес взаємодії. У такій формі бере свій початок в широкому розумінні *правова поведінка* на транспорті, яка може мати два прояви — *корисності* та *шкідливості*.

Правова поведінка виявляється у формі дій чи бездіяльності, які впливають на відносини між суб'єктами. Правова поведінка на транспорті є одним із видів юридичних фактів, так конкретних життєвих обставин, за якими норми транспортного права пов'язують виникнення, зміну чи припинення транспортних правових відносин.

Як елемент правової поведінки можна розглядати *правовий вчинок*. Узагальнюючи поняття правової поведінки, можна значити, що правова поведінка — це правові вчинки, які складають певну сукупність, є соціально значущими, виражені зовні у вигляді дій чи бездіяльності, мають свідомо вольовий характер, тим чи іншим чином регламентуються нормами транспортного права та обумовлюють правові наслідки.

У правової поведінки є два різновиди: *правомірна* та *протиправна*.

Для *правомірної поведінки* характерні: соціальна користь; відповідність тим чи іншим чинникам, які зазначені в правових нормах; наслідки, що настають від такої поведінки, є позитивними.

До *протиправної поведінки* можна віднести суспільно шкідливий, протиправний вчинок, вчинення якого обумовлює настання юридичної відповідальності і визнається як правопорушення.

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

Враховуючи транспортну специфіку і особливості транспортного права вважається доцільним зазначити, що законодавець не випадково виділяє всі транспортні правопорушення, як у кримінальному кодексі (Розділ XI. Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту. КК), так і в адміністративному (Глава 10. Адміністративні правопорушення на транспорті в галузі шляхового господарства і зв'язку. КпАП), у відокремлені самостійні групи. Це ще раз підкреслює, нагадує про наявність у правовій системі окремої, комплексної галузі права — транспортного права, правовідносини якого захищаються нормами кримінального, адміністративного, цивільного та інших галузей права.

Виокремлення транспортних правопорушень у самостійні групи зумовлено наявністю в усіх транспортних правопорушеннях єдиного родового об'єкта, загальних рис в ознаках об'єктивної та суб'єктивної сторін, а також спільних вимог до суб'єктів правопорушень. Характерною особливістю цих правопорушень є те, що їх вчинення відбувається у певній сфері діяльності, де взаємодія людини з транспортним засобом являє (складає) собою джерело підвищеної небезпеки.

Аналіз складу транспортних правопорушень дозволяє визначити таке.

1. *Об'єктом* транспортних правопорушень є суспільні відносини у сфері безпеки руху і експлуатації транспорту та своєчасного, гарантованого переміщення пасажирів, вантажів і багажу. Причому безпека руху транспорту тісно пов'язана з громадською безпекою.

Звичайно, в диспозиціях складу про транспортні злочини в новій редакції Кримінального кодексу України не зазначено

про громадську безпеку. Але, на наш погляд, забезпечення охорони життя і здоров'я людей, матеріальних цінностей, навколишнього середовища, безаварійної роботи транспорту в цілому є складовими громадської безпеки.

Порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту криє в собі небезпеку заподіяння шкоди здоров'ю та життю людини або господарським інтересам. Наслідками цих правопорушень бувають аварії, катастрофи, нещасні випадки з людьми, забруднення навколишнього середовища та значні матеріальні збитки, порушуються графіки руху транспортних засобів та дезорганізується робота транспортних підприємств.

2. *Об'єктивна сторона* характеризується протиправною поведінкою (дією чи бездіяльністю) суб'єкта правопорушення; настанням шкідливих наслідків і причинного зв'язку між порушенням правил, норм і стандартів (дією), настанням шкідливих наслідків. Кваліфікуючими ознаками об'єктивної сторони можуть бути: повторність вчинення правопорушення або за попереднім зговором групою осіб; настання нещасних випадків з людьми або інших тяжких наслідків; створення загрози для життя або здоров'я людей; створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, вантажів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна.

Майже половина статей, що передбачають відповідальність за порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту (статті 276, 281, 282, 286, 288, 291 КК; статті 109—121, 124, 127, 128, 133, 136—138, 140—141 КпАП) мають бланкетні диспозиції, для застосування яких необхідно звертатися до інших нормативних актів (законів, положень, правил, інструкцій тощо).

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

4. *Суб'єктивна сторона* правопорушень на транспорті характеризується певним виявом зовнішнього протиправного діяння, в якому відображається мотив, мета та волевиявлення особи в цілому. Суб'єктивна сторона складу правопорушень — це внутрішні процеси, які відбуваються у психіці особи під

час вчинення правопорушення, характерними сторонами якої є вина (умисна або необережна).

Теорія права визначає відповідну класифікацію, за якою всі правопорушення поділяють на дві групи: *злочини та проступки*. Проступки, у свою чергу, класифікуються на адміністративні, цивільно-правові та дисциплінарні.

*Отже, зазначений вище склад транспортних правопорушень та характеристика його складових стосується в основному кримінальних злочинів і адміністративних проступків на транспорті.*

Злочини відрізняються від інших правопорушень рівнем суспільної небезпеки, який визначається характером порушень суспільних відносин, розміром заподіяної шкоди, способом вчинення правопорушення, характеристикою суб'єкта, особливостями суб'єктивної сторони тощо. Щоправда, у багатьох випадках склади злочинів й адміністративних проступків за об'єктом посягання мають багато схожих ознак. На практиці правопорушення одного й того виду у сфері транспортної діяльності в одному випадку може бути злочином, а в іншому — адміністративним проступком, якщо певна дія не спричинила потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, загибель людей чи інші тяжкі наслідки.

Прикладом цього може бути випуск в експлуатацію технічно несправних засобів або інше порушення їх експлуатації, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть. Відповідно до ст. 287 Кримінального кодексу України такі дії кваліфікуються як злочин. Порушення тими ж суб'єктами тих же правил, яке не призвело до вказаних наслідків розглядається як адміністративний проступок, передбачений ст. 128 Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Аналогічно побудовані склади й інших правопорушень на транспорті: порушення шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК і відповідна ст. 124 КпАП); порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК і відповідна ст. 111 КпАП); порушення правил з охорони порядку і безпеки руху на залізничному транспорті (ст. 283 КК і відповідна ст. 109 КпАП); порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК і відповідна ст. 121 КпАП) і т. д.

Аналіз цих складів правопорушень показує, що кримінальним злочином законодавець визнає не сам факт порушення чинних правил, а таке порушення правил, яке спричинило тяжкі наслідки. Усі інші правопорушення, які не спричинили тяжких наслідків, розглядаються як адміністративні проступки. Приблизно такі підходи до класифікації проступків зроблено і в проекті нового Кодексу України про адміністративні правопорушення.

Стосовно цивільно-правових проступків слід зазначити, що вони виникають в основному з договірних зобов'язань, де об'єктом правопорушення виступають суспільні відносини (права і обов'язки), визначені відповідним договором (угодою), а об'єктивна сторона характеризується невиконанням або неналежним виконанням обов'язків, передбачених договором.

Особливістю цивільно-правових проступків і зобов'язань є те, що у них можуть брати участь і ті особи, які не є сторонами договору (угоди), тобто у випадках, передбачених домовленістю сторін зобов'язання може породжувати для третіх осіб відповідні права і обов'язки. Наприклад, виникнення прав і обов'язків у вантажоодержувача при здійсненні договору перевезення вантажу, багажавантажу тощо.

Отже, за правопорушення на транспорті законодавством України передбачена кримінальна, адміністративна та цивільно-правова відповідальність, аналіз яких потребує досконалого дослідження, всебічного обґрунтування, виявлення тих процесів, які спричиняють правопорушення та вироблення запобіжних заходів щодо попередження правопорушень.

## § 2. Транспортні злочини та особливості кримінальної відповідальності

**З**аконом України «Про транспорт», як уже зазначалося, встановлена Єдина транспортна система України, яку, відповідно до ст. 21 складають:

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

- 2) промисловий залізничний транспорт;
- 3) відомчий транспорт;
- 4) грубопровідний транспорт;
- 5) шляхи сполучення загального користування.

У Законі зазначено, що єдина транспортна система має розгалужену інфраструктуру для надання всього комплексу транспортних послуг, до складу якої входять: підприємства транспорту; рухомий склад; вокзали, станції, порти, пристані; навчальні заклади; ремонтно-будівельні організації та соціально-побутові заклади; інші підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу транспорту (статті 22, 24, 27, 30, 32, 43, 36 Закону).

У цьому Законі визначено також, що експлуатація транспортної системи в Україні повинна забезпечити безпеку життя і здоров'я громадян, збереження вантажів, що перевозяться, та охорону навколишнього природного середовища (статті 14, 16 Закону). Працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів, повинні мати відповідну професійну підготовку і за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки.

Законом передбачено, що частини території підприємств, вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів і шляхів сполучення, де здійснюються рух транспортних засобів, маневрові та вантажно-розвантажувальні роботи, є зонами підвищеної небезпеки. Перебування громадян у цих зонах забороняється (ч. 3 ст. 16 Закону).

За порушення правил і норм цього Закону та інших нормативних актів, що регулюють безпеку руху і експлуатації різних видів транспорту чинним законодавством передбачена кримінальна відповідальність. Усі склади злочинів у цій сфері в Кримінальному кодексі України законодавцем виділені в окремий розділ «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту» (Розділ XI КК) містяться в 17 статтях (статті 276—292 КК).

Аналіз складу цих злочинів показує, що їх єдиним родовим об'єктом є: суспільні відносини у сфері безпечного руху та експлуатації транспорту або громадської безпеки у сфері функціонування транспорту.

Об'єктивна сторона транспортних злочинів може бути виражена (характеризується) як діями (наприклад, порушення правил безпеки руху, умисне руйнування шляхів сполучення,



угою або захоплення рухомого складу і т. ін.), так і бездіяльністю (ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха, випуск в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів тощо).

*Об'єктивна сторона транспортних злочинів складається із сукупності кількох ознак: протиправної поведінки; настання або створення загрози настання суспільно шкідливих наслідків і причинного зв'язку між порушенням зазначених правил і настанням шкідливих наслідків, а також цілої низки додаткових і кваліфікованих ознак.*

Порушення правил безпеки руху або експлуатації транспорту (статті 276, 286 КК), умисне руйнування або пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277), угою або захоплення чи незаконне заволодіння транспортними засобами (статті 278, 289 КК), блокування транспортних комунікацій чи захоплення транспортного підприємства або примушування працівника транспорту до невиконання своїх обов'язків (статті 279, 280 КК), порушення правил повітряних польотів або використання повітряного простору (статті 281, 282 КК), самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст. 283), випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів (ст. 287 КК), порушення правил забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК), знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК), порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК), порушення або руйнування нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК) та інші протиправні діяння, зазначені у Кримінальному кодексі України, в транспортній сфері можуть вчинятися шляхом дії або бездіяльності.

Зазначені діяння визнаються злочинними, якщо вони спричинили чи могли спричинити аварію поїзда, судна, порушили нормальну роботу транспорту, створили загрозу безпеці повітряних польотів, призвели до порушення нормальної роботи трубопроводів, створили небезпеку для життя людей чи настання інших тяжких наслідків, спричинили тяжкі тілесні ушкодження або смерть чи загибель людей.

При кваліфікації транспортних злочинів слід ретельно підходити до аналізу об'єктивної сторони, оскільки ціла низка статей має бланкетне викладення диспозиції. Це статті 276, 281, 282, 286, 288, 291 Кримінального кодексу України, де для в'ясування того, які правила руху чи експлуатації транспорту

були порушені, необхідно звернутися до нормативних актів, чинних на залізничному, повітряному, водному та автомобільному транспорті.

Прикладом таких нормативних актів можуть бути: Правила технічної експлуатації залізниць; Правила перевезення вантажів; Статут залізниць; Правила технічної експлуатації метрополітену; Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними і охорони; Правила дорожнього руху; Кодекс торговельного мореплавства України; Повітряний кодекс України; Статут внутрішнього водного транспорту та інші нормативні акти — закони, статuti, постанови, інструкції, правила, положення, технічні умови тощо, в яких установлюються і закріплюються правила безпеки руху та експлуатації транспорту, наводяться основні положення та визначення тих чи інших явищ об'єктивних життєвих ситуацій. Вивчення цих нормативних актів дозволяє більш повно і ґрунтовно зрозуміти волю законодавця, визначену в диспозиції статті.

Порушення правил безпеки руху та експлуатації (ст. 276 КК) може вчинятися шляхом перевищення встановленої швидкості руху, проїзд локомотива на заборонний сигнал, недоброякісного ремонту рухомого складу, невжиття заходів для усунення несправності залізничної колії (поломка або гнилість шпал, розширення рейок, ненадійне їх скріплення), використанням при ремонті транспортних засобів неякісного матеріалу, відхиленням від технічних і технологічних норм, якщо це створило небезпеку для життя людей або настання інших тяжких наслідків. На створення небезпеки для життя людей або настання інших тяжких наслідків як на одну з умов визнання діянь злочинними вказується і в диспозиціях ч. 1 ст. 277, ч. 1 ст. 279, ч. 1 ст. 281, ч. 1 ст. 242 та інших статтях.

Під небезпекою для життя людей слід розуміти таке порушення захисту життєво важливих інтересів чи настання такої загрози оточуючого середовища, за яких у будь-який час може статися загибель або каліцтво людей, настання смерті або спричинення тяжкого чи середньої тяжкості тілесного ушкодження хоча б одній особі. Така загроза має бути реальною, а смерть, загибель чи каліцтво людей не настали лише в силу випадкових обставин.

До інших тяжких наслідків відносять тілесні ушкодження, що спричинили короточасний розлад здоров'я або коротко-

часу втрату працездатності кільком особам, легкі, середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, катастрофа, аварія, руйнування жилих будинків та інших споруд, загибель цінного пантажу, велику перерву руху потягів або суден — понад ність годин, істотне порушення їх розкладу тощо.

У диспозиціях деяких складів злочинів вказується на заподіяння великої матеріальної шкоди (ч. 2 ст. 276, ч. 2 ст. 277, ч. 2 ст. 281, ч. 2 ст. 282 КК), завдання значної матеріальної шкоди потерпілому (ч. 2 ст. 289 КК). Але законодавець не встановлює конкретних розмірів значної, великої, особливо великої матеріальної шкоди, як це має місце стосовно злочинів проти власності та деяких інших злочинів (наприклад, статті 176, 177, 185, 192, 199, 202, 207, 270 КК та інші).

У всіх випадках питання віднесення тих чи інших наслідків до категорії небезпечних для життя, інших тяжких наслідків, завдання значної чи великої матеріальної шкоди вирішується судом з урахуванням ступеню тяжкості вчиненого особою діяння, обставин, що пом'якшують або обтяжують покарання, матеріального становища потерпілого тощо. Наприклад, незаконне заволодіння транспортним засобом, який належить інваліду і є основним засобом для його пересування, можливо, для оточуючих значної матеріальної шкоди й не складає, а для інваліда це може бути великою матеріальною шкодою.

Пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК) — умисне руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації, якщо це спричинило чи могло спричинити аварію поїзда, судна або порушило нормальну роботу транспорту.

Пошкодження може вчинятися різним способом — нищенням сигнальних знаків, пошкодженням колії шляхом вибуху, підпалу рухомого складу, розгвинчуванням рейок колії та ін. Але в усіх випадках злочином визнається таке діяння, яке реально спричинило або могло спричинити аварію чи порушення нормальної роботи транспорту. Тому пошкодження колії недіючої ділянки залізниці чи вирізування телеграфних проводів на закритих для плавання морських, річкових лініях не створюють складу злочину. До речі, викрадання шляхом демонтажу та іншим способом електричних мереж, кабельних

ліній зв'язку та їх обладнання за наявності певних ознак кваліфікується за ст. 188 КК.

*Під катастрофою* треба розуміти зіткнення рухомого складу або суден, потоплення судна або затоплення його частин, викидання на берег, посадку на мілину, якщо це спричинило каліцтво або смерть членів екіпажу або пасажирів чи призвело до знищення або істотного пошкодження локомотивів, рухомого складу, шляхів сполучень, повітряних, морських, річкових суден тощо<sup>1</sup>.

*Аварія* — це подія, що сталася під час руху транспортних засобів, внаслідок якої відбулося зіткнення суден, чи сходження потяга з рейок, але які не призвели до загибелі людей хоча й заподіяли значну шкоду або порушили нормальну роботу транспорту.

*Порушенням нормальної роботи транспорту*, як один з прикладів, вважається перерва в русі на строк понад 30 хв., але не більше шести годин. До порушення нормальної роботи транспорту відноситься пошкодження рухомого складу і вантажів у незначних розмірах, приведення їх у непридатний для експлуатації стан.

*Угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна* (ст. 278 КК) характеризується незаконним переміщенням або заволодінням залізничним рухомих складом, повітряним, морським чи річковим судном, встановлення над ними контролю і вважається закінченим з моменту заволодіння транспортними засобами, а угон — з початку руху транспортного засобу від місця його знаходження будь-яким способом переміщення.

*Блокування транспортних комунікацій, а також захоплення транспортного підприємства* (ст. 279) здійснюється різними способами, визначеними в законі — шляхом влаштування перешкод, підключення енергопостачання чи іншими способами. До цих способів можна віднести дії, пов'язані з перекриттям автомагістралей, шляхів сполучень, вулиць, розв'язок не тільки транспортними засобами, шлагбаумами, завалами, а й людьми, встановленням постів-спостерігачів, перешкодженням працівниками транспортного органу виконувати свої

<sup>1</sup> Науково-практичний коментар Кримінального кодексу України // За ред. В. Ф. Бойка, Я. Ю. Кондратьєва, С. С. Яценка. — К.: Юриком Інтер, 1997. — С. 276.

трудові обов'язки, припиненням постачання електроенергії, водозабезпечення, відключенням зв'язку, здійсненням фінансового впливу, встановленням контролю і перекриттям входу-виходу на вокзалах, станціях, аеропортах, портах, інших підприємствах транспорту або їх структурних підрозділах.

Кваліфікуючою ознакою цього злочину є спричинення загибелі людей (ч. 3), під якою слід розуміти загибель однієї або кількох осіб.

Примушування працівника транспорту до невиконання своїх службових обов'язків (ст. 280 КК) здійснюється шляхом погрози вбивством, заподіянням тяжких тілесних ушкоджень або знищенням майна цього працівника чи близьких йому осіб.

*Примушування* — це усвідомлені на матеріальних, майнових, моральних, речових, фізичних, особистих та інших претензіях (підґрунтях) дії, спрямовані на перешкодження виконання службових обов'язків працівником транспорту. Наприклад, вимога будь-якої особи до керівника транспортного підприємства про припинення перевезення вантажу певного власника або до контролера міського електричного транспорту про припинення перевірки білетів.

*Погроза вбивством* може бути виражена будь-яким способом (усно, письмово, жестом, демонстрацією зброї) погрози позбавити життя працівника транспорту чи близьких йому осіб. Погроза має місце при наявності реальних підстав боятися виконання вбивства, заподіяння тяжких тілесних ушкоджень або знищення майна, виходячи із конкретних обставин — місце, час, спосіб вираження, психічний стан винного, вимагання та умови їх виконання тощо. Злочин вважається закінченим у момент сприйняття погрози потерпілим чи іншою особою.

Порушення пілотом чи іншою особою, яка не є працівником повітряного транспорту (ст. 281 КК) правил повітряних польотів може здійснюватися різними способами, як то: невиконання вимог загальних і спеціальних нормативних актів; нехтування порадами диспетчерів; заняття повітряних транспортних коридорів та ешелонів висот без відома і дозволу відповідних посадових осіб. Диспозиція ст. 281 — бланкетна, а тому для з'ясування порушених правил необхідно звернутися до відповідних правил, настанов, інструкцій та інших документів.

Порушення правил використання повітряного простору (ст. 282 КК) — порушення правил пуску ракет, проведення всіх видів стрільби, вибухових робіт або вчинення інших дій у повітряному просторі, якщо це створило загрозу безпеці повітряних польотів.

*Під загрозою безпеки* повітряних польотів слід розуміти такі порушення правил використання повітряного простору, за яких користувачі повітряним простором вимушені робити зміни маршрутів польоту, раптові відхилення від маршрутів, часткове або повне припинення польотів.

Самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст. 283 КК) може бути вчинене способом зупинки поїзда стоп-краном, шляхом роз'єднання повітряної гальмівної магістралі та іншим способом (наприклад, шляхом використання дорожніх сигналів, світлових, візуальних і звукових загально прийнятих сигналів про зупинку поїзда).

*Самовільність дій* означає вчинення їх на власний розсуд, без потреби — за відсутності ситуації крайньої необхідності, без дозволу працівника (провідника, начальника поїзда) залізничного транспорту. Злочинними вважаються дії, які створили загрозу загибелі людей чи настання інших тяжких наслідків або заподіяли шкоду здоров'ю потерпілого.

*Ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха* (ст. 284 КК), характеризується бездіяльністю капітана судна, ухиленням його від виконання обов'язку подання допомоги. Кодексом торговельного мореплавства України статтею 59 встановлено, що «Капітан судна зобов'язаний, якщо він може це зробити без серйозної загрози для свого судна і осіб, що знаходяться на ньому: 1) подати допомогу будь-якій виявленій в морі особі, якій загрожує загибель; 2) прямувати з максимальною швидкістю на допомогу тим, що гинуть, якщо йому повідомлено, що вони потребують допомоги, і якщо на такі дії з його боку можна розумно розраховувати». Статтею 60 КТМ на капітанів кожного із суден, що зіткнулися, покладається обов'язок після зіткнення надати допомогу іншому судну, його пасажирам й екіпажу.

Кримінальна відповідальність настає за умови, що кожен із капітанів мав можливість надати таку допомогу без серйозної небезпеки для свого судна, його екіпажу і пасажирів. Тому в кожному конкретному випадку необхідно встановити, чи

мав можливість капітан судна надати допомогу іншому судну та особам, що зазнали лиха.

Неповідомлення капітаном назви свого судна при зіткненні суден (ст. 285 КК) тягне кримінальну відповідальність незалежно від наявності можливості подати відомості про назву судна, порту прописки, місце свого відправлення та призначення, хоча в ст. 60 КТМ вказується, що капітани зобов'язані повідомити один одному зазначені дані «наскільки це можливо». Повідомлення неправильних даних вважається як неповідомлення необхідних відомостей про своє судно.

Порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК) передбачає кримінальну відповідальність, якщо спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження чи смерть потерпілого (ч. 2) або загибель кількох осіб (ч. 3).

Згідно з приміткою до ст. 286 КК під транспортними засобами в цій статті та статтях 287, 289 і 290 слід розуміти всі види автомобілів, трактори та інші самохідні машини, трамваї і тролейбуси, а також мотоцикли й інші механічні транспортні засоби. Під самохідними машинами розуміються дорожні, будівельні, сільськогосподарські та інші спеціальні машини — скрепери, екскаватори, автокрани, комбайни, каргоше-, бункро-, бункрозбиральні машини тощо.

Під іншими механічними транспортними засобами слід розуміти «транспортний засіб, що приводиться в рух з допомогою двигуна. Цей термін поширюється на трактори, самохідні машини і механізми (крім транспортних засобів, робочий об'єм двигуна яких не перевищує 50 см<sup>3</sup>), а також тролейбуси та транспортні засоби з електродвигуном потужністю понад 3 кВт»<sup>1</sup>. З цього визначення випливає, що транспортний засіб з робочим об'ємом двигуна до 50 см<sup>3</sup>, а також не обладнаний двигуном до транспортних засобів, за порушення правил керування якими передбачена кримінальна відповідальність, не належать. Це можуть бути, наприклад, мопеди, велосипеди, мотоколяски, інвалідні коляски, що приводяться в рух мускульною силою рук, ніг, та інші.

<sup>1</sup> Правила дорожнього руху. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306, пункт 1.10.

Порушення правил безпеки руху і експлуатації транспорту може бути пов'язане з перевищенням швидкості руху, порушенням правил перевезення пасажирів, вантажів, недотримання вимог регулюючих рух світлофорів інших сигналів тощо.

При визначенні заподіяної шкоди здоров'ю потерпілого треба враховувати медичні показники. Поняття тяжкого, середньої тяжкості тілесного ушкодження та легкого тілесного ушкодження дається в статтях 121, 122, 125 КК<sup>1</sup>.

Випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК) передбачає кримінальну відповідальність, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або його смерть.

З об'єктивної сторони злочин характеризується випуском в експлуатацію завідомо технічно несправних транспортних засобів, як, наприклад: дозвіл на виїзд у рейс з несправними гальмами, дефектами рульового управління, несправністю освітлювальних приладів тощо; допуском до керування транспортним засобом особи, яка перебуває у стані сп'яніння чи не має права на керування транспортним засобом, чи інше грубе порушення правил експлуатації транспорту, що унеможливує дорожній рух.

Під іншими грубими порушеннями правил експлуатації транспортних засобів, які забезпечують безпеку руху, слід розуміти, наприклад, «допуск до керування транспортними засобами осіб, позбавлених права на керування транспортними засобами, грубе порушення режиму роботи водіїв, нездійснення контролю за технічним станом транспортних засобів або невиконання інших вимог, що пред'являються відповідними нормативними актами до осіб, відповідальних за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів»<sup>2</sup>.

Допуск до керування може бути здійснено в різній формі — шляхом видачі усного розпорядження щодо керування транс-

<sup>1</sup> Більш повно викладено в книзі: Кримінальне право України: Підручник / За ред. П. С. Матишевського, С. С. Яценка, П. П. Андрушка. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 190—204.

<sup>2</sup> Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 24 грудня 1982 р. (зі змінами станом на 13.12.97 р.), пункт 11 // КК, КПК, Постанови Пленуму Верховного Суду України. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 466.



портним засобом; дозволу на керування; шляхом мовчазної згоди або письмового підтвердження про згоду на керування (підпис на разовій перепустці, відмітка в журналі випуску транспорту, маршрутному листі та ін.).

Порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК) передбачає кримінальну відповідальність у разі спричинення потерпілому середньої тяжкості тілесного ушкодження, тяжкого тілесного ушкодження або настання смерті потерпілого. Порушення правил, норм і стандартів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху мають місце при будівництві, реконструкції, ремонті або утриманні шляхів, вулиць, залізничних переїздів, мостів, шляхопроводів та інших шляхових споруд.

Вимоги щодо забезпечення безпеки дорожнього руху визначені Законом України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р.<sup>1</sup>, в якому містяться: права і обов'язки водіїв, пасажирів, пішоходів, велосипедистів, погоничів тварин, вимоги щодо виробництва транспортних засобів, будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів; порядок їх утримання та права і обов'язки власників доріг і шляхових споруд; умови стандартизації і сертифікації, нормування дорожнього руху тощо. На основі цього закону розроблені і затверджені Постановою Кабінету Міністрів України «Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними і охорони» від 30 березня 1994 р. № 198<sup>2</sup>.

Незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289) з будь-якою метою передбачає кримінальну відповідальність. У примітці 1 «Під незаконним заволодінням транспортним засобом у цій статті слід розуміти вчинення умисно, з будь-якою метою протиправне вилучення будь-яким способом транспортного засобу у власника чи користувача всупереч їх волі. Незаконне заволодіння може бути вчинено шляхом крадіжки, грабежу, розбою, вимагання, шахрайства, привласнення або шляхом зловживання службовим становищем. Злочин вважається закінченим з моменту коли злочинець реально заволодів транспортним засобом.

<sup>1</sup> ВВР України. — 1993. — № 31. — Ст. 338 (з наступними змінами).

<sup>2</sup> ЗП України. — 1994. — № 7. — Ст. 182.

Незаконне заволодіння транспортним засобом за попередньою змовою групою осіб (ч. 2) визнається вчиненим, якщо його спільно вчинили кілька осіб (дві або більше), які заздалегідь, тобто до початку злочину, домовилися про спільне його вчинення (ч. 2 ст. 28 КК). За своїм характером така діяльність може розглядатися як просте об'єднання зусиль кількох осіб, за якою дії кожного мають бути однакові та спрямовані на вчинення злочину.

*Вчинення злочину повторно* визнається як вчинення таких дій особою, яка раніше вчинила незаконне заволодіння транспортним засобом або злочин, передбачений статтями 185, 186, 187, 188—191, 262 КК, тобто крадіжку, грабїж, розбій, вимагання, шахрайство, привласнення чужого майна та ті самі дії щодо «викрадення, привласнення, вимагання вогнепальної зброї, бойових припасів вибухових речовин, вибухових пристроїв чи радіоактивних матеріалів або заволодіння ними шляхом шахрайства».

*Незаконне заволодіння транспортним засобом організованою групою* визнається у разі, «якщо в його готуванні або вчиненні брали участь кілька осіб (три і більше), які попередньо організувалися у стійке об'єднання для вчинення цього та іншого (інших) злочинів, об'єднаних єдиним планом з розподілом функцій учасників групи, спрямованих на досягнення цього плану, відомого всім учасникам групи» (ч. 3 ст. 28 КК). У цьому випадку необхідна спільність дій осіб, які беруть участь в одному й тому ж злочині. Усі дії взаємобумовлені й водночас кожна дія окремого виконавця спрямована на досягнення єдиного злочинного результату.

*Знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу* (ст. 290 КК), а саме: ідентифікаційного номера, номерів двигуна, шасі або кузова, або заміна без дозволу відповідних органів номерної панелі з ідентифікаційним номером транспортного засобу, що здійснюється різними способами.

Кримінальна відповідальність настає за сам факт знищення і не потребує настання будь-яких наслідків.

Під *знищенням* слід розуміти механічне пошкодження ідентифікаційних номерів, номерів двигуна, шасі або кузова шляхом спилування їх шліфувальним устаткуванням, розрізувальними апаратами, електро-, автогенозварювальними при-

ладами, травленням кислотами, вирубуванням, вдавненням або іншим шляхом із застосуванням різних приладів.

*Підробка або заміна* передбачає виготовлення фальшивих, недійсних номерів або номерів, які хоча і відповідають реєстраційним документам, але не належать цим транспортним засобам. Мета такої підробки або заміни може бути різною (приховування викраденого транспортного засобу, його частини чи агрегату, вдалий продаж застарілого транспортного засобу як нового або як нетривалого перебування в експлуатації тощо), залежно від якої кваліфікація злочину може кваліфікуватися за сукупністю злочинів.

*Порушення чинних на транспорті правил* (ст. 291 КК), що забезпечують рух, тягне за собою кримінальну відповідальність у разі, якщо це спричинило загибель людей або інші тяжкі наслідки.

Порушення правил, що забезпечують рух, може бути вчинено на різних видах транспорту — залізничному, повітряному, водному, автомобільному, електричному та іншому, включаючи велосипедний і гужовий.

Порушення правил може бути здійснено шляхом переїзду залізниці в непередбачених місцях; прогонки тварин без дотримання правил безпеки; проїзду на мопедах і велосипедах в заборонених місцях; порушення правил переходу, переїзду тощо.

Порушення здійснюється особами, які не належать до водіїв транспортних засобів, що вказані в примітці до ст. 286 КК. До них відносяться водії мопедів, велосипедів і гужового транспорту, вершники, візники, погоничі, пішоходи, пасажирки тощо. Порушниками цих правил можуть бути й водії маломірних суден.

Під *маломірними суднами* слід розуміти «самохідні судна з головними двигунами потужністю менше 75 к. с. (55 кВт) і несамохідні та парусні судна валовою місткістю менше 80 реєстрових тонн (або одиниць), а також моторні судна незалежно від потужності двигунів, але валовою місткістю не більше 10 реєстрових тонн (або одиниць) та самохідні судна (гребні човни вантажопідйомністю 100 і більше кілограмів, байдарки — 150 і більше кілограмів та надувні судна — 225 і більше кілограмів), що належать громадянам»<sup>1</sup>.

<sup>1</sup> Кодекс України про адміністративні правопорушення. — Ст. 116.

Пошкодження об'єктів магістральних нафто-газо- та нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК), відходів від них, а також технологічно пов'язаних з ними об'єктів, споруд, засобів автоматики, зв'язку, сигналізації, якщо це призвело до порушення нормальної роботи зазначених трубопроводів або спричинило небезпеку для життя людей.

Трубопровідний транспорт є складовою частиною єдиної транспортної системи України і його діяльність регулюється законами України «Про транспорт»<sup>1</sup> та «Про трубопровідний транспорт»<sup>2</sup>, а також іншими нормативними актами.

*Об'єктивна сторона* цього злочину характеризується протиправними діями, наслідками яких є пошкодження або руйнування трубопроводу, об'єктів і споруд, пов'язаних з ним, виведення його з робочого стану. Пошкодження або руйнування може бути здійснено шляхом пробивання, розлилювання, просвердлення отворів у трубопроводі, вмонтування з'єдвудів, порушення цілісності трубопроводу транспортними засобами (екскаваторами, бульдозерами) при проведенні будівельних робіт, пошкодження вимірювальної техніки, вилучення засобів автоматики, зв'язку, сигналізації і т. ін.

Пошкодження або руйнування трубопроводу шляхом вибуху, підпалу визнається як загальнонебезпечний спосіб і кваліфікується за ч. 2 ст. 292 КК.

Під *руйнуванням* слід розуміти повне або часткове знищення ділянок трубопроводу, сховищ нафтопродуктів, газокompресорних станцій, газорозподільників, відстійників, технічних пристроїв автоматики, вимірювальних приладів та інших об'єктів, приведення цих об'єктів до стану непридатності подальшого спільного використання.

Підсумуємо зазначене вище: в кожному окремому випадку при кваліфікації того чи іншого злочину у сфері транспортної діяльності потрібен ретельний аналіз протиправних дій, виявлення всіх кваліфікуючих ознак злочину, особливостей вчинення та врахування об'єктивної поведінки та інших зовнішніх обставин, пов'язаних з вчиненням злочину, в яких знаходять свій вплив мотив, мета та волевиявлення особи (правопорушника). Тому для кваліфікації важливе значення має встановлення зв'язку зовнішнього прояву поведінки лю-

<sup>1</sup> ВВР України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.

<sup>2</sup> ВВР України. — 1996. — № 29. — Ст. 139.

дини з її психічним станом при вчиненні суспільно небезпечних діянь.

Суб'єктивна сторона злочинів проти безпеки руху та експлуатації транспорту характеризується основною і обов'язковою ознакою наявності *вини* особи, а саме психічним ставленням особи щодо злочинного діяння та його наслідків у формі умислу чи необережності. Лише за наявності вини можна говорити про склад злочину як про підставу кримінальної відповідальності. Законодавство розрізняє дві форми вини при вчиненні злочину — вину у формі умислу (ст. 24 КК) і вину у формі необережності (ст. 25 КК).

У *формі умислу* здійснюються злочини, коли особа усвідомлює суспільно небезпечний характер своїх дій і бажає їх вчинення. До таких злочинів у сфері транспортної діяльності можна віднести: пошкодження шляхів сполучень і транспортних засобів (ст. 277 КК); угон або захоплення залізничного рухомого складу, повітряного, морського чи річкового судна (ст. 275 КК); блокування транспортних комунікацій (ст. 279 КК); примушування працівників транспорту до невиконання своїх обов'язків (ст. 280 КК); самовільне без нагальної потреби зупинення поїзда (ст. 283 КК); ненадання допомоги судну та особам, що зазнали лиха (ст. 284 КК); неповідомлення капітаном назви свого судна (ст. 285 КК); незаконне заволодіння транспортним засобом (ст. 289 КК); знищення, підробка або заміна номерів вузлів та агрегатів транспортного засобу (ст. 290 КК); пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо- та нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК), здійснення яких в основному характеризуються прямим умислом і лише злочини, передбачені статтями 277 і 292 можуть бути здійснені як з прямим, так і з непрямим умислом, причому саме відношення особи до наслідків характеризується, як правило, необережною формою вини. Вчинення вищевказаних злочинів з корисливими мотивами створює сукупність злочинів (наприклад, угон або захоплення транспортних засобів, заволодіння транспортними засобами, які супроводжувалися умисним вбивством, пошкодження трубопроводу з метою розкрадання речовин, що містяться у трубопроводі). На нашу думку, вчинення злочину, передбаченого ст. 289 КК, може складати повтор при кваліфікації цих злочинів, передбачених статтями 185—187, 189—191 КК, хоча законодавець у примітці I до ст. 185 КК цього не встановлює.

У *необережній формі вини* визнається вчиненням злочин, коли особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоча повинна була і могла їх передбачити.

У сфері транспортної діяльності до таких злочинів можна віднести: порушення безпечного руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276 КК); порушення правил повітряних польотів (ст. 281 КК); порушення правил використання повітряного простору (ст. 282 КК); порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (ст. 286 КК); випуск в експлуатацію технічно несправних транспортних засобів або інше порушення їх експлуатації (ст. 287 КК); порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення дорожнього руху (ст. 288 КК); порушення чинних на транспорті правил (ст. 291 КК), які характеризуються *необережною формою вини* — злочинною самонадіяністю або злочинною недбалістю щодо наслідків злочину. Самі правила безпеки руху або експлуатації транспорту можуть бути порушені як *необережно*, так і *умисно*.

Суб'єктами транспортних злочинів можуть бути особи, які керували транспортними засобами або займалися їх ремонтом, або знаходилися у сфері діяльності транспорту і були зобов'язані виконувати відповідні правила безпеки дорожнього руху та експлуатації транспорту.

Проте в деяких випадках законодавець чітко визначає суб'єкти злочину. Наприклад, суб'єктами злочину, передбаченого ст. 276, можуть бути тільки працівники залізничного, водного чи повітряного транспорту, діяльність яких пов'язана: а) з перебуванням на роботі; б) виконанням обов'язків по безпеці руху, експлуатації чи ремонту транспортних засобів, колії, рухомого складу, засобів сигналізації тощо. Це можуть бути машиністи, диспетчери, чергові по станції, капітан порту, його помічник, командири повітряних суден, пілоти, радисти, майстри пунктів технічного огляду та інші особи. У ст. 281 передбачено, що суб'єктами злочину є особи, які не є працівниками повітряного транспорту, у статтях 284, 285 — капітан судна чи особа, яка виконує його обов'язки, у ст. 287 — особа, відповідальна за технічний стан або експлуатацію

транспортних засобів (це можуть бути як працівники державних і громадських підприємств, так і власники, водії індивідуальних транспортних засобів), у ст. 288 — особа, відповідальна за будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання шляхів, вулиць, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, або особа, яка виконує такі роботи.

Аналіз інших складів злочинів показує, що суб'єктами злочинів, передбачених статтями 278, 283, можуть бути як робітники відповідних видів транспорту (причому дії з самовільної зупинки поїзда працівником залізниці утворюють склад злочину, передбачений ст. 276), так і інші особи — громадяни (громадяни України, іноземці, особи без громадянства), а суб'єктами злочинів, передбачених статтями 277, 279, 280, 289, 290, 292, як правило, можуть бути особи, яким виповнилося 16 років. До суб'єктів транспортних злочинів відносяться також особи, які відповідають за порядок використання повітряного простору — ст. 282 (командири, начальники, техніки безпеки), які керують транспортними засобами — ст. 286 (причому не має значення відношення щодо власності транспорту, наявності права на керування або керування за дорученням чи самовільно утнаним транспортним засобом), які незаконно заволоділи транспортним засобом — ст. 289 (у даному випадку не є суб'єктами цього злочину особи, за якими транспортний засіб, закріплюється по роботі, а також особи, які вважають, що вони мають право на користування транспортним засобом — близькі родичі власника транспорту). Суб'єктами злочину, передбаченого ст. 291, можуть бути велосипедисти, пішоходи, водії маломірних суден, мопедів, гужового транспорту, вершники, погоничі тварин тощо.

Законодавець визначив, що суб'єктами транспортних злочинів можуть бути особи, яким виповнилося 16 років. Але у двох випадках — це пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів (ст. 277 КК) та пошкодження об'єктів магістральних нафто-, газо-, та нафтопродуктопроводів (ст. 292 КК) — суб'єктами злочину можуть бути осудні особи 14-річного віку у випадках настання аварії потяга чи аварії або пожежі на трубопроводі.

*Особливу групу складають норми, що встановлюють кримінальну відповідальність: за незаконне ввезення на територію України відходів і вторинної сировини (ст. 268 КК); незаконне перевезення на повітряному судні вибухових або легкозай-*

мистих речовин (ст. 269 КК); порушення правил міжнародних польотів (ст. 334 КК); незаконне підняття Державного Прапора України на річковому або морському судні (ст. 339 КК); порушення правил поведінки або експлуатації машин (ст. 415 КК); порушення правил польотів або підготовки до них (ст. 416 КК); порушення правил кораблеводіння (ст. 417 КК), які хоча і пов'язані якоюсь мірою з діяльністю транспорту, але мають свій родовий об'єкт, суспільні відносини регламентуються спеціальними нормативними актами (положеннями, правилами, статутами та настановами). *Родовими об'єктами цих злочинів є громадська безпека (статті 268, 269 КК), недоторканність державного кордону (ст. 334 КК), авторитет держави (ст. 339 КК) та встановлений порядок несення військової служби (статті 415—417 КК).*

Загальна мета і принципи покарання визначені статтею 50 Кримінального кодексу України, в якій визнається, що покарання є заходом примусу, який застосовується від імені держави і за вироком суду до особи, визнаної винною у вчиненні злочину.

Виходячи з цього, суди при призначенні покарання в кожному випадку обговорюють питання про доцільність застосування чи незастосування до винного того чи іншого виду покарання у межах, передбачених санкцією правової норми, а також застосування до винного додаткової міри покарання — позбавлення права керувати транспортними засобами (ст. 286 КК) або займати посади, пов'язані з відповідальністю за технічний стан чи експлуатацію транспортних засобів (ст. 287 КК). Це дає змогу втілювати в практику принципи індивідуалізації покарання, враховувати ступінь суспільної небезпеки, соціальну особливість суб'єкта, його відношення до вчиненого злочину.

У постанові Пленуму Верховного Суду України «Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини» від 24 грудня 1982 р. № 7 зі змінами, внесеними Постановами Пленуму від 28 березня 1986 р. № 24 та від 4 червня 1993 р. № 3<sup>1</sup> з цього приводу зазначається, що при призначенні покарання слід виходити не тільки з наслідків, що настали, а враховувати характер і мотиви

<sup>1</sup> Див.: КК, КПК, Постанови Пленуму Верховного Суду України. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 464—466.



ви допущених порушень правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів, ставлення винного до цих порушень, його поведінку після вчинення злочину, вини інших осіб, а також інші обставини, що пом'якшують та обтяжують відповідальність.

### § 3. Адміністративні проступки на транспорті та особливості адміністративної відповідальності за них

**З**аконом визначено, що адміністративним проступком визнається протиправна вина (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на власність, права і обов'язки громадян, на державний або громадський порядок, на встановлений порядок управління і за яку законодавством України передбачено адміністративну відповідальність (ст. 9 КпАП).

Аналіз цього визначення дозволяє виділити загально-правові ознаки, які властиві адміністративному проступку. *По-перше*, це виключно вчинок, тобто дія (наприклад, куріння в автобусах, маршрутних таксі, тролейбусах або трамваях — ч. 3 ст. 119 КпАП) чи бездіяльність (невиконання правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху — ч. 1 ст. 128<sup>1</sup> КпАП). *По-друге*, антигромадська спрямованість адміністративного проступку, яка характеризується суспільною шкідливістю. Цю позицію підтверджує ч. 2 ст. 1 КК України, де вказується, що Кримінальний кодекс України визначає, які суспільно небезпечні діяння є злочинними. Тобто слід розуміти, що суспільно небезпечні діяння які не заподіяли і не могли заподіяти істотної шкоди (ч. 2 ст. 11 КК) не належать до злочинів і їх необхідно кваліфікувати як інші правопорушення<sup>1</sup>. *По-третє*, до ознак адміністративного проступку належить його протиправність, а саме, стосовно транспортного права, заборона транспортно-правовою нормою вчинку як такого, що завдає шкоди чи загрожує безпекою. *По-четверте*, важливою ознакою адмі-

<sup>1</sup> Більш повну дискусію з цього питання див.: Колпаков В. К. Адміністративне право України. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 242—244.

ністративного проступку є винність, яка виражається як прояв волі і свідомості особи, її психічного ставлення до відповідного вчинку і його наслідків. Діяння має бути вчинено умисно або з необережності. *По-н'яте*, юридичною ознакою адміністративного проступку є адміністративна карність, тобто протиправне, винне діяння буде визнано адміністративним проступком тільки тоді, коли за його вчинення передбачена адміністративна відповідальність, застосування якої у сфері транспортної діяльності має свої особливості.

Адміністративні проступки на транспорті мають свій, властивий тільки їм юридичний склад, під яким розуміється встановлена законодавством сукупність об'єктивних і суб'єктивних ознак. Найвність цих ознак є обов'язковою, оскільки діяння без таких ознак не є проступком. Пункт 1 ст. 247 КпАП визначає, що провадження в справі про адміністративне правопорушення не може бути розпочато, а розпочате підлягає закриттю в разі відсутності події і складу адміністративного правопорушення.

В юридичній літературі загально визнаним є те, що структуру складу правопорушень складають: *об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона* — елементи проступку, які характеризують поведінку людини як взаємозв'язок і взаємозалежність вчинку (діяння) і свідомості, тобто об'єктивного і суб'єктивного.

Характеристика зазначених елементів дає можливість отримати більш повне уявлення про зміст адміністративного проступку, його віднесення до тієї чи іншої сфери регулювання суспільних відносин, їх охорони адміністративно-правовими санкціями. Характеристика кожного з елементів складу адміністративного проступку у сфері транспортної діяльності має на увазі таке.

**Об'єкт** — це суспільні відносини на транспорті, які врегульовані правовими нормами і охороняються, в даному випадку, адміністративними санкціями. Ознаки об'єкта в багатьох випадках прямо зазначаються у статтях, якими передбачена адміністративна відповідальність за правопорушення на транспорті, що дає можливість класифікувати склади проступків або залежно від виду транспорту, або за змістом суспільних відносин.

Класифікація проступків залежно від виду транспорту (правопорушення на автомобільному, залізничному, мор-

ському, повітряному, річковому транспорті та електро-транспорті) дозволяє чіткіше визначити протиправні діяння і обрати оптимальний захід впливу на правопорушника з урахуванням особливостей експлуатації того чи іншого виду транспорту.

Класифікація проступків за змістом суспільних відносин допомагає структурувати суспільні відносини, визначити їх однорідні групи, виділити родовий об'єкт.

*Родовим об'єктом* адміністративних проступків на транспорті є суспільні відносини у сфері порушення правил охорони порядку і безпеки руху на транспорті, які утворюються в процесі експлуатації і користування різними видами транспорту. Ці проступки загрожують життю та здоров'ю людей, посягають на порядок і безпеку руху, порядок експлуатації транспорту і управління у сфері дорожнього руху, завдають матеріальну шкоду транспортним засобам, рухомому складу, шляхам сполучення, порушують право власності.

Безпека руху — одна з основних вимог експлуатації транспорту. Частина 1 ст. 16 Закону «Про транспорт» зобов'язує підприємства транспорту забезпечити безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів і охорону навколишнього природного середовища.

Відповідна регламентація безпеки руху дається в Законі України «Про дорожній рух» від 30 червня 1993 р.<sup>1</sup>, в якому закріплюються права і обов'язки органів виконавчої влади, підприємств, установ, організацій і об'єднань громадян у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху (статті 11—13). Наприклад, у міністерствах, підприємствах та організаціях, що мають транспортні засоби, при чисельності зайнятих експлуатацією транспортних засобів понад 50 осіб, вводиться посада фахівця з безпеки дорожнього руху, а понад 500 осіб — створюється служба безпеки дорожнього руху.

Безпека руху поїздів визначається в Законі України «Про залізничний транспорт» від 4 липня 1996 року в статті II як комплекс організаційних і технічних заходів, спрямованих на забезпечення безаварійної роботи та утримання в постійній справності залізничних споруд, колій, рухомого складу, обладнання, механізмів і пристроїв<sup>2</sup>.

<sup>1</sup> Див.: ВВР України. — 1993. — № 31. — 338.

<sup>2</sup> Див.: ВВР України. — 1996. — № 40. — Ст. 183.

Більш повна класифікація об'єктів проступків на транспорті дозволяє виділити *видові об'єкти* як різновид родового об'єкта, але більш спільні для ряду проступків суспільні відносини. Виходячи з цього всі проступки на транспорті можна класифікувати за ознаками об'єктів як:

1) порушення правил по охороні порядку і безпеки руху на залізничному, повітряному, морському, річковому транспорті — частини 1, 4, 5 ст. 109; частини 1, 2, 5 ст. 111; ст. 113; частини 1, 2 ст. 114; частини 1, 2, 4, 5 ст. 116; ст. 116<sup>1</sup>; ч. 1 ст. 116<sup>2</sup>; ст. 116<sup>3</sup>; ч. 1 ст. 117; ст. 133 КпАП;

2) порушення водіями правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів (на автомобільному транспорті) — частини 1, 2, 3 ст. 121, статті 122—123 і 125 КпАП;

3) керування транспортними засобами або суднами особами, що не мають на це права керування — ч. 4 ст. 116; ст. 116<sup>1</sup>; частини 1, 3 ст. 126; ч. 2 ст. 129 КпАП;

4) керування транспортними засобами або суднами, а також допуск до керування ними осіб, які перебувають у стані сп'яніння — статті 129—131 КпАП;

5) керування транспортними засобами або суднами, не зареєстрованими в установленому порядку, з підробленими номерними знаками та експлуатація транспортних засобів зі знищеними або підробленими номерами агрегатів — ч. 1 ст. 116; ч. 2 ст. 116<sup>1</sup>; частини 4, 5 ст. 121; ст. 121<sup>1</sup> КпАП;

6) випуск на лінію технічно несправних транспортних засобів, а також випуск у плавання суден з несправностями, з якими заборонено їх експлуатацію — ч. 1 ст. 116, ч. 2 ст. 116<sup>1</sup>, ст. 128 КпАП;

7) порушення правил утримання споруд для стоянки суден, утримання доріг, норм і стандартів стосовно забезпечення безпеки дорожнього руху, пошкодження магістральних трубопроводів, доріг, залізничних переїздів та інших споруд — статті 118, 124, 128<sup>1</sup>, 138—142 КпАП;

8) порушення правил руху пішоходами та іншими учасниками дорожнього руху — ст. 127 КпАП;

9) порушення правил пожежної безпеки на залізничному, морському, повітряному та річковому транспорті — ст. 120 КпАП;

10) порушення правил громадського порядку і громадської безпеки на транспорті — ч. 3 ст. 109; ч. 2 ст. 110; ч. 4 ст. 111;

ст. 112; ч. 2 ст. 115; ч. 3 ст. 116; ч. 3 ст. 117; частини 2, 3 ст. 119; статті 122<sup>1</sup>, 122<sup>2</sup>, 124<sup>1</sup>, 133<sup>1</sup>, 133<sup>2</sup>, 141, 185<sup>9</sup> КпАП;

11) порушення правил, спрямованих на забезпечення скоронності вантажів та іншого майна — ст. 134; ч. 2 ст. 126; статті 136, 137 КпАП;

12) порушення права власності — ч. 2 ст. 109; ч. 1 ст. 110; ч. 3 ст. 111; ч. 3 ст. 114; ч. 1 ст. 115; ч. 3 ст. 116; ч. 2 ст. 116<sup>2</sup>; ч. 2 ст. 117; ч. 1 ст. 119; статті 132, 134, 135 КпАП.

Аналіз зазначених проступків дає змогу визначити чотири основні види об'єкти проступків у сфері транспортної діяльності, суспільні відносини яких регулюють:

- порядок охорони і безпеки руху та транспорту;
- порядок реєстрації і безпеки експлуатації транспорту;
- громадський порядок і громадську безпеку на транспорті, порядок управління;
- право власності та майнові відносини на транспорті.

Звичайно, на перший погляд, питання про громадський порядок, громадську безпеку та право власності повинні охоронятися нормами, які містяться у відповідних главах КпАП, але, враховуючи особливості експлуатації різних видів транспорту, комплексний характер транспортної системи як особливої складової суспільного виробництва, саме така побудова складів проступків визнана найбільш корисною і доцільною.

Об'єктивна сторона характеризується зовнішнім проявом посягання на об'єкт, який охороняється адміністративно-правовою санкцією. Вона включає в себе такі ознаки, як:

- протиправне діяння — дія чи бездіяльність;
- шкідливі наслідки діяння;
- причинний зв'язок між протиправним діянням і шкідливими наслідками, які наступили;
- місце, час, умови та засоби вчинення правопорушення.

**Протиправне діяння** є обов'язковою ознакою об'єктивної сторони адміністративного проступку. Забороняючи ті чи інші діяння, законодавець у першу чергу описує їх зовнішні прояви (самовільний проїзд, пошкодження залізничної колії, порушення водіями правил руху, порушення правил випуску на лінію транспортних засобів і т. ін.), що характеризує саме діяння як протиправне, громадсько шкідливе.

Залежно від наявності шкідливих наслідків адміністративних проступків у сфері транспортної діяльності виділяють:

- а) адміністративні проступки з матеріальним складом —

наприклад, порушення внутрішнього обладнання пасажирських вагонів, морських і річкових суден, автобусів, маршрутних таксі, тролейбусів або трамваїв, залізничної колії, аеродромного устаткування і т. ін. — коли передбачаються шкідливі наслідки у вигляді заподіяння певної матеріальної шкоди;

б) адміністративні проступки з *формальним складом* — наприклад, випуск судна в плавання без документів, проведення без належного дозволу водолазних робіт, керування водіями транспортними засобами з технічними несправностями і т. ін. — коли не передбачається настання шкідливих наслідків у вигляді певних матеріальних збитків.

Більшість транспортних проступків утворюють формальні склади, і при кваліфікації про притягнення до адміністративної відповідальності достатньо установлення факту самої дії про порушення правил, норм і стандартів щодо безпеки руху та експлуатації транспорту і необов'язково установлення причинного зв'язку щодо настання або можливе настання шкідливих наслідків. Наприклад, керування транспортними засобами особами у стані сп'яніння (ст. 130 КпАП) не потребує настання будь-яких матеріальних наслідків, а достатньо самого стану сп'яніння як підстави для притягнення до відповідальності.

При кваліфікації транспортних проступків з матеріальним складом необхідно встановлювати причинний зв'язок між протиправним діянням і настанням шкідливих наслідків. Наприклад, пошкодження споруд і пристроїв сигналізації та зв'язку (ч. 3 ст. 114 КпАП) потребує реального з'ясування питань щодо особи правопорушника, характеру протиправних дій, їх зв'язок з настанням матеріальної шкоди, розмір заподіяної шкоди тощо.

Розмір матеріальних наслідків може служити критерієм для кваліфікації протиправного діяння як *адміністративного проступку* або як *злочину*. Наприклад, руйнування або пошкодження шляхів сполучення, споруд на них, рухомого складу або суден, засобів зв'язку чи сигналізації, а також інші дії, спрямовані на приведення зазначених предметів у непридатний для експлуатації стан, якщо вони завдали *великої матеріальної шкоди* (ч. 2 ст. 277 КК), кваліфікуються як злочин; якщо такої шкоди не настало (ч. 2 ст. 109, ч. 1 ст. 110, ч. 3 ст. 111, ч. 1 ст. 115, ч. 2 ст. 116<sup>2</sup> КпАП та інші) — як адміністративний проступок.

Проте на відміну від кримінального злочину, де до обов'язкових ознак об'єктивної сторони включають шкідливі наслідки і причинний зв'язок, склади адміністративних проступків у своїй більшості конструюються законодавцем як формальні, вчинення яких не спричиняє будь-яких матеріальних наслідків, «а тому й самі наслідки, і причинний зв'язок не можуть розглядатися як обов'язкові ознаки складу адміністративного правопорушення»<sup>1</sup>.

Інші ознаки об'єктивної сторони — *місце, час, умови та засоби* вчинення проступку встановлюються законодавством виходячи з реально існуючих явищ світу і врахуванням особливостей транспортної діяльності.

Значну увагу законодавець приділяє *місцю* вчинення проступку, де йдеться про визначення відповідної території, на якій діють особливі правила поведіння: самовільний проїзд у вантажних поїздах (ч. 1 ст. 109 КпАП); розміщення в районі аеропорту будь-яких знаків і пристроїв (ч. 1 ст. 111 КпАП); прохід або проїзд без належного дозволу по території аеропортів (ч. 4 ст. 111 КпАП); куріння у невідведених місцях (ч. 3 ст. 110, ч. 2 ст. 115, ч. 3 ст. 117, ч. 3 ст. 119 КпАП); у портових водах (ст. 114 КпАП); стоянка суден у плесі, на рейдах і портах (ч. 2 ч. 116 КпАП); викидання сміття та інших предметів з вікон і дверей вагонів поїздів, автобусів, тролейбусів, трамваїв (ч. 3 ст. 109, ч. 3 ст. 116<sup>2</sup>, ч. 2 ст. 119 КпАП); місце дорожньої пригоди (ст. 122<sup>2</sup> КпАП) тощо.

Важливою ознакою дії є момент її вчинення, тому у складі проступку досить часто є уточнення про час його вчинення, посадка і висадка під час руху поїзда (ч. 1 ст. 109 КпАП); під час посадки на судно, в пункті слідування і під час висадки з суден (ч. 1 ст. 114, ч. 1 ст. 117 КпАП); недодержання правил подачі сигналів під час водозазних робіт (ч. 1 ст. 116<sup>2</sup> КпАП) і т. ін.

Нерідко у складі проступку присутні такі ознаки, як:

— *умови* вчинення правопорушення — порушення особливих умов і правил, зазначених у ліцензії на здійснення міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів (ст. 133<sup>2</sup> КпАП);

— *способи* вчинення — перевищення водіями транспортних засобів і суден швидкості руху (ст. 122, ч. 3 ст. 116

<sup>1</sup> Колясов В. К. Адміністративне право України. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 269.

КпАП); самовільне використання з корисливою метою транспортних засобів (ст. 132 КпАП);

— *засоби вчинення* — порушення правил дорожнього руху особами, що керують транспортними засобами, обладнаними двигуном з робочим об'ємом до 50 см<sup>3</sup>, велосипедами, а також водіями та іншими особами (ч. 2 ст. 127 КпАП);

— *стан правопорушника* — керування транспортними засобами у стані сп'яніння (статті 129, 130 КпАП);

— *вид транспорту* — безквитковий проїзд (ст. 135 КпАП) у поїздах, в міському транспорті, автобусі, на судах; вчинення правопорушень на залізничному (статті 109—110 КпАП), повітряному (статті 111—113 КпАП), морському (статті 114—115 КпАП), річковому (статті 116—118 КпАП), автомобільному транспорті та електротранспорті (ст. 119 КпАП) тощо.

Однією з ознак об'єктивної сторони є ознака участі у відносинах з правопорушником представників органів держави: наприклад, невиконання особами, які перебувають на повітряному судні, розпоряджень командира судна (ч. 1 ст. 112 КпАП); невиконання водіями вимог працівника міліції про зупинку транспортного засобу (ст. 122<sup>2</sup> КпАП); перешкодження проведенню працівником міліції огляду транспортних засобів (ст. 122<sup>3</sup> КпАП); ненадання транспортних засобів працівникам міліції та медичним працівникам (ст. 124<sup>1</sup> КпАП); порушення посадовими особами визначеного порядку погодження з державною автоінспекцією маршрутів руху, обладнання шляхів і т. ін. (ч. 2 ст. 140 КпАП); злісна непоправа законному розпорядженню або вимозі працівника транспорту, який здійснює контроль за перевезенням пасажирів (ст. 185<sup>9</sup> КпАП), а також невиконання вимог посадових осіб органів морського та річкового транспорту (ст. 188<sup>15</sup> КпАП).

У цілому ряді випадків законодавець використовує *повторне* протягом року вчинення правопорушення, *настання шкідливих наслідків* та *розмір шкоди* як критерії, з допомогою яких розмежовуються прості і кваліфіковані склади проступків.

До кваліфікованих складів відносять: *повторне* протягом року керування транспортними засобами, не зареєстрованими у встановленому порядку, з підробленим номером, без номерного знака або з номерним знаком, що не належить цьому засобу, а так само з умисно прихованим номерним знаком (ч. 5 ст. 121 КпАП); *повторне* протягом року керування



транспортними засобами у стані сп'яніння (ч. 2 ст. 130 КпАП); повторне протягом року порушення правил охорони магістральних трубопроводів (ч. 2 ст. 138 КпАП); створення аварійної обстановки (ч. 4 ст. 122, ч. 2 ст. 122<sup>1</sup> КпАП); створення аварійної обстановки або пошкодження транспортних засобів, шляхів, шляхових та інших споруд чи іншого майна (ч. 3 ст. 123, ст. 124, ч. 4 ст. 127, ч. 2 ст. 128<sup>1</sup>, ч. 2 ст. 139, ч. 4 ст. 140 КпАП).

*Реєстрація, перереєстрація* транспортних засобів і причепів до них здійснюється в Державтоінспекції незалежно від їхнього технічного стану протягом 10 діб з моменту придбання або митного оформлення, або переобладнання чи ремонту, якщо необхідно внести зміни до реєстраційних документів. Інші механічні транспортні засоби (машини військових частин, технологічні транспортні засоби, трамваї, тролейбуси, гоночні, спортивні машини, трактори, самохідні машини, сільськогосподарська техніка) підлягають відомчій реєстрації (ст. 34 Закону України «Про дорожній рух»).

Порядок державної реєстрації та обліку, контролю за відповідністю номерних знаків і номерів агрегатів установлюється Правилами державної реєстрації та обліку автомобілів, автобусів, а також самохідних машин, сконструйованих на шасі автомобілів, мотоциклів усіх типів, марок і моделей, причепів, напівпричепів і мотоколясок, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 7 вересня 1998 р. № 1338 (пункти 3, 7, 14, 15, 20, 21 та інші), а також Правилами дорожнього руху, затвердженими Постановою Кабінету Міністрів України від 10 жовтня 2001 р. № 1306 (пункти 30.1, 30.2, 31.3 та інші).

*Під створенням аварійної обстановки* слід розуміти такі порушення правил безпеки руху (перевищення швидкості, порушення правил обгону, недодержання вимог дорожніх знаків чи розмітки шляхів проїзної частини шляхів, грунове — «рокери» — пересування на мотоциклах, непокоря пішоходів сигналам регулювання дорожнього руху, порушення дорожнього руху особами в стані сп'яніння, невиконання норм і стандартів при виготовленні транспортних засобів, запасних частин до них, пошкодження шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд, забруднення шляхового покриття тощо), які примусили учасників дорожнього руху різко зміни-

ти швидкість, напрямок руху, вимоги інших заходів щодо забезпечення особистої безпеки або безпеки інших громадян.

Під керуванням транспортними засобами особами, які не мають права керування, слід розуміти керування транспортними засобами будь-якою особою, в тому числі і водіями, які не пред'явили для перевірки відповідних документів (посвідчення). У даному випадку не мають значення відношення особи, яка керує, до транспортного засобу, тобто чи є вона власником або орендарем транспортного засобу, керує ним за дорученням, наказом, розпорядженням керівника підприємства, організації, закладу чи самовільно утнула його, є вона працівником транспорту чи ні. Не мають значення і обставини, пов'язані з відсутністю в особи посвідчення на право керування транспортним засобом (крадіжка, втрата, приведення в непридатність, пожежа) або позбавлення її такого права в адміністративному чи судовому порядку.

Основні положення щодо допуску до керування транспортними засобами регламентуються ст. 15 Закону України «Про дорожній рух»<sup>1</sup> та Положенням про порядок видачі посвідчень водія та допуску громадян до керування транспортними засобами, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 8 травня 1993 р. № 340. Цими актами встановлюється, що кожний громадянин, який досяг встановленого віку та не має медичних протипоказань, може отримати право на керування транспортними засобами. Для керування:

— мототранспортними засобами і мотоколясками встановлюється 16-річний вік;

— автомобілями всіх видів і категорій (за винятком автобусів і вантажних автомобілів, обладнаних для перевезення понад вісім пасажирів), трамваями і тролейбусами — 18-річний вік;

— автобусами і вантажними автомобілями, обладнаними для перевезення понад вісім пасажирів — 19-річний вік.

Під керуванням транспортними засобами або суднами особами у стані сп'яніння слід розуміти не тільки алкогольне сп'яніння, при цьому кількість випитого спиртного не має значення, а й наркотичне чи інше сп'яніння, факт якого засвідчується відповідно до Інструкції про порядок направлення громадян для огляду на стан сп'яніння в заклади охорони

<sup>1</sup> ВВР України. — 1993. — № 31. — Ст. 338.

здоров'я та проведення огляду з використанням технічних засобів, затвердженої наказом МВС України, МОЗ України, МЮ України від 24 лютого 1995 р. № 114/38/15-36-18. Для настання відповідальності не має значення як довго керував винний транспортним засобом. Проступок вважається закінченим з моменту, коли особа в стані сп'яніння привела в рух транспортний засіб.

Суб'єкт адміністративного проступку на транспорті характеризується окремими ознаками, за якими особа визнається як той, хто вчинив проступок. До ознак відносяться: осудність особи, її вік та виконання визначених законом протиправних діянь. Зазначені ознаки можна поділити на дві групи: загальні та спеціальні. Відповідно до цього і суб'єктів прийнято поділяти на загальні та спеціальні.

*Загальні ознаки* властиві будь-якому суб'єкту, будь-якій особі, що піддається адміністративному стягненню. До загальних ознак належить вік і осудність.

*Вік*, після досягнення якого настає адміністративна відповідальність, встановлюється ст. 12 КпАП — з 16 років. Це загальне положення стосується і адміністративних проступків на транспорті. Отже, загальним суб'єктом транспортних проступків буде особа 16-річного віку, звичайно осудна (деліктоздатна).

*Осудність* — це здатність особи усвідомлювати свої дії, керувати ними і нести за них відповідальність<sup>1</sup>.

*Спеціальними ознаками* визнаються такі, які вказують на особливості правового становища суб'єктів і дозволяють диференціювати відповідальність різних категорій осіб і впливають на кваліфікацію правопорушення<sup>2</sup>.

Наявність у конкретних складах правопорушень додаткових, специфічних характеристик суб'єкта відокремлює його від загального суб'єкта. Такі суб'єкти називаються *спеціальними*. Стосовно правопорушень на транспорті до них можна віднести, наприклад, посадових осіб; командира повітряного судна; капітанів суден; судноводіїв; водіїв; осіб, які не мають права керування; пішоходів; водіїв велосипедів; водіїв-осіб, які перебувають у стані сп'яніння; землекористувачів тощо.

<sup>1</sup> Адміністративне право України / За ред. Ю. П. Битяка. — Харків: Право, 2000. — С. 166.

<sup>2</sup> Колтаков В. К. Адміністративне право України. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 279.

Природно, що правопорушення на транспорті здійснюють крім загальних і спеціальних суб'єктів ще й інші особи, правовий статус яких визначається законом й іншими нормативними актами, але характеристики цих осіб як суб'єктів не входять до складу правопорушень. Це *особливі* суб'єкти, до них належать: неповнолітні; військовослужбовці і призвані на збори військовозобов'язані; рядовий і начальницький склад органів внутрішніх справ; депутати; інваліди. Наявність особливих ознак не впливає на кваліфікацію проступку, але останні можуть впливати на вид і розмір стягнення та порядок притягнення до відповідальності. Так, у разі вчинення транспортних проступків неповнолітніми від 16 до 18 років (статті 121—127, частини 1, 2 ст. 130 КпАП), вони підлягають адміністративній відповідальності на загальних підставах. Але з урахуванням характеру вчиненого правопорушення та особи правопорушника до них можуть бути застосовані: 1) зобов'язання публічно або в іншій формі просити вибачення у потерпілого; 2) застереження; 3) догана або сувора догана; 4) передача неповнолітнього під нагляд батькам або особам, які їх замінують (ст. 24<sup>1</sup> КпАП). За вчинення інших транспортних проступків до них застосовуються тільки зазначені вище заходи впливу. Отже, як бачимо, до неповнолітніх адміністративні стягнення за транспортні проступки майже не застосовуються, хоча життєва дійсність потребує більш суворого реагування з боку держави.

Законодавцем не досить повно (чітко) виписана адміністративна відповідальність військовослужбовців і призваних на збори військовозобов'язаних, осіб рядового і начальницького складів органів внутрішніх справ за проступки у сфері транспортної діяльності. Статтею 15 КпАП передбачено, що вони несуть адміністративну відповідальність на загальних підставах за порушення правил, норм і стандартів, що стосуються забезпечення безпеки дорожнього руху, в інших випадках несуть відповідальність за дисциплінарними статутами.

Якщо дотримуватися букви закону, то зазначені особи можуть притягатися до адміністративної відповідальності на загальних підставах тільки за порушення у сфері безпеки дорожнього руху, тобто за статтями 121—130, 140 КпАП, у всіх інших випадках правопорушення на транспорті — за дисциплінарними статутами.

Такі суттєві проступки, як порушення правил безпеки руху на залізничному, повітряному, морському, річковому транспорті та маломірних суднах, порушення правил пожежної безпеки на цих видах транспорту (частини 1, 2 ст. 109, частини 1, 3, 5 ст. 111, ст. 113, частини 2, 3 ст. 114, статті 116, 116<sup>1</sup>, 116<sup>2</sup>, 120 КпАП), самовільне використання з корисливою метою транспортних засобів (ст. 132 КпАП), порушення правил перевезення небезпечних речовин і предметів (ст. 133 КпАП), порушення Правил охорони магістральних трубопроводів (ст. 138 КпАП) залишилися поза увагою законодавця щодо адміністративної відповідальності на загальних підставах осіб, зазначених у ст. 15 КпАП. У зазначених випадках ці особи несуть відповідальність за дисциплінарними статутами, що, звичайно, має значні відмінності від адміністративної відповідальності та різні юридичні наслідки.

Суб'єктивна сторона адміністративних проступків на транспорті описує психічне ставлення суб'єкта до скоєного ним діяння і його наслідків. Ознаками суб'єктивної сторони є: *вина, мотив та мета*.

**Вина** — це усвідомлення (передбачення) особою недопустимості протиправної поведінки і можливості настання пов'язаних з поведінкою результатів. У деяких випадках це нехтування інтересів суспільства і конкретних громадян, негативне психічне ставлення до них. При кваліфікації проступків суд або орган, який розглядає справу про адміністративний проступок, повинен з'ясувати ставлення винної особи до наслідків порушення правил безпеки руху та експлуатації транспорту, враховувати характер і мотиви допущених порушень, особу винного й інші обставини, що пом'якшують або обтяжують відповідальність<sup>1</sup>.

Вина є основною, обов'язковою ознакою суб'єктивної сторони, вона охоплює дві можливі форми свідомості — *намір і необережність*, тобто *умисна вина і необережна вина*.

Правопорушення визнається *вчиненим умисно*, коли особа, яка його вчинила, усвідомлювала протиправний характер своєї дії чи бездіяльності, передбачала її шкідливі наслідки і бажала їх або свідомо допускала настання цих наслідків.

<sup>1</sup> Див.: Про практику застосування судами України законодавства у справах про транспортні злочини. Постанова Пленуму Верховного Суду України від 24 грудня 1982 р. № 7, пункти 5, 6.

Кількість проступків, що здійснюються на транспорті тільки умисно, досить значна (наприклад, статті 109—119, частини 4, 5 ст. 121, статті 121<sup>1</sup>—122<sup>3</sup>, 130—132, 133—138 КпАП та інші), але намір прямо названий як ознака складу проступку лише в ч. 3 ст. 116, частини 4, 5 ст. 121 КпАП.

Правопорушення визнається *вчиненим з необережності*, коли особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоч повинна була і могла їх передбачити. На відміну від умисної вини, вина з необережності пов'язується з психічним ставленням винної особи не до усвідомлення протиправної поведінки, а з психічним ставленням до настання шкідливих наслідків. З необережності на транспорті теж вчинюється значна кількість проступків (наприклад, ч. 2 ст. 116, ст. 120, частини 1, 2, 3 ст. 121, статті 123—129, 133, 139—142 КпАП), які характеризуються в основному як відсутність належної уваги, обачності, легковажною самовпевненістю.

*Мотив та мета* — це факультативні ознаки суб'єктивної сторони. Мета як уявне бачення наслідків у результаті вчинення проступку. Хоча у складі транспортних проступків тільки в одному випадку (ст. 132) вказана мета як конструктивна ознака і підлягає встановленню, але мотив і мета майже завжди присутні там, де є намір і обов'язково постає питання про їх установлення, оскільки в ряді випадків вони мають юридичне значення.

Про вчинення адміністративного проступку на транспорті складається протокол уповноваженим на те посадовою особою або представником громадської організації чи органу громадської самодіяльності.

Протокол не складається у випадках, коли відповідно до закону штраф накладається і стягується, а попередження оформляється на місці вчинення проступку.

До таких випадків відносять проступки, передбачені ч. 1 ст. 109, статтями 110, 115, частинами 1, 3 і 5 ст. 116, ч. 3 ст. 116<sup>2</sup>, частинами 1, 3 ст. 117 (при накладенні адміністративного стягнення у вигляді попередження на місці вчинення правопорушення), статтями 118, 119, частинами 3, 4 і 5 ст. 133<sup>1</sup>, статтями 134, 135 КпАП, якщо особа не оспорує допущене порушення і адміністративне стягнення.

Зазначені випадки не є виключними, можуть бути й інші, передбачені законом випадки. Але якщо порушник оспорує стягнення, що на нього накладається, то обов'язково складається протокол про адміністративний проступок.

Складати протоколи про адміністративні проступки мають право посадові особи органів, до компетенції яких законом віднесено розгляд справ про ці адміністративні проступки. Проте є ціла низка адміністративних проступків, які підвідомчі адміністративним комісіям державних адміністрацій, виконавчим органам сільських, селищних Рад та місцевим (районним) судам. Звичайно, що ані адміністративні комісії, ані суди складати протоколи не можуть. У такому разі законодавець значно розширює, але строго регламентує коло осіб, яким надається право складати протоколи про адміністративні проступки (ст. 255 КпАП).

Складати протоколи про адміністративні проступки на транспорті мають право уповноважені на те особи таких органів: внутрішніх справ; державного пожежного нагляду; залізничного транспорту; морського та річкового транспорту; повітряного транспорту; автомобільного транспорту та електротранспорту. Це посадові особи внутрішніх справ на транспорті, працівники ДАІ, державні інспектори, головні державні інспектори пожежної охорони, начальники станцій, портів, вокзалів, контролери-ревізори, капітани морських портів, суден, начальники Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства, його заступники, керівники спеціально уповноваженого органу виконавчої влади у галузі цивільної авіації, інші посадові особи, перелік яких дається у статтях 222, 223—229 КпАП. Крім того, відповідно до ст. 255 КпАП, протоколи про адміністративні проступки мають право складати: власники підприємств, установ, організацій або уповноважений ними орган про самовільне використання транспортних засобів (ст. 132 КпАП); член громадського формування з охорони громадського порядку і державного кордону (статті 121—128, частини 1, 2 ст. 129, частини 1, 2 ст. 130, статті 139, 140 КпАП); позаштатний інспектор Головної державної інспекції України з безпеки судноплавства (ст. 116, ч. 2 ст. 116<sup>1</sup>, ч. 3 ст. 116<sup>2</sup>, ч. 1 ст. 117, ст. 118, ч. 3 ст. 129, частини 3, 4 ст. 130, ст. 131 КпАП); посадові особи військової інспекції безпеки дорожнього руху про правопорушення, вчинені військовослужбовцями і військовозобов'язан-

ними, призваними на збори, — ч. 4 ст. 122, статті 122<sup>1</sup>, 122<sup>2</sup>, ч. 3 ст. 123, ст. 124, частини 1, 2 ст. 130, ч. 1 ст. 132 КпАП, а також про всі порушення правил дорожнього руху, вчинені особами, які керують транспортними засобами Збройних Сил України та інших військових формувань.

Правом розглядати справи про адміністративні проступки у сфері транспортної діяльності і накладати адміністративні стягнення наділені: адміністративні комісії при виконавчих органах місцевих рад (ст. 218 КпАП); місцеві (районні) суди (ст. 221 КпАП); органи внутрішніх справ (ст. 222 КпАП); органи державного пожежного нагляду (ст. 223 КпАП); органи залізничного транспорту (ст. 224 КпАП); органи морського та річкового транспорту (ст. 225 КпАП); органи повітряного транспорту (ст. 228 КпАП); органи автомобільного транспорту та електротранспорту (ст. 229 КпАП); Військова інспекція безпеки дорожнього руху Міністерства оборони України (ст. 235<sup>1</sup> КпАП).

Компетенція, повноваження зазначених органів строго регламентована, обсяг адміністративно-юрисдикційних повноважень значною мірою залежить від посади, що обіймає особа, рівня органу в ієрархічній структурі їх побудови. Наприклад, розмір штрафу, що накладається начальниками лінійних пунктів міліції, не може перевищувати чотирьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; головний державний інспектор з пожежного нагляду центральних органів має право накладати штраф на посадових осіб до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, а головний державний інспектор місцевих органів — на посадових осіб до восьми неоподатковуваних мінімумів доходів громадян. За таким же принципом у статті 225 КпАП визначена компетенція посадових осіб щодо розгляду адміністративних проступків на транспорті за їх складом. Аналогічно вирішується це питання і в органах повітряного транспорту (ст. 228 КпАП).

За вчинення адміністративних проступків на транспорті застосовують такі стягнення, як попередження, штраф, оплатне вилучення транспортного засобу, позбавлення права керування транспортними засобами.

Найбільш поширене адміністративне стягнення — це штраф. Понад двадцять складів проступків передбачають таке стягнення, як попередження, у чотирнадцяти випадках передбачено таке стягнення, як позбавлення права керування



транспортними засобами і лише у двох випадках передбачено оплатне вилучення транспортного засобу (ч. 5 ст. 121, ч. 2 ст. 130 КпАП).

Адміністративні санкції мають широкий діапазон альтернативних стягнень. Це дає змогу правозастосовному органу (посадовій особі), що розглядає адміністративні правопорушення, більш об'єктивно визначитися із застосуванням того чи іншого стягнення з урахуванням особи правопорушника, його майнового стану, поведінки після вчинення проступку, характеру проступку тощо.

Адміністративне стягнення, як зазначено у ст. 23 КпАП, є мірою відповідальності, але застосування адміністративної відповідальності у сфері транспортної діяльності характеризується особливостями її юридичної природи, специфікою багатоманітності суспільних відносин на транспорті, встановленням адміністративно-правових санкцій за порушення норм не тільки у сфері виконавчо-розпорядчої діяльності, а й норм суто транспортного та інших галузей права.

Це зумовлено тим, що:

*по-перше*, диспозиції багатьох правових норм, якими передбачена адміністративна відповідальність, як і в кримінальному праві, є бланкетними. Тому при застосуванні заходів адміністративного стягнення необхідно звертатися до інших нормативних актів, окремих технічних норм, які встановлюють правила охорони, порядку і безпеки руху транспортних засобів (наприклад, Правила технічної експлуатації залізниць України)<sup>1</sup>, Правила користування транспортними засобами, поведінки і безпеки громадян на транспорті, утримання земельних ділянок, прилеглих до шляхів сполучень тощо;

*по-друге*, транспорт є джерелом підвищеної небезпеки (ч. 3 ст. 6 Закону «Про транспорт») і тому поряд з притягненням винних осіб до адміністративної відповідальності застосовуються заходи адміністративного впливу (заборона випуску транспортних засобів, припинення діяльності, відсторонення від керування транспортними засобами та інші міри адміністративного попередження (та припинення));

*по-третє*, багатоманітність органів і посадових осіб, які складають протоколи та розглядають справи про адміністра-

<sup>1</sup> Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411 // ОВУ. — 1997. — № 8. — Кн. 2. — С. 212—298.

тивні проступки на транспорті, забезпечує кваліфікований розгляд справи з точки зору відповідності чи невідповідності дій порушника чинним нормативним актам;

*по-четверте*, справи про окремі адміністративні проступки на транспорті на відміну від інших проступків можуть розглядатися не тільки за місцем вчинення правопорушення, а й за місцем обліку транспортних засобів або за місцем проживання порушника, що не пов'язує правозастосовчий орган та правопорушника у просторі;

*по-п'яте*, адміністративна відповідальність, на відміну від кримінальної чи цивільно-правової, встановлюється за протиправну, винну дію, яка не пов'язана з настанням шкідливих наслідків.

Зазначені особливості відокремлюють адміністративну відповідальність від інших видів юридичної відповідальності, надають їй гнучкого, оперативного і своєчасного реагування на негативні, протиправні прояви з боку порушників, вона стає актуальною і важливою, насамперед, у разі запобігання злочинам, виховання населення в дусі поваги до законів і норм права.

#### § 4. Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань

**С**пецифічні ознаки правових відносин у сфері транспортної діяльності, їх складний характер та особливості зобов'язань суб'єктів перевезень накладають відбиток і на умови їх відповідальності.

Основні положення та умови відповідальності підприємств транспорту встановлюються ст. 13 Закону України «Про транспорт», в якій зазначається, що за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів і багажу відповідальність підприємств транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами. За шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів під час користування транспортом як джерелом підвищеної небезпеки, підприємства транспорту несуть відповідальність у порядку,

встановленому чинним законодавством України, тобто на загальних умовах. За втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу та багажу у розмірі фактичної шкоди, якщо перевізник не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з його вини.

Ці положення в повному обсязі кореспондують з вимогами, умовами і підставами цивільно-правової відповідальності, передбаченої кодексами, статутами, іншими нормативними актами окремих видів транспорту, а в деяких випадках знайшли свій подальший розвиток (наприклад, Закон України «Про автомобільний транспорт» — ст. 68, Статут залізниць України — статті 111, 113 та інші щодо презумпції (припущення вини перевізника).

Аналіз норм цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань дозволяє виділити таке:

1. Цивільно-правова відповідальність є негативним для порушника (боржника) наслідком і полягає у застосуванні до нього в інтересах іншої особи (кредитора) встановлених законом або договором санкцій майнового характеру — відшкодування збитків, виплату неустойки (штрафу, пені). Підставою такої відповідальності є наявність відповідних норм права та складу правопорушення. Вона настає, якщо є: а) протиправна поведінка особи; б) шкідливий результат (школа); в) причинний зв'язок між протиправною поведінкою і настанням шкоди та г) вина особи, яка заподіяла шкоду.

Проте однією з особливостей цивільно-правової відповідальності, взагалі, і у сфері транспортної діяльності, зокрема, є те, що вона може наставати і *без вини*, досить довести, що поведінка боржника була протиправною, а вина припускається. Наприклад, ст. 113 Статуту залізниць України передбачає відповідальність залізниць за незбереження вантажу, багажу, вантажобагажу, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин. Тобто вина припускається, а її відсутність треба довести. Аналогічні норми містяться в Законі України «Про автомобільний транспорт» — ст. 68, Повітряному кодексі України — ст. 92 та інших нормативних актах.

Відповідальність без вини може наставати і у випадках, якщо це передбачено законом або договором. Це стосується в основному виконання сторонами своїх планових зобов'язань (ст. 106 Статуту залізниць України, ст. 128 Статуту автомо-

більшого транспорту). Вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень не за принципом «відсутності вини», а на умовах наявності певних обставин, перелік яких є вичерпним (статті 107, 108, 111 Статуту залізниць України, ст. 132 Статуту автомобільного транспорту, ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства України).

Усі інші факти, не зазначені у переліку, якщо вони настають по незалежним від транспорту обставинам, не звільняють від відповідальності за невиконання плану перевезень. Звичайно, відповідальність «без вини» не у всіх випадках стимулює виконувати свої обов'язки, але при наявності відповідних об'єктивних умов і особливостей правовідносин, вона може виконувати таку роль. Це підкреслює, що транспортним правовідносинам притаманні і свої *специфічні* принципи відповідальності, хоча й *цивільно-правової*.

2. Цивільно-правова відповідальність у сфері транспортних правовідносин носить *компенсаційний* характер, оскільки її метою є відновлення порушених майнових прав учасників правовідносин, а тому розмір відшкодування не може перевищувати розміру завданих збитків (ст. 114 Статуту залізниць України, ст. 179 КТМ, ст. 93 Повітряного кодексу України, ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт»), однак ця відповідальність залишається обмеженою, бо неодержані доходи не відшкодовуються. Таке положення, на нашу думку, пояснюється тим, що транспортна сфера по великому рахунку не є прибутковою виробничою сферою, в той час як продовження процесу виробництва товарів має велике значення у розвитку економіки, забезпеченні обороноздатності держави, і тому законодавець вважає за доцільне (за достатнє) для транспортної сфери обмежену цивільно-правову відповідальність.

Отже, встановлено особливий режим відповідальності за невиконання зобов'язань по перевезенню і загальні правила цивільно-правової відповідальності застосовуються до перевезень у випадках, коли інше не впливає із нормативних актів, які регламентують перевезення пасажирів, вантажів і багажу.

У разі невиконання сторонами зобов'язань, які впливають безпосередньо з договору або прийнятої до виконання заявки на позапланове перевезення вантажу, або із затвер-

женого плану перевезень майновий характер відповідальності виступає як каральний (див., наприклад, ст. 106 Статуту залізниць України), як засіб спонукання добровільно виконати свій обов'язок. Як зауважує В. В. Луць, засоби спонукання, оперативного впливу «не відновлюють початкового майнового стану потерпілої сторони, а спрямовані на запобігання конкретним порушенням у майбутньому, виконують забезпечувальну функцію, мають запобіжний характер і можуть застосовуватись в оперативному порядку односторонньо уповноваженою стороною без звернення до юрисдикційного органу»<sup>1</sup>.

3. Однією з особливостей цивільно-правової відповідальності у сфері транспортної діяльності є те, що умови відповідальності перевозочного процесу неоднакові. Перевізник у всіх випадках, крім шкоди, заподіяної внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів, несе відповідальність за правилами транспортного законодавства. Вантажовідправник перед перевізником несе відповідальність за нормами транспортного законодавства, а перед вантажоодержувачем — за нормами цивільного законодавства. Зазначене породжує і особливий порядок розгляду майнових спорів на транспорті.

4. І остання особливість цивільно-правової відповідальності полягає в тому, що транспортним відносинам притаманний особливий, відмінний від усталеного для вирішення інших господарських спорів, претензійний порядок здійснення задоволення вимог. Наприклад, претензії до залізниць або автотранспортних підприємств можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів — протягом 45 діб (ст. 134 Статуту залізниць України, ст. 165 Статуту автомобільного транспорту), а до вимог, що виникають з договору морського перевезення вантажу, застосовується річний строк (ст. 388 КТМ), до вимог, що виникають з договорів перевезення пасажирів і багажу, фрахтування суден без екіпажу та ін., застосовується дворічний строк позовної давності (ст. 389 КТМ).

*Таким чином, зазначені особливості цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань якоюсь мірою відокремлюють її від загальної цивільно-правової від-*

<sup>1</sup> Луць В. В. *Контракти у підприємницькій діяльності*: Навч. посібник. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — С. 67.

повідальності. Це сталося внаслідок нашарування на загальні цивільно-правові норми суто галузевих норм, які враховують специфіку діяльності транспорту, його розвиток, можливість покриття збитків, заподіяних клієнтам та його соціальну цінність у сфері економіки. Наявність спеціальних правових норм (нашарування) притаманне всім комплексним галузям права.

Вказані особливості відповідальності проявляються в конкретних порушеннях учасниками транспортних відносин своїх обов'язків, які випливають в основному з плану та договору перевезень. У цьому зв'язку цивільно-правову відповідальність на транспорті бажано розглядати за цими двома ознаками.

#### 1. Відповідальність за невиконання плану перевезень.

Але спочатку про договір. У цивільному праві, за договором перевезення вантажу, транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. На аналогічних умовах здійснюється і перевезення пасажирів.

В юридичній літературі ці умови прийнято класифікувати як *реальні, оплатні, двосторонні, консенсуальні* договори перевезення вантажів, вантажобагажів, багажів, пасажирів. Виключення складає договір перевезення пасажирів у міському транспорті, де сама діяльність міського транспорту виступає як *оферта* (пропозиція), звернена до всіх громадян, а як *акцепт* (згода) пасажирів виражається в його діях — пасажир увійшов в автобус, трамвай, метро і т. ін.<sup>1</sup>

Сторонами договору виступають перевізник і відправник (пасажир).

*Перевізниками* вважаються транспортні організації, які наділені статусом юридичної особи і які мають право укладати договори перевезення безпосередньо або через свої підрозділи. До таких осіб відносяться: залізниці, річкові та морські пароплавства, а в деяких випадках і фізичні особи, які мають право експлуатанта авіаційної техніки (ст. 59 Повітряного кодексу України), а також суб'єкти підприємницької діяльності, які відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надають

<sup>1</sup> Демський Э. Ф. Транспорт, пассажир, право. — К.: «Знання», 1987. — С. 5.

послуги за договором перевезення пасажирів автомобільним транспортним засобом загального користування, або при перевезенні вантажу згідно з договором перевезення вантажу автомобільним транспортом, що використовуються ними на законних підставах (статті 40, 59 Закону «Про автомобільний транспорт»).

Під автомобільним транспортним засобом загального користування для перевезення пасажирів слід розуміти автомобіль з кількістю місць для сидіння більше дев'яти, з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки.

*Відправниками* вантажів можуть бути як організації (юридичні особи), так і громадяни, яким вантаж належить на підставах, передбачених законом чи договором. Крім перевізника і відправника, учасником перевезення є також *вантажодержувач*, який перебуває у договірних відносинах з вантажовідправником і внаслідок цих відносин зобов'язаний прийняти вантаж у пункті призначення. Але цей обов'язок, а також право пред'явлення претензії до перевізника закріплені у транспортних статутах (кодексах), інших нормативних актах (ст. 130 Статуту залізниць України, ст. 379 Кодексу торговельного мореплавства України).

Перевезення вантажу оформляється спеціальними документами, які є письмовою формою договору і які супроводжують вантаж від прийому вантажу до перевезення і до видачі його вантажодержувачу.

Таким документом при перевезенні вантажів залізничним транспортом є — *накладна*, автомобільним — *товарно-транспортна накладна*, морським — *коносамент*, річковим — *накладна*, авіаційним — *чартер*. Перевезення вантажу на всіх видах транспорту оформляється *багажною квитанцією*, а пасажирів — *квитком*.

У разі потреби здійснювати систематичні перевезення підприємства повітряного, морського, залізничного, автомобільного та річкового транспорту України<sup>1</sup>, з урахуванням обсягів перевезень, з кожним з відправників можуть укладати спе-

<sup>1</sup> Див.: Кодекс торговельного мореплавства України, ст. 128; Статут внутрішнього водного транспорту, ст. 60; Статут залізниць України, ст. 17; Повітряний кодекс України, статті 60, 61.

ціальні, місячні, річні, довгострокові (довготермінові) або навігаційні договори, спрямовані на організацію майбутніх перевезень вантажів. Наприклад, пунктом 3.5 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні регламентується, що у Договорі встановлюються: термін його дії, обсяги перевезень, умови перевезень (режим робіт по видачі та прийманню вантажу, забезпечення схоронності вантажу, виконання вантажно-розвантажувальних робіт і т. ін.), вартість перевезень і порядок розрахунків, порядок визначення раціональних маршрутів, обов'язки сторін, відповідальність тощо<sup>1</sup>.

На основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезень вантажів і замовлень відправників здійснюється річне з розподілом по кварталах і місяцях (на автомобільному транспорті), місячне з розподілом по декадах (на залізничному транспорті) планування перевезень вантажів (див., наприклад, Статут залізниць України, ст. 18), за невиконання або неналежне виконання якого передбачена цивільно-правова відповідальність.

З плану перевезень або прийнятого до виконання замовлення перевезення вантажу виникає зобов'язання, за яким відправник повинен пред'явити вантаж до перевезення, а перевізник — подати перевізні засоби та прийняти вантаж. Отже, порушення, яке характеризується невиконанням плану перевезень полягає в: неподанні перевізних засобів; неперед'явленні до перевезення вантажу; невикористанні або відмові вантажовідправника від поданих перевізником засобів. До невиконання плану перевезень відноситься також невиконання зобов'язань по надплановим або позаплановим перевезенням за заявками вантажовідправників, прийнятими перевізником, а також надолуження невиконання плану попереднього місяця.

Умови застосування санкцій на всіх видах транспорту за невиконання плану перевезень майже збігаються.

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

<sup>1</sup> Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. Затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363 // ОВУ. — 1998. — № 8. — Ст. 312.



вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

- за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;

- за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), — за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами);

- за незабезпечення завантаження маршруту 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;

- за невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажівідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером) — Статут залізниць України, ст. 106.

Подані залізницею вагони і контейнери вважаються невикористаними, якщо вони належним чином не завантажені і не пред'явлені до здачі залізниці на 18 годину звітної доби за відсутності або непридатності до завантаження відповідного вантажу. Оскільки необхідною умовою виконання плану перевезень є наявність у відправника вантажу, то доведення факту його відсутності тягне відповідальність вантажівідправника, як за невиконання плану перевезень.

Відмовою від передбачених планом вагонів і контейнерів слід вважати неподання чи несвоєчасне подання розгорнутого місячного плану перевезень або подання його, але на меншу кількість перевезень, а також неподання відправником декадної заявки за два дні до початку декади відповідно до вимог законодавства<sup>1</sup>.

Автотранспортна організація за неподання вантажівідправникові транспортних засобів, достатніх для перевезення вантажу, передбаченого договором (планом) або прийнятим до виконання разовим замовленням, сплачує штраф вантажівідправнику у розмірі 20 відсотків від вартості перевезення

<sup>1</sup> Див.: Тимчасове положення про порядок місячного планування перевезень вантажів залізничним транспортом України. Затверджене наказом Міністерства транспорту України від 2 березня 1995 р. № 89 зі змінами згідно наказу Мінтрансу від 1 листопада 1999 р. № 525, пункти 9—12 // Законодавство України про залізничний транспорт // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. — 1998. — № 12. — С. 92—100.

всієї невивезеної кількості вантажу (ст. 128 Статуту автомобільного транспорту), а так само неперед'явлення вантажу транспортній організації для перевезення, відправник сплачує штраф їй у розмірі 20 відсотків від вартості перевезення всієї неперед'явленої кількості вантажу, передбаченого договором на певний місяць<sup>1</sup>.

Надання засобів, непридатних для перевезення вантажів, слід вважати як ненадання зовсім транспортних засобів з усіма подальшими наслідками. Те саме стосується і вантажу, якщо він не відповідає правилам перевезення, не приведений відправником у належний стан, не має відповідної упаковки, знаків спеціального маркування, вважається неперед'явленим.

За невиконання планів перевезення вантажів на річковому транспорті перевізник та відправник відповідають один перед одним за неперед'явлену або невивезену кількість вантажу, передбачену договором (планом) у розмірі 25 відсотків перевізної вартості неперед'явленого або невивезеного вантажу.

Вказані штрафні санкції характеризуються як виключна неустойка. Сторони одна одній, за неподання транспортних засобів та неперед'явлення вантажу, збитків не відшкодовують. В той же час, зазначені санкції не можуть бути відмінені, зменшені або змінені за погодженням сторін.

Правила, які регулюють застосування цих санкцій встановлюють перелік обставин, за наявності яких відправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезення вантажів.

В узагальнюючому вигляді вантажовідправник і перевізник звільняються від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

1) стихійного лиха (заметі, смерч, повінь, пожежа, землетрус), що підтверджено відповідними документами. Перелік цих явищ невичерпний. Тому будь-які інші події (шторм, аварія, гірські снігові сходи, навіть страйки, що спричинили зупинку або обмеження робіт повністю чи частково) стихійного (некерованого) характеру, мають бути віднесені до числа обставин, що виключають відповідальність;

<sup>1</sup> Див.: Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезення вантажів автомобільним транспортом. Роз'яснення президії Вищого арбітражного суду України від 21 липня 1992 р. № 01-6/856 // Бюлетень законодавства і юридичної практики України. — 1998. — № 3. — С. 20.

2) аварії на підприємстві, внаслідок якої виробництво відвантажуваної продукції було припинено протягом не менше трьох днів;

3) обмеження перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, установлення карантину, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення, виникнення інших надзвичайних обставин;

4) невикористання транспортних засобів поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником, а так само затримки вантажовідправником транспортних засобів під вантажними операціями понад установлені договором норми, внаслідок чого неможливо було подати транспортні засоби на фронт вантажних операцій;

5) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, а також виконання плану власними або орендованими вагонами (контейнерами);

6) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

Законодавством встановлені й інші умови звільнення від сплати штрафу за невиконання плану перевезень (див. Статут залізниць України, статті 107, 108; Статут автомобільного транспорту України, ст. 132), але як зазначалося раніше, коли невиконання плану перевезення сталося з причин, не зазначених у цих переліках і які не можуть бути визнані як провини перевізника чи відправника, відповідальність з них не знімається, тобто буде відповідальність «без вини».

2. **Відповідальність за неохоронність перевозимих вантажів** настає за втрату, нестачу, псування чи пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу (ст. 113 Статуту залізниць України, статті 91, 92 Повітряного кодексу України, ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства України, ст. 133 Статуту автомобільного транспорту).

**Втрата вантажу** — в транспортному законодавстві і практиці його застосування має особливий спеціальний зміст — це не тільки крадіжка або знищення вантажу, прийнятого до перевезення, а й неможливість для перевізника видати вантаж одержувачу в зазначений строк. Таке положення може призвести до негативних наслідків на виробництві. Тому законодавець на всіх видах транспорту встановив правило, в силу якого по закінченні встановлених строків перевезень припускається втрата вантажу.

Втраченим вважається вантаж, якщо він не виданий вантажоодержувачу на автомобільному транспорті: у міському і приміському перевезенні — протягом 10 днів з дня прийняття вантажу до перевезення, при міжміському перевезенні — 30 днів після закінчення строку доставки, а при перевезенні в прямому змішаному сполученні — після закінчення 4 місяців з дня прийняття його до перевезення (ст. 140 Статуту автомобільного транспорту). На повітряному транспорті — протягом 10 днів після закінчення строку доставки, на залізничному — 30 днів з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні — після закінчення двох місяців з дня прийняття вантажу для перевезення (ст. 117 Статуту залізниць), на річковому транспорті — 30 днів з моменту закінчення терміну доставки, а при перевезенні вантажу у прямому змішаному сполученні — після закінчення 4 місяців з дня прийняття його до перевезення початковим транспортним підприємством (ст. 190 Статуту внутрішнього водного транспорту).

Нестача вантажу визнається, коли перевізник видає вантаж одержувачеві в кількості (по кількості місць або за масою), меншій, ніж було його прийнято від вантажовідправника за одним транспортним документом, оформленим на одне відправлення.

Псуванням вантажу визнається невідповідність якості доставленого в пункт призначення вантажу його початкової якості, зазначеної у транспортних документах. Псування — це незворотний процес хімічної або біологічної зміни вантажу, який може призвести до повної неможливості використання його за призначенням, а за економічними наслідками псування вантажу дорівнює його втраті.

*Пошкодженням* вантажу визнається порушення цілісності предмета перевезення, його механічні зміни (поломка, руйнування), а також втрата частки вантажу, яка складала одне ціле предмета перевезення. На відміну від псування, яке характеризується закінченим станом, пошкодження припускає можливість виправлення, усунення шкідливих наслідків.

Загальними умовами відповідальності транспортних організацій за нескоронність вантажів є вина, яка презюмується (припускається). Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування і пошкодження вантажу, що виникли з його вини під час перевезення вантажу у розмірах фактичних збитків, а саме: а) за втрату чи недостачу — у розмірі дійсної вартості

втраченого вантажу чи його недостачі; б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною втраченою — у розмірі оголошеної вартості, а якщо перевізник доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, — у розмірах дійсної вартості.

Вартість вантажу чи багажу визначається виходячи з ціни, зазначеної у транспортних документах, а в разі відсутності цих документів — виходячи із середньої вартості того самого товару у тому місці та на той час, де і коли здійснюється відшкодування збитків або згідно з договором перевезення; в) за псування і пошкодження — у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

У всіх випадках загальна сума відшкодування збитку за не збережений вантаж не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж. Отже, обмежена цивільно-правова відповідальність установлена в усіх транспортних кодексах і статутах (ст. 179 Кодексу торговельного мореплавства України, ст. 93 Повітряного кодексу України, ст. 114 Статуту залізниць України, ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

Закріплюючи принцип презюмованої вини перевізника, законодавець водночас надає йому можливість спростувати цю презумпцію, довести свою невинність, що це сталося внаслідок обставин, усунення яких від нього не залежить.

Транспортне законодавство дає перелік обставин, які звільняють перевізника від відповідальності за незбереження прийнятого до перевезення вантажу (статті 176, 178 Кодексу торговельного мореплавства України, ст. 111, 113 Статуту залізниць України, статті 133, 134 Статуту автомобільного транспорту України, статті 192, 193 Статуту внутрішнього водного транспорту України), але їх вивчення і аналіз показує, що вони за юридичними наслідками мають різне значення.

В одному випадку діє презумпція вини, звільнення перевізника від цивільно-правової відповідальності можливе, якщо він доведе, що незбереження прийнятого до перевезення вантажу сталося не з його вини, а внаслідок:

- 1) дії непереборної сили (стихійного лиха та інших обставин);
- 2) таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення або застосування тари, яка не відповідає властивостям вантажу чи установленим стандартам і на якій відсутні сліди пошкодження тари під час перевезення;

3) здачі вантажу до перевезення без зазначення в перевозочних документах особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних заходів для забезпечення його збереження під час перевезення;

4) завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний (поламана підлога, протікання покрівлі) транспортний засіб, який перед тим був вивантажений цим же відправником;

5) на морському транспорті додатково:

а) виникнення небезпеки і випадковостей на морі та інших судноплавних водах;

б) пожежі, що виникла не з вини перевізника;

в) дій або розпоряджень влади;

г) воєнних дій, терористичних актів, народних заворушень;

ґ) страйків або інших обставин, що спричинили зупинку або обмеження робіт повністю чи частково та інші обставини, передбачені ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства України.

*Отже, перевізник має (повинен) довести наявність зазначених обставин і що втрата, нестача, псування, пошкодження вантажу сталося внаслідок цих обставин, тобто довести причинний зв'язок між шкідливими наслідками та вказаними обставинами.*

Перелік цих обставин не є вичерпним, на що вказує редакція статей 176 Кодексу торговельного мореплавства України і 133 Статуту автомобільного транспорту України, де переліку обставин передує речення «зокрема внаслідок». Це за умови презумпції вини перевізника досить виправдано і будь-які інші обставини, яких, наприклад, «залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало» (Статут залізниць України, підпункт 4 пункту «е» ст. 111) можуть бути підставою для звільнення від відповідальності, звичайно, якщо вони будуть доведені перевізником.

*В іншому випадку, незважаючи на те, що у новому Цивільному кодексі України відступів від презумпції вини перевізника не передбачено, транспортним законодавством перевізник звільняється від цивільно-правової відповідальності за незбереження вантажу, якщо він виконав усі умови, спрямовані на схоронність вантажів, передбачені правилами перевезення у разі, коли:*

1) вантаж надійшов у непошкодженому перевізному засобі з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника і немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;

2) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

3) вантаж перевозився у супроводі провідника, відправника чи одержувача;

4) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;

5) на залізничному транспорті додатково — зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція) і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами.

Зазначені випадки є вичерпними і при настанні їх діє *презумпція відсутності вини перевізника*. Однак це не позбавляє права вантажоодержувача або вантажовідправника доводити протилежне. Перевізник доводить лише наявність однієї із зазначених обставин, але ні в якому разі не причинний зв'язок між ними і незбереженням вантажу. Доводити причинний зв'язок — справа пред'явника претензії, так само як і доводити документально порушення перевізником правил перевезення. Отже, законодавець виходить з того, що прибуття вантажу з недостачею у непошкодженому вагоні з непошкодженими пломбами відправника може бути лише за умови помилки вантажовідправника. Тому цілком виправдано такий розподіл тягаря доводів вини і причинного зв'язку незважаючи на інші новели в законодавстві з цього питання.

При морських перевезеннях вантажу перевізник не відповідає за втрату, нестачу чи його пошкодження, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дій або упущень капітана, інших осіб суднового екіпажу і лоцмана в судноводінні або управлінні судном (ст. 177 Кодексу торговельного мореплавства України, навігаційні помилки). За незбереження вантажу у результаті комерційних помилок відповідальність наступає за ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства України.

*Отже, перевізник має (повинен) довести лише наявність однієї із зазначених обставин, необхідних для звільнення його від відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу.*

3. За прострочення доставки вантажу перевізник несе відповідальність, якщо не доведе, що воно сталося не з його вини на залізничному транспорті — у розмірах від 10 до 30 відсотків, на повітряному — від 5 до 50 відсотків перевізної плати, на автомобільному транспорті — відповідно з умовами договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом.

4. За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу на залізничному транспорті — у розмірі від 10 відсотків провізної плати за кожен добу, але не більше 25 відсотків провізної плати. На інших видах транспорту за прострочення доставлення багажу, вантажобагажу відповідальність настає на умовах і у розмірах як за прострочення доставки вантажу.

Транспортними статутами, кодексами також передбачена відповідальність за затримку перевізних засобів під навантаженням-розвантаженням понад встановлені правилами і договорами строки, за самовільне використання перевізних засобів, їх втрату або пошкодження.

Обставини, що можуть бути підставою для цивільно-правової відповідальності перевізника засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають перевізники за участю відправника чи одержувача вантажів.

### *Питання для самоперевірки*

- ▶ *Укажіть ознаки правопорушення на транспорті.*
- ▶ *Визначте склад транспортного правопорушення.*
- ▶ *Які види правопорушень мають місце на транспорті?*
- ▶ *Укажіть кваліфікуючі ознаки транспортних злочинів.*
- ▶ *Зробіть визначення транспортних засобів.*
- ▶ *Особливості адміністративної відповідальності за проступки на транспорті.*
- ▶ *Назвіть органи, які мають право розглядати справи про адміністративні правопорушення та накладати адміністративні стягнення.*
- ▶ *Визначте особливості цивільно-правової відповідальності на транспорті.*



# Особлива частина

## Глава 5

Законодавство України  
про автомобільний транспорт

## Глава 6

Законодавство України  
про водний транспорт

## Глава 7

Законодавство України  
про залізничний транспорт

## Глава 8

Законодавство України  
про повітряний транспорт

## Глава 9

Законодавство України  
про трубопровідний транспорт

## Глава 10

Взаємодія усіх видів транспорту

## Глава 5

### Законодавство України про автомобільний транспорт

---

#### § 1. Автомобільний транспорт. Поняття, структура системи та види

**А**втомобільний транспорт є однією з найважливіших галузей народного господарства. Практично не має жодного підприємства промисловості, будівництва, сільського господарства, зв'язку та інших галузей економіки де б не використовувався автомобільний транспорт.

Автомобільний транспорт — наймобільніший з усіх існуючих видів транспорту. З його допомогою здійснюється повсякденний транспортний зв'язок між підприємствами, заводами та організаціями, між ними і підприємствами інших видів транспорту. Однією з особливостей автотранспорту є його можливість здійснювати доставку вантажів від складу відправника до складу отримувача.

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

Основні його функції:

— забезпечення нормального функціонування виробництва та обігу продукції промисловості та сільського господарства;

— забезпечення потреб будівництва;

— задоволення потреб населення в автоперевезеннях;

— забезпечення оборонних потреб держави.

Здійснюючи перевезення та виконуючи інші, пов'язані з перевезенням види транспортної діяльності, автотранспортні підприємства зобов'язані:

а) повністю задовольняти потреби населення та народного господарства в перевезеннях;

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

У практичній діяльності автотранспорту бере участь велика кількість автотранспортних підприємств і організацій, в яких задіяний багаточисельний колектив. Ясна річ, що належним чином організувати діяльність з перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти, забезпечити високий рівень обслуговування пасажирів, їх безпеку при перевезеннях, збереження вантажів і багажу, раціонально використовувати рухомий склад і зменшувати транспортні витрати можливо лише за умови чіткого врегулювання прав і обов'язків усіх сторін транспортного процесу. Це досягається встановленням державою спеціальних правил поведінки, на основі яких здійснюється транспортна діяльність.

**Автомобільний транспорт** — це сукупність транспортних засобів, з допомогою якого здійснюється перевезення пасажирів і вантажів автомобільними дорогами, а також виконання спеціальних виробничих функцій.

До складу автомобільного транспорту входять:

1) автомобільний транспорт загального користування як підгалузь галузі транспорту, покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в автомобільних перевезеннях. Його утворюють перевізники, автостанції, автовокзали, виконавці ремонту та технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, вантажні термінали (автопорти), вантажні автомобільні станції та контейнерні пункти;

2) автомобільні транспортні засоби суб'єктів підприємницької діяльності, установ і організацій, що використовуються тільки для власних потреб;

3) автомобільні транспортні засоби фізичних осіб, що використовуються ними тільки для власних потреб (Закон України «Про автомобільний транспорт» від 5 квітня 2001 р.).

Виходячи з цього визначення систему транспорту в Україні складають: 1) транспорт загального користування; 2) відомчий транспорт; 3) індивідуальний транспорт.

В Україні до транспорту загального користування відносять автотранспортні підприємства і організації, що перебувають у власності Державного департаменту автомобільного транспорту України. Відмінною рисою транспорту загального користування є те, що він задовольняє потреби в перевезенні вантажів підприємств різних форм власності незалежно від відомчої приналежності, а також у пасажирських перевезеннях населення та переміщення багажу і вантажів громадян.

*Автомобільний транспорт загального користування* перевозить вантажі в містах і промислових центрах для промислових підприємств, торгових, постачальних і будівельних організацій. На нього покладено завдання з організації міжміських перевезень і централізоване завантаження та вивезення вантажів на станції залізниці, у порти й аеропорти. Транспорт загального користування здійснює перевезення і в сільській місцевості, доставляє сільгосппродукцію від виробника до місць її споживання та переробки. Окрім цього транспорт загального користування використовує для організації змішаних перевезень, надає легкові автомобілі державним установам, підприємствам і організаціям для службових поїздок.

До *відомчого транспорту* відносять підприємства автотранспорту міністерств і відомств України, органів виконавчої та представницької влади, громадських організацій. На відміну від транспорту загального користування, він призначений для обслуговування внутрішніх потреб даного виробничого підприємства, об'єднання чи галузі господарства. Тому на нього покладаються різного роду технологічні перевезення, внутрішньозаводські, внутрішньогосподарські, пов'язані з практичною діяльністю даного підприємства. Розмежування функцій автотранспорту загального користування і відомчого автотранспорту закріплено у статтях 7—10 Статуту автомобільного транспорту та ст. 2 Закону України «Про транспорт».

Відомчий транспорт підпорядкований відповідним міністерствам, комітетам і адміністраціям, підприємствам і організаціям, які здійснюють оперативне та господарське керівництво його роботою відповідно до потреб конкретної галузі економіки.

*Індивідуальний транспорт* — це автомобільні транспортні засоби фізичних осіб (громадян), що використовуються ними для власних потреб.

Залежно від завдань, які виконує автомобільний транспорт, він буває вантажний, пасажирський і легковий.

Вантажний автомобільний транспорт виконує перевезення вантажу і вантажобагажу. Може використовуватися у технологічному процесі виробництва. До нього належать усі вантажні автомобілі вантажопідйомністю 1,5 т й більше.

Пасажирський автомобільний транспорт призначений для перевезення пасажирів на міських, приміських і міжміських маршрутах і міжнародному сполученні. До пасажирського транспорту відносять автомобілі з кількістю місць для сидіння понад дев'ять, з місцем водія включно, які за своєю конструкцією та обладнанням призначені для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту та безпеки.

Легковий автомобільний транспорт виконує забезпечення власних або службових потреб, а також перевезення незначної кількості вантажу в умовах підприємницької діяльності. До легкових автомобілів відносять автомобілі за кількістю місць для сидіння не більше дев'яти, з місцем водія включно, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів та їхнього багажу із забезпеченням необхідного комфорту і безпеки.

## **§ 2. Повноваження суб'єктів управління автомобільним транспортом**

**У**правління автомобільним транспортом в Україні здійснюється таким чином. Загальне управління автотранспортною галуззю належить Міністерству транспорту України. Безпосередньо управління підприємствами автомобільної галузі покладено на Державний департамент автомобільного транспорту, який керує автотранспортними, транспортно-експедиційними, авторемонтними, промисловими та іншими підприємствами й організаціями, установами, що перебувають у його підпорядкуванні.

Основним завданням Державного департаменту автомобільного транспорту є забезпечення державного регулювання

діяльності автомобільного транспорту та здійснення контролю за дотриманням суб'єктами підприємницької діяльності всіх форм власності, що виконують пасажирські та інші перевезення автотранспортом, вимог нормативних актів, стандартів і норм, які регулюють перевезення пасажирів і вантажів автотранспортом, а також розроблення основних напрямків розвитку автомобільного транспорту, нових типів транспортних засобів, надання ліцензій, підготування нормативних документів, що стосуються діяльності автотранспорту.

Виробничо-господарську діяльність з організації і виконання перевезень вантажів і надання інших транспортних послуг автотранспортом здійснюють автотранспортні управління Міністерства транспорту та автотранспортні підприємства.

*Управління автотранспорту* є територіальними органами Міністерства транспорту, що підпорядковані Державному департаменту автомобільного транспорту. Вони створюються у Республіці Крим і областях України. Управління виконують такі завдання:

— розробляють проекти нормативно-технічної документації, пов'язані з регулюванням діяльності автомобільного транспорту, вдосконаленням контролю за виконанням транспортного законодавства;

— забезпечують відповідно до законодавства державне регулювання діяльності та контроль за виконанням суб'єктами підприємницької діяльності правил перевезень пасажирів і вантажів, вимог законодавства щодо безпеки транспортного процесу, інших нормативних актів, які визначають порядок функціонування автотранспорту;

— здійснюють у випадках, передбачених законодавством, сертифікацію транспортних засобів і послуг з перевезення пасажирів на постійних автобусних маршрутах;

— проводять конкурси на перевезення пасажирів автотранспортом на міжміських і приміських маршрутах;

— перевіряють відповідність облаштування автобусних маршрутів і автотранспортних засобів вимогам «Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту» і узгоджують відкриття маршрутів;

— управління вирішують покладені на них завдання у взаємодії з іншими органами, діяльність яких пов'язана з наглядом і контролем за роботою автотранспорту.

Управління очолюють начальники, які призначаються на посаду і звільняються з неї Міністром транспорту України за погодженням з місцевими органами виконавчої влади.

Основною ланкою автотранспортної галузі є *автотранспортне підприємство*. У своїй діяльності вони керуються законами України «Про підприємства в Україні», «Про автомобільний транспорт» та Статутом автомобільного транспорту УРСР.

Управління підприємством здійснюється на основі єдиначальності директором або уповноваженою на те особою, які діють в межах компетенції встановленої галузевими нормами. До складових частин автопідприємств входять: цехи, відділи, служби, виробництва, господарства, майстерні, які діють відповідно до положень, що були затверджені керівництвом автопідприємства. Держдепартамент автомобільного транспорту з метою встановлення єдиних вимог у діяльності транспортних підприємств розробляє і затверджує типові та примірні положення про діяльність окремих служб і підрозділів.

Автотранспортні підприємства виступають як юридичні особи, вони мають певні права та обов'язки, володіють цивільною правосдатністю у повному обсязі. Правосдатність автопідприємств, як і будь-якого іншого юридичного суб'єкта правовідносин, є спеціальною. Це означає, що вони можуть набувати права і нести обов'язки, вступати у правовідносини з іншими підприємствами і установами, громадянами тільки відповідно до встановленої мети своєї діяльності. Автотранспортні підприємства діють на основі статуту, затвердженого компетентним органом, який згідно з законодавством приймає рішення про створення підприємства.

Питання управління автомобільною галуззю не може бути повним без розгляду системи управління у галузі дорожнього руху.

До компетенції Кабінету Міністрів України у цій сфері віднесено:

- 1) підготування проектів законів, нормативних актів, з питань дорожнього руху і його безпеки, а також відповідальність за їх порушення;
- 2) встановлення повноважень органів виконавчої влади і управління;

3) формування державних органів управління у сфері дорожнього руху та їх керівництво;

4) розробка державних програм розвитку дорожнього руху і його безпеки та організація фінансування;

5) контроль за виконанням законодавства про дорожній рух;

6) встановлення єдиного порядку організації дорожнього руху і його безпеки, єдиних вимог до проектування та будівництва, утримання і реконструкції дорожнього господарства;

7) встановлення єдиних вимог до конструкції і технічного стану транспортних засобів, які експлуатуються в Україні;

8) встановлення порядку надання ліцензій і сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з автотранспортними перевезеннями та їх забезпеченням.

Своєчасну власну компетенцію в галузі управління дорожнім рухом мають органи законодавчої і виконавчої влади республіки Крим, областей і міст республіканського підпорядкування, а це:

а) затвердження регіональних програм розвитку дорожнього руху;

б) державний нагляд за виконанням норм законодавства про дорожній рух і його безпеку, за діяльністю підприємств транспорту незалежно від форм власності;

в) формування фондів для фінансування державних програм, спрямованих на розвиток дорожнього руху;

г) забезпечення розвитку мережі доріг місцевого значення, їх утримання та охорони;

г) керівництво діяльністю з організації дорожнього руху;

д) організація вивчення населенням «Правил дорожнього руху», та проведення заходів виховного характеру;

е) організація перепідготовки водіїв, здійснення заходів з надання допомоги особам, які постраждали від ДТП;

є) контроль за стягуванням державних та місцевих податків і мита у сфері дорожнього руху.

Контроль за дотриманням підприємствами транспорту, організаціями й окремими громадянами вимог чинного законодавства з питань діяльності автотранспорту та дорожнього руху покладено на вищестоящі органи управління, контрольно-ревізійні органи та Державну автомобільну інспекцію МВС України.

Організація дорожнього руху передбачає визначення переліку прав і обов'язків учасників дорожнього руху, порядку



утримання автошляхів та їх користування, перелік вимог до технічного стану транспортних засобів та їх реєстрації, підстав, які надають право громадянам на їх експлуатацію.

Учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автодороги, вулиці, залізничні переїзди та інші місця, що призначені для переміщення людей і вантажів з допомогою транспортних засобів. До учасників дорожнього руху відносять водіїв і пасажирів транспортних засобів, пішоходів, велосипедистів, погоничів тварин. Вони мають право на:

1) безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, що були заподіяні у зв'язку з невідповідним станом шляхів і вулиць вимогам безпеки руху;

2) вивчення норм і правил дорожнього руху;

3) отримання від державних органів інформації про стан дорожнього руху;

4) оскарження дій посадових осіб ДАІ, якщо з їх боку було порушено норми законодавства.

Учасники дорожнього руху зобов'язані:

1) знати вимоги чинного законодавства та неухильно дотримуватись його норм;

2) створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати шкоди своїми діями іншим учасникам;

3) виконувати розпорядження органів держнагляду і контролю за дотриманням законодавства про дорожній рух.

До управління транспортними засобами можуть бути допущені лише ті громадяни, які досягли встановленого Законом віку, не мають медичних обмежень і пройшли певну підготовку з управління транспортними засобами і успішно склали іспит з теоретичної і практичної частини.

Право на управління транспортними засобами надається:

• мототранспортними засобами і мотоциклам — з 16-річного віку;

• автомобілями усіх видів, трамваями і тролейбусами — з 18-річного віку;

• автобусами та вантажними автомобілями, обладнаними для перевезення понад вісім пасажирів — з 19-річного віку.

Право на управління транспортним засобом підтверджується посвідченням встановленого зразка. На території України діють національні та міжнародні посвідчення на право управління транспортними засобами, які відповідають вимогам Конвенції про дорожній рух.

Водій може бути позбавлений права на управління транспортним засобом:

1) внаслідок погіршення стану здоров'я, якщо це заважає безпечному управлінню транспортним засобом (на підставі заключення медкомісії);

2) за невиконання встановлених обов'язків у передбачених законодавством випадках (на підставі матеріалів справи про адміністративні правопорушення чи матеріалів кримінальної справи).

Позбавлення права на управління транспортним засобом застосовується до повного усунення причин, що заважають водію безпечно управляти транспортним засобом, а у випадках невиконання ним встановлених обов'язків — на строк, зазначений у чинному законодавстві.

Позбавлення права на управління транспортним засобом здійснюється шляхом витучення у воля посвідчення уповноваженою особою ДАІ МВС України за рішенням суду.

До участі в дорожньому русі на території України допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих у країні правил, стандартів, нормативів, та ті, що мають сертифікати на відповідність цим вимогам і пройшли технічний огляд. З метою збереження автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні показники яких перевищують встановлені нормативи, допускаються за окремими дозволами та за встановленою платою.

Не дозволяється використання транспортних засобів з правостороннім розташуванням керма.

Конструкція транспортних засобів повинна відповідати вимогам сучасних правил, нормативів, стандартів, встановленому рівню викиду забруднюючих атмосферу речовин, а нормативно-технічна документація повинна відповідати встановленим нормам та бути узгоджена з відповідними державними органами.

Транспортні засоби, що ввозяться в Україну з-за кордону, підлягають перевірці на відповідність діючим стандартам і повинні мати сертифікат встановленого зразка.

Усі транспортні засоби, призначені для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування, підлягають обов'язковій державній реєстрації і обліку.

Державна реєстрація і облік здійснюються органами ДАІ МВС України на підставі розпорядження Кабінету Міністрів України. Для окремих категорій транспортних засобів встановлений особливий порядок обліку. Так, наприклад, транспортні засоби військових частин підлягають реєстрації відповідним міністерством і відомством, яким підпорядковані ці частини. Крупнотонажні автомобілі та інші технологічні транспортні засоби, незалежно від форми власності, реєструються у Державному комітеті з нагляду за охороною праці (це стосується засобів, які не підлягають експлуатації на шляхах загального користування). Трамваї і тролейбуси — у Державному комітеті України з питань комунального господарства. Спортивні та гоночні транспортні засоби, незалежно від власності, — Державним комітетом у справах молоді та спорту.

Транспортні засоби сільськогосподарського призначення реєструються у Міністерстві аграрної політики України.

Власники транспортних засобів зобов'язані зареєструвати свої транспортні засоби протягом десяти днів з моменту придбання, отримання або виникнення обставин, що вимагають внесення певних виправлень. За рішенням Уряду Республіки Крим, органів місцевої виконавчої влади та місцевого самоврядування може встановлюватись порядок реєстрації мопедів, велосипедів і гужових візків (саней).

Експлуатація незареєстрованих транспортних засобів забороняється.

### § 3. Правові основи діяльності автомобільного транспорту

**П**равовідносини, в які вступають автотранспортні підприємства і організації, мають найрізноманітніший характер. Наприклад, автотранспортні підприємства в процесі виробничої діяльності створюють відповідну виробничу базу (гаражі, ремонтні майстерні, заправні станції тощо), купують автомобілі та інший рухомий склад, паливно-мастильні матеріали, запасні частини до автомобілів. Для цього вони вступають у різні правовідносини з будівельними, постачальницько-збутовими організаціями,

промисловими та іншими підприємствами з будівництва й постачання. У колективах автотранспортного підприємства виникають трудові правовідносини між адміністрацією та робітниками. Самі автотранспортні підприємства вступають у правовідносини з перевезень з вантажовідправниками та пасажирями.

Із загальної групи цих правовідносин виділяється їх основна частина, пов'язана з виконанням автопідприємствами транспортних функцій (плануванням перевезень, узгодженням умов надання рухомого складу, пред'явленням вантажу до перевезення і т. ін.).

Таким чином, автотранспортні правовідносини можуть бути спрямовані або на організацію транспортного процесу (наприклад, відносин з планування перевезень), або на безпосереднє виконання транспортної діяльності (наприклад, відносин з перевезення конкретного вантажу).

Правові норми, що регулюють суспільні відносини, перебувають у певному взаємозв'язку. Вони діють не ізольовано, а завжди складають єдине ціле. Разом вони складають систему норм, які створюють підгалузь транспортного права — автотранспортне право.

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

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

*Змістом* автотранспортних правовідносин є сукупність прав і обов'язків сторін, пов'язаних з наданням послуг у галузі транспортних перевезень вантажів, багажу, пошта та ін., пов'язаних з перевезеннями форм діяльності.

Важлива роль в регулюванні транспортних відносин відводиться правовим нормам, які містяться в нормативних актах.

*Правова норма* — це правило поведінки, що встановлюється державою в особі його компетентних органів влади і управління. Таким чином, правові норми носять державно-владний характер, оскільки вони як приписи держави, обов'язкові до виконання громадянами та юридичними особами, а також органами управління.

Правова норма утримує приписи загального характеру, це означає, що вона розрахована не на якусь конкретну особу, а

на всіх громадян і всі організації і в усіх випадках, що підпадають під її дію. Наприклад, якщо у правовій нормі вказано, що вантажовідправники зобов'язані здійснювати навантаження рухомого складу в установлені строки, це означає, що дане зобов'язання поширюється на всіх вантажовідправників, які користуються автотранспортом. Цією ознакою правова норма відрізняється від інших юридично обов'язкових актів, які адресовані конкретним особам і поширюються тільки на нього (наприклад, вказівка певної організації конкретному автопідприємству).

Виходячи з того, що правова норма має припис загального характеру, вона розраховується на довгострокове й багатократне використання. З допомогою правової норми певним чином врегульовуються відносини сторін, які вступають у певні стосунки, забезпечуються їх права та обов'язки. Тому правова норма виступає як регулятор суспільних відносин у певних галузях суспільного життя. Наприклад, з допомогою правових норм регулюються відносини автопідприємств між собою.

У практичному житті правові норми виступають в певній формі, найбільш доступній для сприймання людьми. Основним джерелом викладання правових норм у правовій системі України є *нормативний акт*.

Скупність правових актів певної галузі становить законодавство. Таким чином, нормативні акти, що регулюють автотранспортні відносини складають автотранспортне законодавство.

Основу нормативних актів автотранспортного права становлять закони. Вони є актами вищого органу влади — Верховної Ради України.

1. Конституція України закріплює головні принципові положення економічної системи, форми власності, планування, соціальні та трудові правовідносини.

2. Закон України «Про транспорт» встановлює головні правові норми, що діють у всій транспортній галузі.

3. Закон України «Про підприємництво» встановлює законодавчу базу для здійснення підприємницької діяльності в країні, в тому числі і в автотранспортній галузі.

4. Закон України «Про підприємства України» встановлює правові норми діяльності підприємств в Україні, в тому числі і в автотранспортній галузі.

5. Закон України «Про дорожній рух в Україні» регулює суспільні відносини в галузі дорожнього руху та безпеки, окреслює права та обов'язки суб'єктів даних правовідносин. Встановлює норми забезпечення екологічної безпеки при використанні автотранспорту.

6. Закон України «Про автомобільний транспорт» та інші закони, нормативні акти Президента України, Кабінету Міністрів України, центральних і місцевих органів виконавчої влади, органів місцевого самоврядування.

Важливу регулятивну функцію виконує Статут автомобільного транспорту УРСР — найважливіший нормативний документ, що регулює діяльність підприємств і організацій автомобільного транспорту, а також організацій, підприємств і громадян, які користуються послугами даного виду транспорту. Він врегульовує найбільш важливі й основні питання автомобільних перевезень і обов'язковий до виконання всіма транспортними організаціями та підприємствами незалежно від відомчої підпорядкованості і форми власності.

Статут автомобільного транспорту складається з десяти розділів. У першому розділі викладається загальне положення про функції автотранспорту, основні завдання правового регулювання автотранспортних правовідносин у сфері діяльності Статуту.

Розділ II регламентує питання, пов'язані з рухомим складом, класифікацією автомобільних шляхів, правил користування ними, споруджень і устаткування для організації перевезень пасажирів, вантажів, пошти, встановлює порядок утримання рухомого складу та будівель транспорту, порядок технічного обслуговування та експлуатації цього рухомого складу.

Розділ III дає детальну характеристику планування і організації перевезення вантажів автотранспортом загального користування, відомчим транспортом, укладення угод на транспорті перевезення. У цьому розділі також регулюються відносини з порядком приймання вантажу до перевезення, видання вантажу отримувачу, встановлення маси вантажу, зберігання вантажу.

У IV розділі регламентуються умови перевезення пасажирів, багажу, пошти. Дається визначення угоди пасажирського перевезення, встановлюються питання, пов'язані з організацією руху пасажирського транспорту, прав і обов'язків пасажирів.

Розділ V регулює умови надання громадянам легкових автомобілів для прокату, встановлює основні вимоги для підприємств, що займаються цим видом діяльності.

Розділ VI стосується встановлення тарифів за перевезення та введення розрахунків між сторонами транспортної угоди.

Розділ VII регулює питання пов'язані зі змішаним сполученням, в якому беруть участь підприємства інших галузей транспорту.

Розділ VIII розглядає питання виконання підприємствами, організаціями автотранспорту загального користування різноманітних транспортно-експедичійних послуг, пов'язаних з автоперевезеннями.

IX розділ регламентує питання відповідальності підприємств і організацій автотранспорту, а також вантажовідправників, вантажоотримувачів, пасажирів, громадян, що користуються автомобілями з пунктів прокату. У ньому подано норми щодо відповідальності за невиконання перевезень і прийнятого до виконання разового замовлення, за прострочення в доставленні вантажу, небереження переміщуваннях матеріальних цінностей, відповідальність за простій рухомого складу та невиконання умов угоди перевезення, складання претензійних актів, висунення претензій і позовів, що пов'язані зі здійсненням автоперевезень.

Останній X розділ складається з однієї статті, в якій визначається порядок здійснення контролю за роботою автотранспорту.

Дія Статуту автомобільного транспорту поширюється майже на всі перевезення вантажів, пасажирів, багажу і пошти, що здійснюються автотранспортними підприємствами та організаціями. Виняток становлять перевезення, які здійснюються автопідприємствами Міністерства оборони, Міністерства внутрішніх справ, Служби безпеки. Дія Статуту поширюється також на інші неавтотранспортні підприємства, що мають автотранспорт, при здійсненні ними перевезень вантажу, багажу, пошти. У цих випадках вони несуть відповідальність і мають певні права згідно з даним Статутом, у тому ж обсязі, що й автотранспортні підприємства.

Особливе місце серед джерел автотранспортного права посідають Державні стандарти України (ДОСТИ).

Умови, які стосуються транспортної діяльності, вносяться до державних стандартів шляхом встановлення вимог до

якості продукції, її стану при переданні вантажу до перевезення, до тари і упаковки, маркіруванню продукції та тари, способів навантаження та розвантаження, розміщення та закріплення вантажу у транспортному засобі, способах транспортування вантажів тощо.

Важливим джерелом автотранспортного права є Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом, затверджені наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363 (ОВУ. — 1998. — № 8. — Ст. 312).

Дія норм та нормативних актів з автотранспортного права у часі, просторі та по колу осіб відбувається згідно із загальними положеннями теорії права.

Автотранспортне право посідає чільне місце у системі транспортного права України. На нього покладено завдання регулювання суспільних відносин, що виникають в галузі автомобільного транспорту. Автотранспортне право має спільні риси з іншими підгалузями транспортного права. Це загальне економічне середовище, де діють правові норми, спільна нормативна база, однорідність суб'єктів і об'єктів правового регулювання, схожість в основних принципах і методах правового регулювання. При здійсненні змішаних перевезень правові норми автотранспортного права взаємодіють з нормами інших підгалузей транспортного права України.

Автотранспортне право має тісний зв'язок з іншими галузями національного права. Так, наприклад, існує взаємозв'язок з нормами господарського права, у питаннях регулювання діяльності автотранспортних підприємств, капітального будівництва, придбання рухомого складу, паливно-мастильних матеріалів.

З фінансовим правом об'єднують питання організації фінансування автомобільного транспорту, складання фінансової звітності, фінансування науково-дослідницьких робіт у галузі автотранспорту.

З податковим правом автотранспортне законодавство спілкується у питаннях нарахування та сплати податків, до державного та місцевого бюджетів, надання автопідприємствам податкових пільг та з інших питань.

З митним законодавством — у питаннях організації та виконання міжнародних автоперевезень, дії нормативів на ввіз автотранспорту на територію України для тимчасового та постійного користування.



Автотранспортне право має тісний зв'язок з нормами цивільного права у питаннях врегулювання нормативів складання господарчих і комерційних угод, подання позовів з приводу неналежного виконання покладених обов'язків, а також відшкодування нанесених збитків.

Дія норм автотранспортного права має зв'язок з нормами, що містяться у Кодексі України про працю. Останні врегулюють трудові відносини, які складаються у повсякденній діяльності автопідприємств між робітниками та адміністрацією.

За невиконання чи неналежне виконання норм, що містяться в автотранспортному праві, винні особи можуть бути притягнені до адміністративної чи кримінальної відповідальності. Це свідчить про відповідний зв'язок автотранспортного права з дією Кодексу України про адміністративні правопорушення та Кримінального Кодексу України. Слід зазначити, що за більшість правопорушень у галузі автотранспортного права передбачена адміністративна відповідальність. Вони складають майже 70 відсотків серед загальної кількості адміністративних правопорушень.

Автотранспортне право тісно взаємодіє з нормами екологічного права при повсякденному експлуатуванні рухомого складу автопідприємств.

Така тісна взаємодія автотранспортного права з багатьма основними галузями національного права говорить про важливість даної підгалузі транспортного права при регулюванні суспільних відносин.

#### *Питання для самоперевірки*

- ▶ *Визначте поняття та предмет автотранспортного права.*
- ▶ *Визначте поняття та структуру автотранспорту.*
- ▶ *Назвіть види автотранспорту.*
- ▶ *Укажіть джерела автотранспортного права.*
- ▶ *Який існує порядок реєстрації автотранспортних засобів?*
- ▶ *Визначте поняття управління автотранспортом.*
- ▶ *Укажіть систему органів управління автомобільним транспортом та визначте їх правовий статус.*

## Глава 6

### Законодавство України про водний транспорт

---

#### § 1. Водний транспорт.

##### Поняття, структура системи та види

**О**днією із складових єдиної транспортної системи України є водний транспорт, який, об'єднуючи такі потужні ланки, як морський і річковий транспорт, являє собою комплексну галузь, призначену задовольняти потреби населення та суспільного виробництва у перевезеннях (водою).

Водному транспорту притаманні певні властивості, які мають прояв через основні категорії водного транспорту, наділені певним юридичним статусом.

Як уже зазначалося, водний транспорт складається з двох окремих елементів: морського та річкового транспорту.

Хоча між цими видами є окремі розбіжності з деяких питань технологічних процесів, завдань, що виконуються, у нормативно-правових основах тощо, — все одно морський і річковий транспорт можна об'єднати в одне поняття — водний транспорт, оскільки для цього існують такі підстави:

а) загальне централізоване управління (Міністерство транспорту України);

б) використання подібних транспортних засобів, що переміщуються водою;

в) наявність значної кількості однотипних юридичних категорій (порт).

Сучасний водний транспорт в Україні трансформувався в єдину складову транспортного комплексу держави не відразу, цьому передував значний еволюційний процес.

З усіх сучасних видів транспорту річковий є найдавнішим і відносно дешевим, оскільки річки — це природні шляхи для

суден і потребують лише підтримання їх у судноплавному стані.

Спираючись на історичний досвід розвитку річкового судноплавства, важливо визначити характерні особливості стану річкового транспорту, особливо нові функції. Так, для прикладу, воки пов'язані:

а) з видобутком з русел річок, озер, водосховищ нерудних будівельних матеріалів і поставкою їх споживачам;

б) забезпеченням безперевалочних перевезень, минаючи перевантаження в морських портах судами змішаного (річка—море) типу;

в) засвоєнням нових перевезень на малих річках і несудноплавних ділянках.

Якщо казати про морський транспорт, то як раніше, так і на сучасному етапі його призначенням було, насамперед, забезпечення і розвиток зовнішньоторговельних перевезень. Хоча у нашому сьогодні й намітилася стійка тенденція до скорочення участі морського транспорту у зовнішньоекономічних зв'язках України з іноземними партнерами, проте держава відновленню діяльності морського транспорту віддає перевагу.

Крім зазначеної діяльності морського транспорту України слід наголосити на тому, що, надаючи судна третім країнам, морський флот виступає як продавець транспортної продукції на зовнішньому ринку, що часто економічно вигідніше реалізації за рубежем вітчизняної сировини.

*Отже, морський і річковий транспорт поєднані в один — водний транспорт. Що ж це означає? Згідно з його функціями та нормативною базою, закріпленою в Законі України «Про транспорт», до водного транспорту можна віднести морський і річковий, до яких входять підприємства транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти й пристані, судна, заводи по їх обслуговуванню, шляхи сполучень, підприємства зв'язку, заклади соціально-культурного призначення, науково-дослідні, проектно-конструкторські установи, організації, незалежно від форм власності, які забезпечують роботу водного транспорту.*

З цього визначення випливає, що транспорт охоплює значний спектр суспільних відносин, головною метою яких є якісне транспортування. Щоб вступити в ці суспільні відно-

сини, бути їх учасником, необхідно їх врегулювати і врегулювати правом.

Система норм права, які регулюють суспільні відносини, що виникають у зв'язку з використанням водного транспорту, його діяльністю, називається *водним транспортним правом*, яке, у свою чергу, можна диференціювати на морське та річкове право.

*Предметом* водного транспортного права є безпосередньо самі суспільні відносини, які виникають у зв'язку з діяльністю водного транспорту. До них, наприклад, належать:

- майнові відносини між транспортними організаціями і клієнтурою по перевезенню пасажирів, багажу та вантажів;
- управлінські відносини, які встановлюють організаційно-правові форми експлуатації водного транспорту тощо.

Слід зазначити, що морське й річкове транспортне право, як і транспортне право в цілому, широко використовують норми інших галузей права: цивільного, адміністративного, трудового, земельного та ін.

Для прикладу:

- порядок управління водним транспортом, державно-виробничу діяльність у цій галузі регулюються нормами адміністративного права;
- діяльність з використання земель регулюється нормами Земельного кодексу.

Ми розглядаємо суспільні відносини, які виникають з використанням водного транспорту, і усвідомлюємо, що при здійсненні транспортування морем (річкою) перевізник, відправник, інші учасники водного транспортного процесу здійснюють чимало специфічних йому дій, вступаючи у відносини між собою. Оскільки зміст дій перевізника, відправника та інших суб'єктів транспортування водою, а також порядок їх здійснення регламентовані правовими нормами, то ці відносини набувають форм водних транспортних правовідносин.

Для виникнення водних транспортних правовідносин необхідні певні передумови, зокрема:

- норми морського й річкового права;
- транспортна правоздатність;
- юридичні факти.

Норми права — це загальні правила поведінки, сформульовані як владні веління, спрямовані на врегулювання від-

носин, що складаються у зв'язку із здійсненням водного транспортування. Норми водного транспортного права мають загальний характер, в них знаходять вираження загальний варіант поведінки суб'єктів транспортування. Норма дозволяє окреслити межі поведінки не одного конкретного суб'єкта, а всіх, хто стає учасником водного транспортного процесу.

Передумовою виникнення водних транспортних правовідносин прийнято вважати транспортну правоздатність. Вона трактується стосовно всіх суб'єктів транспортного права і врешті-решт визначається як абстрактна передумова володіти всіма доступними транспортними правами та обов'язками.

Юридичні факти — це певні життєві обставини, з якими законодавець пов'язує виникнення зміни чи припинення правовідносин, суб'єктивних прав і юридичних обов'язків.

## § 2. Повноваження суб'єктів управління водним транспортом

**О**тже, транспортне право — це сукупність правових норм, які регулюють суспільні відносини, що виникають у сфері транспорту. Цей процес і відносини, що виникають в ньому, не є якимись абстрактними, а є діями, завдяки яким і здійснюється транспортування.

Щоб ці дії виконувалися, повинен бути транспортувальник — суб'єкт, який здійснює транспортування, та суб'єкт, який обслуговує цей процес. У водному транспортному праві такими суб'єктами або, інакше кажучи, основними категоріями є:

- судноплавна компанія;
- морський (річковий) порт;
- морське (річкове) судно.

Розглянемо ці категорії.

Основною виробничою ланкою водного транспорту виступає судноплавна компанія (або навігація), яка є самостійним судноплавним підприємством водного транспорту, об'єднує різні підприємства водного транспорту (або може їх об'єднувати), що забезпечують доставку пасажирів, прийман-

ня, зберігання і доставку багажу, вантажів, ремонт і утримання суден, підготовку кваліфікованих спеціалістів для нормальної роботи всіх ланок транспортного комплексу й організує свою діяльність на комерційній основі.

Слід зазначити, що небагато років тому судноплавна компанія (пароплавство) перебувала лише у державній формі власності й керувалася лише державою в особі компетентних органів.

Сьогодні, при вступі України до ринкових умов економічного життя, всім формам власності надаються рівні права та умови для розвитку. Не минула цього і судноплавна компанія. Нині в Україні існують такі провідні судноплавні компанії, як:

1. Акціонерна судноплавна компанія «Укррічфлот», до складу якої крім флоту входить Запорізький річковий порт, судноремонтні бази й інші підрозділи річкового транспорту.

2. Акціонерне підприємство «Азовське морське підприємство».

3. Державна судноплавна компанія «ЧМП».

4. Акціонерне товариство «Українська дунайська судноплавна компанія» (УДАСКО).

5. Чорноморсько-Азовське виробничо-експлуатаційне управління морських шляхів (Черазморшлях).

6. Управління буксирувально-рятувального та спеціального флоту (УБРСФ).

Усі згадані підприємства входять до сфери управління «Укрморрічфлоту».

Крім цих існують ще такі судноплавні компанії, як:

1) судноплавна компанія «Укрферрі»;

2) ДСК Укртанкер;

3) ДСК «Українське морське пароплавство» та інші.

Як видно з цих прикладів, держава міцно тримає свої управлінські (адміністративні та економічні позиції) у сфері діяльності судноплавних компаній.

Судноплавна компанія (пароплавство) являє собою потужну систему зі своїми керівними флотами, значним виробничим комплексом (у транспортному розумінні) та іншими допоміжно-обслуговуючими ділянками.

Пароплавство (судноплавна компанія) є юридичною особою, і, згідно з цим, може набувати, нести й позбавлятися певних юридичних прав і обов'язків. Воно може впроваджу-

вати свою, значно ширшу та відносно незалежну політику (економічну, соціальну та ін.).

Так, для прикладу, пароплавство може саме встановлювати, яким способом вести свою діяльність, а саме:

- трамповим судноплавством чи
- лінійним судноплавством.

Для докладнішого розгляду роботи судноплавних компаній (пароплавств) необхідно відпрацювати Статут внутрішнього водного транспорту СРСР.

Наступною категорією водного транспорту є *судно*.

Основне джерело для розгляду цієї категорії — Кодекс торговельного мореплавства України.

У КТМ поняття судно — це збірна категорія, за якою торговельним судном визнається самохідна чи несамохідна плавуча споруда, яка використовується:

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

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

3) для наукових, навчальних і культурних цілей;

4) для спорту;

5) для інших цілей.

Таким чином, на правовому рівні існує наявність певних елементів, які визначають діяльність відповідних об'єктів (самохідних або несамохідних споруд), що взагалі і створює поняття «судно».

Але це поняття є дуже важливим аспектом торговельного мореплавства і тому на цьому аспекті слід зосередити увагу.

Так, якщо взяти до уваги міжнародні норми, за якими створюється поняття «судно», то, для прикладу, в англійському праві воно трактується так: «корабель охоплює судна всіх описів, які приводяться до руху не веслами».

У Міжнародних правилах запобігання зіткнень суден на морі (1972 р.) записано: «Судно означає усі види плавучих засобів, включаючи неводовмیشуючі судна та гідролітаки, які

використовуються чи можуть бути використані як засоби переміщення по воді».

Отже, ми бачимо, що розбіжності у визначенні суден є.

За національними та міжнародними правовими нормами, судно персоніфіковане, виступає як суб'єкт права, тобто носій визначених прав і обов'язків. Іншими словами, судно є визначеною соціальною одиницею, установою, яка має організаційну єдність і створення для досягнення певної мети у мореплаванні.

Розглянемо правовий статус судна. Зосередимо насамперед свою увагу на національності судна, чи на праві судна плавати під державним прапором.

Тут одразу слід згадати, що, згідно з конвенцією 1982 р., «кожна держава має право на те, щоб судна під її прапором плавали у відкритому морі. Держава сама визначає умови, на яких вона надає судам свою національність, реєструє їх у своїх офіційних органах і надає їм право плавати під своїм прапором».

Так, згідно з КТМУ, поняття «українське судно» або «Судно України» означає національну належність судна, на яке поширюється юрисдикція України. Національна належність судна визначається його державною реєстрацією в Україні та одержанням права плавання під Державним прапором України».

Ми можемо бачити, що існує певний зв'язок між національністю судна та його правом на прапор.

Нам уявляється, що цей зв'язок реальний і нерозривний.

У чому тут річ?

Наявність реальності та нерозривності цього зв'язку може передусім свідчити про юрисдикцію держави над суднами, які плавають під її прапором. Це також є юридичною гарантією того, що:

- змінюється правопорядок свободи відкритого моря;
- розширюється довіра між державами й поширюється їх міжнародна співпраця.

Прапор морського судна вказує на правове положення судна де б воно не знаходилося — чи-то у відкритому морі, чи-то в іноземних або своїх національних водах.

Можна зробити висновок, що питання про прапор морського судна — це питання внутрішньодержавного права, але вирішується воно на міжнародно-правовій основі.



Слід також зазначити, що деякі держави (Ліберія, Панама) не вимагають ніякого реального зв'язку між судном і державою (його прапора) й надають іноземцям змогу реєструвати свої судна та набувати право використання прапора цих держав на рівні зі своїми громадянами й організаціями.

Це практика «зручних прапорів». Вони створюють такі умови:

- спрощення процедури реєстрації;
- відсутність чи низький рівень податків;
- ліберальне законодавство відносно умов праці, технічних вимог до суден тощо.

Усе це надає «зручним» державам значні прибутки за рахунок значної кількості зареєстрованих суден.

Визначаючи право плавання судна під прапором держави розглянемо механізм, за яким встановлюється таке право в Україні.

Першим етапом є наявність права плавання під Державним прапором України. Це право має судно, яке є державною власністю або перебуває у власності фізичної особи — громадянина України, а також юридичної особи в Україні, — заснованої виключно українськими власниками, або судно, яке знаходиться у цих осіб на умовах договору «бербоут-чартеру».

Другий етап: одержання права плавання під державним прапором України.

Судно одержує це у випадках:

- з часу реєстрації його у Державному судовому реєстрі України та отримання свідоцтва про одержання права плавання під цим прапором;
- з часу реєстрації його у Судновій книзі України та отримання свідоцтва про одержання права плавання під прапором України;
- у разі придбання судна за кордоном з часу видачі консулом України тимчасового свідоцтва, в якому засвідчується одержання цього права. (Тимчасове свідоцтво дійсне до реєстрації судна у Державному судовому реєстрі або Судовій книзі України, але не більше одного року.)

Крім отримання судном права на плавання під прапором України є умови, за якими судно втрачає це право або тимчасово, або зовсім.

Для повного охоплення поняття «правового статуту судна» необхідно визначити такі категорії, як судові документи, екіпаж судна.

До основних категорій водного транспорту належить *порт*, який ми розглянемо на прикладі морського порту.

*Морський порт* є державним транспортним підприємством, призначеним для обслуговування суден, пасажирів і вантажів на відведених порту території і акваторії, а також перевезення вантажів і пасажирів на суднах, що належать порту.

Морський порт охоплюється певними межами, до яких належать територія та акваторія морського порту.

Територією морського порту є відведені для нього землі, що включають у себе також намиті, насипані або створені із застосуванням інших гідротехнічних технологій площі, створені за кошти порту і за користування якими не стягується плата.

Акваторія морського порту — це відведені порту водні простори.

Морський порт здійснює господарську діяльність, спрямовану насамперед на вантажно-розвантажувальні операції, обслуговування суден, обслуговування пасажирів, багажу та пошти.

Управління портом здійснює начальник порту.

На завершення розгляду цього питання слід зазначити, що будь-які суспільні відносини регулюються певними правовими нормами. Це стосується і морського порту, проте має певні особливості. Так, поширення набули звичаї порту — глумачення транспортних умов, яке сформувалося в комерційній практиці порту.

Звичаї порту належать в основному до розділу видатків по вантажно-розвантажувальних роботах між продавцем і покупцем, а також до порядку рахування стадії. Звичаї застосовуються в силу історичної традиції, а в ряді випадків — за національними законами.

Так, відповідно до ст. 148 Кодексу торговельного мореплавства України стадійний час відзначається угодою сторін, а за відсутності такої угоди — нормами, прийнятими в порту навантаження (розвантаження).

### § 3. Правові основи діяльності водного транспорту

Отже, морський і річковий транспорт виник ще у сиву давнину. Звідти, по мірі розвитку транспорту, укріплення транспортних шляхів, чи в цілому — еволюції водного транспорту, крок за кроком розвивалося й водне транспортне право.

Спочатку це були якісь окремі правові поняття, що переростали у звичаї, а вже ближче до сучасних часів ці поняття склалися в правові норми, закріплювалися в нормативно-правових актах і створювали систему водного транспортного права, яка має свій зовнішній вираз у системі транспортного законодавства.

Система правових витоків, в яких беруть своє правове підґрунтя водні транспортні суспільні відносини, називається джерелами водного транспортного права. Основні з них:

- Кодекс торговельного мореплавства України;
- Водний кодекс України;
- Статут внутрішнього водного транспорту СРСР;
- Закон України «Про транспорт».

Якщо розглядати окремо джерела морського й річкового транспортного права, то тут слід зазначити, що в річковому транспортному праві існує багато невизначених тлумачень (на рівні законів). Так, для прикладу, немає визначення судна, екіпажу судна, майна, що затонуло.

Тому при вивченні водного транспортного права, зокрема річкового, у багатьох випадках доводиться оперувати за схожістю з тими визначеннями, які є в нормах Кодексу торговельного мореплавства України та інших законодавчих актах.

Разом з тим, законодавець передбачив в основоположних випадках взаємне проникнення норм морського транспортного права в річкове, і навпаки. Так, для прикладу, згідно зі статтями 13, 297, 327 КТМ України, його правила поширюються й на судна внутрішнього плавання:

- під час їх прямування морськими шляхами; а також плавання по річках, озерах, водосховищах, іншими водними шляхами при здійсненні перевезення із заходженням в іноземний морський порт;
- при зіткненні морських суден й суден внутрішнього водного плавання;

- у разі застосування права при рятуванні.

Для морських транспортних відносин характерна дія в них норм права Водного кодексу України. Таким випадком можна назвати визначення ст. 3 цього Кодексу, за якою до водного фонду України належать:

- 1) поверхневі води;
- 2) підземні води та джерела;

3) внутрішні морські води й територіальне море. Як відомо, внутрішніми морськими водами і територіальним морем здійснюється і торговельне мореплавство.

Таким чином, враховуючи водне транспортне право України та його складові (морську й річкову), слід сказати, що в багатьох випадках доводиться апелювати до одних і тих самих норм і категорій, а за невизначеності будь-яких моментів — використовувати схожі поняття.

Слід також зазначити й те, що для нашого курсу основні категорії більш детально визначені у Кодексі торговельного мореплавства України і тому за основу в подальшому розгляді водних транспортних правовідносин братимемо саме норми цього кодексу.

Отже, Кодекс торговельного мореплавства України був введений в дію Постановою Верховної Ради України 9 грудня 1994 р. і своїм призначенням має регулювати відносини, що виникають з торговельного мореплавства.

Кодекс містить 11 розділів (393 статті):

1. Загальні положення.
2. Судно.
3. Екіпаж судна.
4. Морський порт.
5. Морське перевезення.
6. Фрахтування суден.
7. Морське буксирування.
8. Морське страхування.
9. Надзвичайні морські події.
10. Обмеження відповідальності судновласника.
11. Претензії та позови.

Водний кодекс України має своїм завданням регулювати правові відносини в цілях забезпечення скоронності, науково обґрунтованого раціонального використання вод для потреб населення і галузей економіки, відновлення водних ресурсів, охорони вод від забруднення, засмічення і вичерпання, усу-

вання шкідливої дії вод і ліквідації її наслідків, поліпшення стану водних об'єктів, а також охорони прав підприємств, установ, організацій і громадян на водокористування.

Кодекс введений в дію Постановою Верховної Ради України від 6 червня 1995 р. і містить шість розділів:

1. Загальні положення.
2. Державне управління і контроль у галузі використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів.
3. Водокористування.
4. Охорона вод.
5. Спори з питань використання і охорони вод та відтворення водних ресурсів. Відповідальність за порушення водного законодавства.
6. Міжнародні відносини.

Статут внутрішнього водного транспорту СРСР був затверджений Постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. № 1801.

Статут визначає основні задачі та обов'язки органів внутрішнього водного транспорту по забезпеченню потреб держави в перевезеннях вантажів і пасажирів внутрішніми водними шляхами, а також взаємовідносини внутрішнього водного транспорту з іншими галузями народного господарства.

Статут має десять розділів (232 статті):

1. Загальні положення.
2. Внутрішні водні шляхи. Флот.
3. Порти, пристані, вантажне і комерційне господарство.
4. Планування і організація перевезень вантажів.
5. Перевезення пасажирів, багажу та пошти.
6. Буксирування плотів та суден.
7. Порядок встановлення тарифів і зборів.
8. Перевезення в прямому змішаному і прямому водному сполученні за участю інших видів транспорту.
9. Відповідальність пароплавств, вантажовідправників, вантажоотримувачів і пасажирів.
10. Акти, претензії і позови.

Зазначений перелік нормативно-правових актів не є вичерпним, але вони за своєю сутністю є базовими в регулюванні водних транспортних суспільних відносин.

#### § 4. Договірні відносини у сфері водного транспорту України та їхні особливості

Основою діяльності у сфері водного транспорту є наявність комерційно-господарських відносин, які врегульовуються нормами права. Одним з регуляторів таких відносин є норми зобов'язального права. Суть цього полягає в тому, що у сфері водного транспорту існує значна кількість суб'єктів, які мають свій правовий статус, що відображається в їхніх правах і обов'язках.

Ці суб'єкти, виступаючи носіями власних інтересів, вступають у взаємодію поміж собою, набуваючи певних прав і обов'язків.

Так, наприклад, вантажовідправник, відправляючи вантаж морем, вступає у певні відносини з судноплавною компанією, яка перевозитиме його вантаж.

У цих відносинах суб'єкти беруть на себе певні зобов'язання, наприклад перевезти вантаж водою, й укладають на це угоди.

Розглянемо ці угоди на основі КТМ України.

До договорів, що діють у сфері торговельного мореплавства, можна віднести:

- 1) договір морського перевезення вантажу;
- 2) договір фрахтування суден на певний час;
- 3) договір морського круїзу;
- 4) договір морського агентування;
- 5) договір морського перевезення пасажирів;
- 6) договір морського буксирування;
- 7) договір лізингу судна;
- 8) договір морського страхування;
- 9) договір рятування;
- 10) договір морської іпотеки.

Розглянемо здійснення договорів на прикладі договору морського перевезення вантажу.

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

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

Договір морського перевезення вантажу укладається в письмовій формі.

Документи, що підтверджують наявність і зміст договору:

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

2) коносамент, якщо договір не передбачає умови, зазначеної в п. (1);

3) інші письмові докази.

Завданням є самостійний розгляд понять «чартер» та «коносамент».

Ми лише назвемо деякі види коносаментів:

1) іменний;

2) ордерний;

3) на пред'явника.

Розглянемо ще один договір, а саме — договір фрахтування суден на певний час.

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

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

Цей договір є не що інше, як оренда.

Існує також поняття «суборенда».

Фрахтувальник може в межах прав, що надаються йому за договором фрахтування судна на певний час, укласти від свого імені самостійний договір фрахтування судна третьою особою.

Укладення такого договору не звільняє фрахтувальника від виконання договору, укладеного ним із судновласником.

Торговельне мореплавство є активним процесом, в якому сторони виконують певні дії, передбачені їх правовим статусом.

У процесі діяльності сторін виникають такі моменти, за якими будь-яка із сторін може понести певного пригнічення своїх прав і ущемлення інтересів.

З метою поновлення своїх прав та інтересів сторони вступають у певний процес, тобто виконують ті передбачені законом заходи, за якими може бути вирішено позитивно їх питання.

До заходів, спрямованих на поновлення своїх порушених прав та інтересів, можна віднести:

- морські протести;
- претензії;
- позови.

Розглянемо кожне з них.

**Морські протести.** Заява про морський протест подається капітаном судна з метою забезпечення доказів для захисту прав і законних інтересів судновласника, якщо в період плавання або стоянки судна мала місце подія, що може бути приводом для пред'явлення судновласнику майнових вимог.

**Претензії** заявляються перевізнику, який мав згідно з договором морського перевезення вантажу здійснити морське перевезення вантажу, що не було здійснено.

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

Слід зазначити, що вчиненню перевізнику вантажу позову, що виникає з морського перевезення вантажу, має обов'язко передувати заявлення йому претензії.

Розглянемо особливість розгляду спорів, пов'язаних з діяльністю морського транспорту.

Так, розглядати спори може Морська арбітражна комісія (МАК) при торгово-промисловій палаті України. МАК вирішує спори, які випливають з договірних та інших цивільно-правових відносин, що виникають з торговельного мореплавства, незалежно від того, чи є сторонами таких відносин суб'єкти українського та іноземного або тільки українського чи тільки іноземного права.

МАК, наприклад, вирішує спори:

- щодо фрахтування суден, морського перевезення вантажів;
- щодо морського буксирування суден та інших плавучих засобів;
- з лоцманської і льодової проводки;
- щодо морського страхування і перестраховання та інші.

Діяльність МАК регулюється Законом України «Про міжнародній комерційний арбітраж» від 24 лютого 1994 р.



## § 5. Україна — суб'єкт міжнародного морського й річкового права.

Застосування звичаїв та іноземного законодавства у водному праві України.  
Колізійні принципи та норми водного права

**У** країна по праву належить до морських держав. Довжина її узбережжя сягає 1900 км. А крізь води Чорного та Азовського морів, протоки Босфор і Дарданелли, Україна має вихід до Середземного моря та Світового океану. Усі судноплавні річки України мають вихід до морського узбережжя.

Україна заявила про свою відкритість до міжнародної співпраці та до інтегрування її у міжнародне співтовариство. Не минуло це і сферу водних транспортних суспільних відносин.

Так, враховуючи пріоритетне значення норм міжнародного права по відношенню до національного, до підґрунтя реформування національного водного транспортного права слід покласти найзначніші норми сучасного міжнародного морського та річкового права.

Згадуючи про міжнародне морське право, можна зазначити, що воно, як галузь міжнародного права являє собою систему принципів і норм, які визначають правове розмежування і статус морських просторів, а також регламентують різні види морегосподарчої й іншої діяльності держав у водах Світового океану.

Новим етапом у прогресивному розвитку й кодифікації міжнародного морського права стала Конвенція ООН по морському праву від 30 квітня 1982 р., яку підтримала й Україна.

Ця Конвенція внесла суттєвий вклад у справу сприяння загальному й раціональному використанню та освоєнню морських просторів і морських ресурсів.

Виходячи з цієї Конвенції та інших нормативних актів можна так класифікувати морські простори:

1) ті, що в межах державних кордонів (внутрішні води; територіальні води; протоки, які мають спеціальні домовленості; протоки, в яких встановлене транзитне проходження; архіпелажні води);

2) ті, що за межами державних кордонів (економічна зона; континентальний шельф; замкнуті й напівзамкнуті моря; відкрите море; морське дно за межами національної юрисдикції; Арктика; морські простори Антарктики).

З розгляду теми видно, що більшу увагу треба приділити деяким категоріям. Так, згідно зі ст. 1 Закону України «Про державний кордон» державним кордоном України є лінія і вертикальна поверхня, що проходить по цій лінії, які визначають межі території України — суші, вод, надр, повітряного простору.

Державний кордон України, якщо інше не передбачено міжнародним договором, встановлюється:

1) на суші — за характерними точками і лініями рельєфу або ясно видимими орієнтирами;

2) на морі — за зовнішніми межами територіального моря;

3) на судноплавних річках — за серединою головного фарватеру, або тальвегу річки:

— на несудноплавних річках — за їх серединою, або за серединою головного рукава річки;

— на озерах та інших водоймах — за прямою лінією, що з'єднує виходи державного кордону України до берегів озера чи іншої водойми;

4) на водосховищах гідровузлів та інших штучних водоймах — відповідно до лінії державного кордону України, яка проходила на місцевості до її заповнення;

5) на залізничних і автодорожніх мостах, греблях та інших спорудах, що проходять через прикордонні ділянки судноплавних і несудноплавних річок, — за серединою цих споруд, або за їх технологічною віссю, незалежно від проходження державного кордону України на воді.

До основних категорій відносять також і територіальне море, і внутрішні води України.

Згідно із зазначеним законом (ст. 5), до територіального моря України належать прибережні морські води шириною 12 морських миль, відлічуваних від лінії найбільшого відпливу як на материку, так і на островах, що належать Україні, або від прямих вихідних ліній, що з'єднують відповідні точки.

Географічні координати цих точок затверджуються в порядку, який встановлюється Кабінетом Міністрів України. В окремих випадках інша ширина територіального моря України може встановлюватися міжнародними договорами Украї-

ни, а в разі відсутності договорів — відповідно до загально-визначених принципів і норм міжнародного права.

Стаття 6 цього закону до внутрішніх вод України відносить:

1) морські води, розташовані в бік берега від прямих вихідних ліній, прийнятих для відліку ширини територіального моря України;

2) води портів України, обмежені лінією, що проходить через постійні портові споруди, які найбільше виступають в бік моря;

3) води заток, бухт, губ і каналів, гаваней і рейдів, береги яких повністю належать Україні, до прямої лінії, проведеної від берега до берега в місці, де з боку моря вперше утворюється один або кілька проходів, якщо ширина кожного з них не перевищує 24 морські милі;

4) води заток, бухт, губ і лиманів, морів і проток, що історично належать Україні;

5) води річок, озер та інших водойм до лінії державного кордону, береги яких належать Україні.

Таким чином, у національному законодавстві закріплені основні чинники, які набувають безпосереднього сенсу в міжнародному праві.

Зазначаючи міжнародну складову в регулюванні водних транспортних суспільних відносин, слід вказати, що її основними джерелами є: міжнародні договори (конвенції) та міжнародні морські звичаї. Так, Україна є учасником Конвенції про відкрите море (1958 р.) та Конвенції про охорону морського життя на морі (1974 р.) і т. ін.

Під міжнародним (морським) звичаєм розуміються правила поведінки, що історично склалися й передавалися з покоління до покоління й досі застосовуються в мореплавстві (так, давнім морським звичаєм є те, що капітан залишає судно останнім).

Розкриваючи складову водних транспортних суспільних відносин в її міжнародно-правовому аспекті, вважається за необхідне визначити й певні положення діяльності держав (зокрема, України) у сфері річкових транспортних правовідносин.

Витоки цієї діяльності можна побачити з участі України у Дунайській комісії (з 1948 р.) та з дотримання державами-членами цієї Комісії певної низки принципів. Грунтовними принципами тут є:

1) принцип суверенітету узбережної держави на приналежну їй ділянку міжнародної річки;

2) принцип рівності узбережних держав у використанні усієї течії міжнародної річки та виключення привілеїв однієї держави у відношенні до інших;

3) принцип співпраці узбережних держав у використанні міжнародної річки;

4) принцип розумного сумісництва різних видів діяльності держав на міжнародних річках;

5) принцип справедливого використання міжнародних річок.

Ці принципи відображають сучасний стан речей у міжнародному водному транспортному праві і надають змоги будь-якій державі, яка їх дотримується, стати повноправним членом міжнародного співтовариства.

Визначаючи Україну як суб'єкт міжнародних водних транспортних суспільних відносин, необхідно нагадати й те, що на сучасному етапі поширення набула участь у цих відносинах «іноземного» елемента, який, задовольняючи свої інтереси, вступає у певну взаємодію з національним водним транспортним правом. Тому необхідної уваги потребує визначення таких положень, які пов'язані з регулюванням діяльності «іноземного» елемента.

У водному праві багатьох держав є норми, які спеціально встановлені для регулювання відносин, ускладнених «іноземним» елементом. При всій різноманітності суті цих норм, їх поєднує те, що з їх допомогою вирішують питання, які з точки зору держави, де встановлена норма, не можуть бути залежними від норм іноземного закону. Такі норми виключають можливість застосування для вирішення відповідного питання іноземного права й роблять безпредметною в цій частині постанову колізійної проблеми. Ці норми іноді ще називаються нормами «прямої дії». Але держави застосовують цей метод регулювання порівняно не часто, оскільки він не завжди дозволяє застосовувати у конкретному випадку ту систему права, з якою це відношення найбільш щільно зв'язано, і не забезпечує однаковості регулювання однотипних відносин у різних країнах.

Прикладом таких норм можна вважати норму, зазначену в ст. 234 КТМ України — «буксування поміж портами Украй-

ня може здійснюватися виключно суднами під прапором України».

Одним з основних способів регулювання відносин в галузі міжнародного водного транспортного права є підкорення їх тому чи іншому національному правопорядку відповідно до вказівок колізійних норм внутрішньодержавного права.

Колізійні норми — це сукупність деяких правових норм, які, звичайно, містяться у національному праві (менше — у міжнародній угоді) і які мають відсилочний характер, складаються з вказівок (випадки застосування норм) та прив'язки, яка називає законодавство, що підлягає застосуванню. Так, прикладом цих норм є ст. 14 КТМ України, яка і називається «Колізійні норми».

Перелік регулюючих чинників був би невичерпним, якщо не вказати принцип «автоколії волі» — це надання внутрішньодержавним правом учасникам транспортних правовідносин можливості вибрати за узгодженням між собою той чи інший національний правопорядок для регулювання своїх взаємовідносин.

Прикладом цього є ст. 8 КТМ України, де «майновий спір, пов'язаний з торговельним мореплаванням, в якому бере участь іноземна юридична або фізична особа, може бути за згодою сторін передано на розгляд іноземного суду чи арбітражу».

### *Питання для самоперевірки*

- ▶ *Визначте структуру водного транспорту.*
- ▶ *Укажіть види водного транспорту та його систему.*
- ▶ *Назвіть особливості договірних відносин у сфері водного транспорту.*
- ▶ *Назвіть джерела морського транспортного права.*
- ▶ *Визначте поняття водного права і водного транспорту.*
- ▶ *Умови застосування звичаїв та іноземного законодавства у водному транспортному праві України.*
- ▶ *Як Ви розумієте поняття «колізійні норми»?*

## Глава 7

# Законодавство України про залізничний транспорт

---

### § 1. Залізничний транспорт.

#### Поняття, структура системи та види

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

Як складна система, залізничний транспорт поєднує у собі значну кількість складових, кожна з яких може виступати самостійним суб'єктом господарювання.

Під залізничним транспортом розуміється виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньо-державному та міжнародному сполученнях і наданні інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форм власності, видів діяльності тощо.

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

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

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

*Отже, ми бачимо, що суспільні відносини в галузі залізничного транспорту охоплюються багатьма напрямками, а саме: соціальною, культурною, навчальною та іншими сферами.*

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

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

Залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення вантажів і пасажирів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.

З метою виконання поставлених перед залізничним транспортом завдань, насамперед перевезень, залізничний транспорт здійснює свою діяльність на певних землях, які надаються йому в користування. Такі землі та їх склад визначаються

Законом України «Про транспорт» та Земельним кодексом України (ст. 68), де вказано, що до земель залізничного транспорту належать землі, які надаються в користування підприємствам і організаціям залізничного транспорту згідно з чинним законодавством України. До складу цих земель входять землі, які є смуткою відведення залізниць, а саме землі, що надані під залізничне полотно і його облаштування, станції з усіма спорудами й будівлями енергетичного, локомотивного, вагонного, шляхового, вантажного та пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації; захист насаджень; службові, культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи залізничного транспорту.

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

Вантажний залізничний транспорт здійснює перевезення вантажів і вантажобагажів. В економічній літературі висловлюється думка, що вантажний транспорт, — оскільки він бере участь у процесі виробництва, — належить до сфери матеріального виробництва, а пасажирський — до сфери нематеріального виробництва, оскільки перевезення пасажирів вважається наданням послуг<sup>1</sup>.

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

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

<sup>1</sup> Див.: *Симонов А. А., Шуркалин А. К.* Развитие железнодорожного транспорта: экономический аспект. — М.: Знание, 1983. — С. 11.



## § 2. Повноваження суб'єктів управління залізничним транспортом

**З**алізничний транспорт України як одна з найпотужніших галузей має велике загальнодержавне значення. Враховуючи це, а також те, що залізничний транспорт як система охоплює значну кількість різноманітних елементів (ланок), його слід певною мірою організувати та спрямовувати на вирішення поставлених перед ним завдань.

Основою в такій організаційній діяльності є державне управління залізничним транспортом, яке має певний прояв, а саме те, що існує чітка ієрархічна структура в управлінні залізничним транспортом.

Очолює цю структуру Кабінет Міністрів України, який визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізниць у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Крім того, Кабінет Міністрів України у сфері залізничного транспорту здійснює ще такі повноваження:

- 1) затверджує Статут залізниць України;
- 2) приймає рішення про створення, реорганізацію, ліквідацію та визначення територіальних меж залізниць;
- 3) призначає і звільняє керівників залізниць;
- 4) визначає Порядок встановлення охоронних зон, їх розміри і режим користування;
- 5) визначає порядок здійснення державної бюджетної, цінової та тарифної політики;
- 6) визначає порядок одержання підприємствами залізничного транспорту в заставу майна переданих для перевезень вантажів;
- 7) встановлює (щорічно) Укрзалізниці державне замовлення щодо перевезень пасажирів і вантажів;
- 8) встановлює Порядок проведення Державного нагляду за безпекою руху поїздів на залізничному транспорті;
- 9) затверджує Положення про відомчу воєнізовану охорону;
- 10) встановлює Порядок фінансування заходів щодо мобілізаційної підготовки залізничного транспорту;
- 11) затверджує Перелік категорій залізничного транспорту,

які працевлаштовуються за контрактною формою трудового договору;

12) визначає порядок соціального захисту працівників залізничного транспорту.

Як було вже зазначено у попередніх розділах, оперативними органами державної виконавчої влади, що здійснюють управлінську діяльність у сфері транспорту, є Міністерство транспорту України, діяльність якого визначається Положенням про Міністерство транспорту України, затверджене Указом Президента України від 11 травня 2000 р. № 678/2000.

У групі органів, що здійснюють державне управління в галузі залізничного транспорту, існує ще один, а саме — *Укрзалізниця*.

Державна адміністрація залізничного транспорту України (*Укрзалізниця*) є *урядовим органом* управління залізничним транспортом і підпорядковується Міністерству транспорту України.

До сфери управління Укрзалізниці віднесено залізничні та інші підприємства залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності.

Основні завдання Укрзалізниці:

1. Організація злагодженої роботи залізниць, об'єднань, підприємств та організацій залізничного транспорту з метою задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях.

2. Управління процесом залізничних перевезень, регулювання у сфері організації та забезпечення цього процесу.

3. Вирішення питань ефективного використання залізничного рухомого складу, його збереження, оновлення, ремонту, забезпечення матеріально-технічними та паливно-енергетичними ресурсами.

4. Проведення єдиної інвестиційної технічної політики на залізничному транспорті, впровадження досягнень науки й техніки, нових технологій.

5. Проведення соціальної політики на залізничному транспорті.

Укрзалізниця має право:

1) здійснювати контроль за ефективним використанням і збереженням державного майна, закріпленого за залізницями, об'єднаннями, підприємствами та організаціями залізничного транспорту;

2) безпосередньо взаємодіяти з відповідними органами інших держав і укладати з ними договори (угоди) з питань, що належать до її компетенції;

3) створювати цільовий інвестиційний фонд розвитку залізничного транспорту з віднесенням сум, зарахованих в цей фонд, на собівартість виробництва (такий порядок погоджується з Мінтрансом, Мінфіном, Мінекономіки);

4) одержувати від залізниць, об'єднань, підприємств і організацій залізничного транспорту безоплатно інформацію, необхідну для виконання завдань і функцій Укрзалізниці;

5) за рахунок власних коштів створювати недержавний пенсійний фонд і виплачувати залізничникам галузеву пенсію на підставі чинного законодавства України.

Основні структурні підрозділи Укрзалізниці:

1. Головне комерційне управління.
2. Головне пасажирське управління.
3. Головне управління локомотивного господарства.
4. Головне управління колійного господарства.
5. Головне фінансово-економічне управління.
6. Головне управління розвитку та інвестицій;
7. Головне управління безпеки руху поїздів і автотранспорту.
8. Управління зовнішніх зв'язків.
9. Управління охорони та організації праці.
10. Головне управління зв'язку, енергетики та обчислювальної техніки.
11. Головне управління вагонного господарства.
12. Головне управління безпеки руху поїздів і автотранспорту.
13. Управління зовнішніх зв'язків.
14. Управління охорони та організації праці.
15. Управління воєнізованої охорони.
16. Управління статистики.
17. Юридичне управління.
18. Головний центр управління перевезеннями Укрзалізниці та інші підрозділи.

Залізничний транспорт являє собою комплексну систему, насичену значною кількістю елементів, що взаємодіють між собою та спрямовують свою діяльність на якісному і повному забезпеченні потреб населення та суспільного виробництва в залізничних перевезеннях.

Ці елементи залізничного транспорту виконують покладені на них завдання та виступають у ролі самостійних господарчих одиниць, завдяки специфіці залізничного транспорту набувають органічного зв'язку між собою і створюють певні об'єднання підприємства залізничного транспорту.

Основною організаційною ланкою на залізничному транспорті є залізниця — статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке в разі централізованого управління здійснює перевезення пасажирів і вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі.

Залізниця здійснює керівництво виробничою та фінансовою діяльністю дирекцій залізничних перевезень та інших підприємств і організацій, які перебувають в її безпосередньому підпорядкуванні. Вона являє собою основне підприємство залізничного транспорту і є юридичною особою. Керівництво діяльністю залізниць здійснюється управлінням залізниць.

Сьогодні в Україні функціонує шість залізниць: Львівська, Придніпровська, Одеська, Південно-Західна, Південна, Донецька.

Враховуючи те, що залізниця являє собою самостійний суб'єкт господарювання, їй як юридичній особі притаманні певні юридичні властивості, що охоплюється поняттям правовий статус залізниці та визначаються відповідними правилами і обов'язками залізниць.

До основних прав можна віднести:

а) право вимагати сплати платежів за послуги, надані залізничним транспортом;

б) право встановлювати пільгові тарифи на перевезення вантажів у місцевому сполученні;

в) затвердження залізницею тарифів на перевезення вантажів у місцевому сполученні;

г) затвердження залізницею тарифів на перевезення вантажів і пасажирів усіма залізничними коліями, що не належать до загальної мережі залізниць і т. ін.

До основного обов'язку можна віднести те, що залізниця повинна здійснити перевезення у відповідний термін за відповідною якістю.

Дирекція залізничних перевезень є основним лінійним підприємством залізничного транспорту, здійснює і організовує

процес перевезень у встановлених межах, забезпечує виконання встановлених планів і завдань з перевезень вантажів, пасажирів, багажу і керує виробничо-фінансовою діяльністю безпосередньо йому підлеглих лінійних підприємств і організацій, є юридичною особою.

Залізнична станція — є лінійним підприємством залізничного транспорту в організації перевезень вантажів, пасажирів, багажу та вантажобагажу й безпосередньо підпорядковується відділенню залізниці.

Станції можуть використовуватися для проведення всіх або окремих операцій.

Станції бувають пасажирські, вантажні, сортувальні, дільничні та ін.

Крім зазначених існують ще такі лінійні підприємства, як механізована дистанція вантажно-розвантажувальних робіт, дистанція сигналізації і зв'язку, вагонні і локомотивні депо, дистанція шляху та інші.

### **§ 3. Правові основи діяльності залізничного транспорту**

**П**ід правовими основами діяльності залізничного транспорту розуміється сукупність правових норм, які регулюють якісно однорідні суспільні відносини, що виникають у сфері залізничного транспорту.

Залізничне транспортне право є однією із складових транспортного права, яке можна вважати інститутом транспортно-правового права. Йому як правовому інституту притаманні певні властивості, що характерні для правових наук.

Правове регулювання діяльності залізничного транспорту здійснюється з допомогою правових норм, що містяться в нормативних актах, які прийнято називати джерелом права.

До таких джерел можна віднести:

Закон України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», Статут залізниць України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457,

Наказ Мінтрансу «Про затвердження Інструкції про порядок розслідування та облік нещасних випадків невиробничого характеру на залізничному транспорті України» від 8 квітня 1998 р. № 117, Наказ Мінтрансу «Про проїзд іноземних громадян залізничним транспортом у внутрішньодержавному сполученні» від 11 травня 1998 р. № 282, Наказ Мінтрансу «Про затвердження Правил перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України» від 28 липня 1998 р. № 297 та інші.

*Закон України «Про залізничний транспорт»* визначає основні правові економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загального користування, його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирами, відправниками та одержувачами багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

Структура закону:

Розділ I. Загальні положення.

Розділ II. Основні економічні та фінансові засади діяльності залізничного транспорту.

Розділ III. Безпека руху, охорона вантажів і об'єктів на залізничному транспорті, організація його роботи в умовах надзвичайних обставин.

Розділ IV. Трудові відносини і дисципліна працівників залізничного транспорту.

Розділ V. Транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України та взаємодія з іншими видами транспорту.

Розділ VI. Права, обов'язки та відповідальність на залізничному транспорті.

Розділ VII. Заключні положення. Складається з 27 статей.

*Статут залізниць України* визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом.

Стагуютом регламентується порядок укладення договорів, організація та основні перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, основні положення експлуатації

залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту.

Структура Статуту:

Розділ I. Загальні положення.

Розділ II. Вантажне господарство. Пристрої для обслуговування пасажирів.

Розділ III. Планування та організація перевезення вантажів.

Розділ IV. Залізничні під'їзні колії.

Розділ V. Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту.

Розділ VI. Перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти.

Розділ VII. Відповідальність залізниць, вантажовідправників, вантажоотримувачів і пасажирів, акти, претензії, позови.

Складається із 137 статей.

Важливе значення в регулюванні транспортної діяльності мають затверджені Мінтрансом на підставі ст. 5 Статуту залізниць України умови, Правила перевезення вантажів, Технічні умови навантаження і переміщення вантажів, Правила перевезення пасажирів, Правила технічної експлуатації залізниць та інші нормативні акти, якими передбачено порядок і умови перевезення, користування засобами залізничного транспорту, безпеки руху, охорони праці, громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту, комунікаціями пожежної безпеки, санітарні норми та правила є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

#### **§ 4. Участь залізничного транспорту у міжнародному співробітництві**

**І**нтегруючись до міжнародного співробітництва, залізничний транспорт України на рівні своїх керівних органів входить до таких організацій:

1) Рада по залізничному транспорту держав-учасників СНД — створений в лютому 1992 року;

2) Міжнародний союз залізниць (МСЗ) — заснований у 1922 році.

Україна також готується приєднатися до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) і вступити до Міжурядової організації міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ).

Розглянемо міжнародну діяльність залізничного транспорту на прикладі Ради по залізничному транспорту.

1992 року, з метою забезпечення стійких економічних зв'язків у рамках єдиного економічного простору, враховуючи накопичений досвід у процесі формування єдиної залізничної мережі та її експлуатації, голови урядів держав співдружності за пропозицією залізничних адміністрацій заснували відповідну раду.

Члени Ради — це керівники залізничних адміністрацій держав СНД; у роботі Ради беруть участь залізничні адміністрації Болгарії, Латвії, Литви, Естонії.

Основне завдання Ради: координація роботи залізничного транспорту на державному рівні й вироблення узгоджених принципів її діяльності.

Рада розглядає і вирішує такі питання:

- 1) експлуатаційна діяльність залізниць;
- 2) сумісне використання і технічне утримання рухомого складу;
- 3) умови перевезень пасажирів і вантажів;
- 4) забезпечення безпеки руху поїздів у міждержавному сполученні;
- 5) розробка системи обміну та взаєморозрахунків за виконану роботу й послуги;
- 6) науково-технічне співробітництво;
- 7) деякі соціальні питання та інші.

Дирекція ради забезпечує реалізацію рішень Ради в оперативному режимі, координує експлуатаційну діяльність залізниць у міждержавному сполученні, розробляє спільно із залізничними адміністраціями, науково-дослідними та іншими організаціями проекти різних нормативних документів, рішень і рекомендацій.



**Питання для самоперевірки**

- ▶ Назвіть види залізничного транспорту.
- ▶ Яке значення має залізничний транспорт у системі економічних відносин?
- ▶ Визначте поняття залізничного транспортного права.
- ▶ Зробіть приблизний перелік актів, що регламентують діяльність залізничного транспорту.
- ▶ Які основні господарські ланки існують на залізничному транспорті?
- ▶ Визначте відповідальність сторін, що виникла за договором перевезення вантажів залізничним транспортом.

## Глава 8

# Законодавство України про повітряний транспорт

---

### § 1. Повітряний транспорт.

#### Поняття, структура системи та види

**П**овітряний транспорт є найбільш придатним для швидкого перевезення вантажів, пасажирів, багажу, пошти та інших матеріальних цінностей. У зв'язку з цим, йому відводиться важлива роль і місце в транспортній системі України.

Бурхливий розвиток цивільної авіації, виокремлення її в самостійну галузь народного господарства спричинили необхідність правового врегулювання певних суспільних правовідносин, вдосконалення вже існуючих норм повітряного права.

Важливу роль для розвитку повітряного права зіграв вступ України до міжнародної організації з авіаційних перевезень (ІКАО), що, у свою чергу, сприяло прийняттю державою норм міжнародного повітряного права, які врегульовують авіаційні правовідносини. Слід нагадати, що до цього часу, досить тривалий період, правове врегулювання цивільної авіації стосувалося лише окремих галузей її діяльності.

На сьогоднішній день повітряне право покликане забезпечити чітке функціонування всієї авіаційної транспортної системи, що прямо пов'язано із забезпеченням безпеки, економічності авіаційних перевезень. Це важливе завдання має досягатися шляхом впливу на окремі найважливіші галузі суспільних правовідносин у сфері повітряного транспорту.

Україні належить повний і виключний суверенітет на повітряний простір в її територіальних межах.

Повітряним простором України є частина повітряної сфери суходільною та водною територією, у тому числі над її територіальними водами.

Повітряний простір України має свою певну структуру. Структура повітряного простору, порядок її формування і зміни та правила використання визначаються державними органами з використання повітряного простору України. Використання державного простору чи окремих його районів може бути повністю або частково обмежено.

До елементів структури повітряного простору України відносять:

- 1) повітряні траси;
- 2) місцеві повітряні авіалінії;
- 3) повітряні кордони для перетинання державного кордону;
- 4) встановлені та невстановлені маршрути польотів;
- 5) райони виконання авіаційних робіт;
- 6) заборонені зони;
- 7) зони обмеження польотів і небезпечні зони.

Повітряні траси та місцеві повітряні авіалінії складають основну структуру повітряного простору України і потребують більш детального розгляду.

*Повітряна траса* — це диспетчерський район або його частина, що являє собою коридор у повітряному просторі, обмежений за висотою та шириною, призначений для безпечного виконання польотів повітряними суднами та забезпечений аеродромами, засобами навігації, контролю та управління повітряним рухом.

*Місцева повітряна авіалінія* — це диспетчерський район або його частина, що являє собою коридор у повітряному просторі, обмежений за висотою та шириною, призначений для безпечного виконання польотів повітряними суднами, забезпечений аеродромами, засобами контролю і управління повітряним рухом.

Усі обмеження з використання повітряним простором України доводяться до зацікавлених сторін через канали систем аеронавігаційної інформації.

За користування повітряним простором України компетентними органами держави встановлюється певна плата.

При виконанні повітряним судном польоту у міжнародному просторі юрисдикцію у відношенні його встановлює та країна, де зареєстроване це судно. Використання міжнарод-

ного повітряного простору врегульовується нормами міжнародного права.

Одним з найважливіших розділів повітряного права є правове положення про статус повітряного судна.

*Повітряне судно* — це літальний апарат, що тримається в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, відмінним від взаємодії з повітрям, відбитим від земної поверхні, і здатний маневрувати в тривимірному просторі. Повітряні судна в Україні бувають:

- 1) державні;
- 2) цивільні;
- 3) експериментальні.

Повітряне судно вважається державним, якщо воно використовується на військовій, міліцейській чи митній службі і зареєстровано у державному реєстрі.

Повітряне судно є цивільним, якщо воно зареєстровано у державному реєстрі цивільних повітряних суден.

Повітряне судно є експериментальним, якщо воно призначене для проведення випробувань чи дослідницько-конструкторських робіт. Воно до державного реєстру не заноситься.

Кожне повітряне судно, що експлуатується у повітряному просторі України, повинно бути сертифіковано на відповідність його конструкції, характеристик, документації вимогам, передбаченим правилами сертифікації цивільних повітряних суден в Україні.

Після реєстрації повітряного судна в державному реєстрі цивільних повітряних суден України власник судна повинен отримати у державному органі з питань реєстрації та сертифікації відповідне посвідчення (сертифікат) про відповідність вимогам на виконання польотів як бортовий документ.

Цивільні повітряні судна в обов'язковому порядку мають бути зареєстровані у державному реєстрі тільки тієї країни, до якої належить дане судно. Власникам повітряного судна компетентним органом держави видається реєстраційне посвідчення. Повітряне судно може бути виключене зі списків державного реєстру тільки у випадку:

- знаття судна з експлуатації або
- передачі судна іншій державі чи іноземному юридичному або фізичному суб'єкту.

Кожне повітряне судно нової реконструкції повинно мати ще й сертифікат типу документа, який підтверджує його відповідність діючим в Україні нормам льотної відповідності. Власником цього сертифікату є розробник повітряного судна.

До складу авіаційного транспорту входять підприємства повітряного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, аерофотозйомки, сільськогосподарські роботи, а також аеропорти, аеродроми, аероклуби, транспортні засоби, системи управління повітряним рухом, навчальні заклади, ремонтні заводи цивільної авіації та інші підприємства, установи й організації незалежно від форми власності, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

## **§ 2. Повноваження суб'єктів управління повітряним транспортом**

**В**раховуючи важливість для економічного життя країни авіаційного транспорту та необхідність здійснення підвищеного контролю за його діяльністю, держава регулює діяльність цивільної авіації через

Міністерство транспорту України, Державний департамент з авіаційного транспорту (Укравіацію).

Управління авіаційною галуззю здійснюється за такими напрямками:

- 1) забезпечення розвитку цивільної авіації;
- 2) нагляд за безпекою виконання польотів повітряними суднами;
- 3) сертифікація, реєстрація та ліцензування;
- 4) регулювання використання повітряного простору України та обслуговування повітряного руху;
- 5) забезпечення пошуку та спасіння повітряних суден, що зазнають чи зазнали лиха;
- 6) захист авіації України від актів незаконного втручання в її діяльність;
- 7) наукове забезпечення діяльності авіації, її безпеки, що здійснюється як галузевими, так і міжгалузевим науково-дослідними закладами й організаціями;

8) сприяння зовнішньоекономічній діяльності, діяльності авіаційної галузі та укладення міжнародних угод.

Будівництво аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, придбання самольотного парку, утримання та придбання авіаційного обладнання та устаткування, пов'язаного з обслуговуванням пасажирів і перевезенням вантажів, здійснюється з використанням державного і місцевого бюджетів, коштів підприємств, а також із залученням додаткових надходжень і добровільних внесків від підприємств і установ різних форм власності.

Управління авіаційним транспортом на місцях здійснюється також адміністраціями авіаційних підприємств, у межах власної компетенції.

Одним з важливих положень повітряного права є поняття авіаційного персоналу та екіпажу повітряного судна.

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

До складу авіаційного персоналу входять:

- члени екіпажу повітряного судна;
- особи командно-керівного складу, командно-льотного, інспекторського та інструкторського;
- спеціалісти, які організують регулювання використання повітряного простору України та обслуговування повітряного руху на території держави;
- спеціалісти, які здійснюють організацію та технічне обслуговування повітряних суден і всі види забезпечення польотів;
- спеціалісти, які обслуговують повітряні перевезення;
- спеціалісти, які забезпечують організацію і проведення дослідно-конструкторських, експериментальних, науково-дослідницьких робіт і випробування авіаційної техніки;
- спеціалісти, які здійснюють нагляд і контроль за безпекою польотів, а також розслідування авіаційних пригод;
- спеціалісти, які здійснюють аналіз і контроль льотної придатності повітряних суден при розробках, випробуваннях, сертифікації і серійному виробництві;
- спеціалісти, які здійснюють забезпечення авіаційної безпеки в цілому;
- авіаційні експерти.

Згідно з рішенням державних органів з питань регулювання діяльності авіації до складу авіаційного персоналу можуть бути включені й інші спеціалісти.

Особи, яких віднесено до авіаційного персоналу, повинні бути сертифіковані згідно з чинним законодавством на відповідність кваліфікаційним вимогам за фахом. Такі особи можуть бути допущені до професійної діяльності тільки за наявності у них свідоцтва (сертифікату) на право здійснення професійної діяльності, а також відповідності стану здоров'я встановленим вимогам.

**Екіпаж повітряного судна** — це особи авіаційного персоналу, яким у встановленому порядку доручено виконання певних обов'язків з управління та обслуговування повітряного судна при виконанні польоту.

Екіпаж повітряного судна складається з командира та інших осіб льотного екіпажу й обслуговуючого персоналу. Усі члени екіпажу віднесені до льотного складу.

Усі члени екіпажу мають певні права та обов'язки.

Командиром повітряного судна може бути особа, яка має спеціальність пілота, а також відповідну підготовку й досвід, необхідні для самостійного управління повітряним судном даного типу та керування екіпажем.

У процесі своєї професійної діяльності командир повітряного судна має право:

1) приймати остаточне рішення про виліт, політ і посадку судна, злив пального у польоті, викидання вантажу, багажу й пошти, змінення маршруту та режиму польоту, про приземлення на запасному аеродромі чи здійснення вимушеної посадки поза межами аеродрому, забезпечення безпеки, збереження судна та рятування життя пасажирів;

2) видавати у межах власної компетенції накази будь-якій особі, яка перебуває на борту судна, його розпорядження та команди підлягають беззаперечному виконанню;

3) вживати всі необхідні заходи, у тому числі й примусові, до осіб, які своїми діями створюють небезпеку польоту і не підкоряються вимогам командира;

4) здійснювати особистий контроль за безпекою польоту, пасажирів у випадках, що загрожують авіаційною пригодною;

5) змінювати маршрут польоту, перетинати кордони і здійснювати посадку судна на аеродромі, не передбаченому по-

льотним завданням при виникненні загрози для життя і здоров'я пасажирів;

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

7) відстороняти від виконання професійних обов'язків під час польоту будь-якого члена екіпажу;

8) контролювати рівень професійних знань, умінь і навичок льотного екіпажу та якості роботи обслуговуючого персоналу;

9) перевіряти свідоцтва членів екіпажу, а також наявність у них необхідних записів і нотаток.

При виконанні польотного завдання кожний член екіпажу має право відмовитися від його виконання, якщо, на його розсуд, є аргументований сумнів щодо благополучного завершення польоту.

Експлуатант повітряного судна зобов'язаний відшкодувати заподіяні життя та здоров'ю пасажирів і членів екіпажу збитки, що настали внаслідок авіаційної пригоди у зв'язку з виконанням його службових обов'язків.

### § 3. Правові основи діяльності повітряного транспорту

**У** сьогоденній системі національного права значне місце посідає група правовідносин і правових норм, призначених для врегулювання відносин, що виникають при експлуатації повітряного транспорту. До них можна віднести і правові норми, що регулюють виробничу діяльність авіаційних підприємств, а також управлінські відносини, структуру, компетенцію й методи діяльності.

У зв'язку з цим **повітряне право** — це сукупність норм права, які регулюють суспільні відносини, пов'язані з виконанням діяльності повітряного транспорту.

Сукупність однорідних суспільних відносин, що врегульовують діяльність повітряного транспорту, складає предмет повітряного права.



Важливу роль в регулюванні суспільних відносин у сфері діяльності повітряного транспорту відіграє принцип повного та виключного суверенітету України на повітряний простір, який знайшов своє місце в повітряному законодавстві багатьох країн світу, а також у вигляді міжнародної правової норми в цілій низці багатосторонніх угод з міжнародного повітряного права. Так, у ст. 1 Чиказької конвенції 1944 року зазначено: «Сторони, що домовилися, признають, що кожна держава має повний виключний суверенітет над повітряним простором над своєю територією».

Суверенітет України на повітряний простір закріплений у ст. 1 Повітряного кодексу України. Нагадаємо, що під повітряним простором розуміють повітряний простір над суходолною та водною територією України, в тому числі над територіальними водами, які визначені законодавством України й міжнародними угодами. Таким чином, Україні належить суверенітет на повітряний простір, що являє собою стовбур повітря, основу якого складає суходолна та водна територія, що перебуває під захистом суверенної України.

Якщо межі повітряного простору України по горизонталі визначені, то питання про межі по вертикалі не вирішене, умовно встановлена межа до висоти 22 км — кінцевої лінії атмосфери Землі.

Повний та виключний суверенітет на повітряний простір забезпечений встановленими державою правилами та міжнародними угодами. Україна в особі компетентних органів встановлює:

а) умови та порядок подання заявок на отримання дозволів на польоти іноземних повітряних суден у державному просторі України;

б) постійні маршрути для регулярних польотів іноземних літаків (міжнародні траси);

в) аеропорти, відкриті для приземлення іноземних літаків;

г) вимоги до іноземних повітряних суден та їх екіпажів по забезпеченню безпеки польотів, правила польотів іноземних суден у повітряному просторі України.

Україна здійснює кримінальну, цивільну, адміністративну та іншу юрисдикцію з питань, пов'язаних з польотами в українському просторі.

Юридичною основою правового регулювання правовідносин у сфері повітряного транспорту є правові норми, що містяться в законах і підзаконних нормативних актах.

До основних законів, що є джерелами повітряного права, належать Закони України: «Про транспорт», який визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності повітряного транспорту; «Про підприємства в Україні», що визначає економічну діяльність підприємств, у тому числі й підприємств повітряного транспорту; «Про державний кордон України», який має ключове значення для визначення таких понять повітряного права, як повітряний простір України, кордони міжнародних повітряних трас, зони прикордонного й митного контролю в аеропортах, що здійснюють міжнародні повітряні перевезення.

Основним нормативним документом, що регулює діяльність повітряного транспорту, є Повітряний кодекс України, прийнятий 1993 року, для врегулювання діяльності користувачів повітряного простору України в цілях задоволення потреб та інтересів України і її громадян, а також забезпечення безпеки авіаційних перевезень.

Дія Повітряного кодексу України поширюється на всіх користувачів повітряного простору України в частині, що стосується їхньої діяльності як на території України, так і за її межами, якщо закони держави перебування користувача не передбачають іншого. Він складається з 18 розділів, кожний з яких розкриває значення окремих інститутів повітряного права.

Одним із джерел повітряного права є постанови Кабінету Міністрів України з питань авіації. Прикладом можуть послужити постанови: «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» від 14 серпня 1996 р. за № 959; «Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації» від 28 грудня 1996 р. за № 1587; «Про затвердження Положення національного повітряного перевізника» від 15 листопада 1996 р. за № 1397 та ін.

Особливе місце серед джерел транспортного повітряного права посідає «Звід авіаційних правил України». Авіаційні правила визначають і врегульовують порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і економічної безпеки.

До авіаційних правил України належать:

1. Норми льотної придатності цивільних повітряних суден.
2. Норми будівництва і придатності до експлуатації аеродромів та аеропортів; систем регулювання використання повітряного простору України й обслуговування повітряного руху на території України.
3. Правила сертифікації цивільних повітряних суден, аеродромів, аеропортів, виробництва авіаційної техніки, діяльності експлуатантів, авіаційного персоналу, використання повітряних трас і місцевих повітряних ліній.
4. Правила реєстрації повітряних суден, аеродромів, повітряних трас і місцевих авіаліній.
5. Стандарти і нормативи у галузі авіації та охорони навколишнього середовища.
6. Нормативи будівництва, утримання і реконструкції аеродромів і аеропортів;
7. Нормативи з підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації авіаційного персоналу.
8. Нормативи з організації, виконання та забезпечення польотів.
9. Нормативи з організації, виконання та забезпечення ліцензування авіаційних робіт.
10. Нормативи використання повітряного транспорту України та забезпечення аеронавігаційною інформацією.
11. Нормативи з організації та проведення пошукових і рятувальних робіт.
12. Нормативи з організації і проведення службових розслідувань авіаційних пригод.
13. Нормативи по здійсненню нагляду і контролю за безпекою виконання польотів.
14. Нормативи, що регулюють порядок реалізації заходів щодо захисту авіації від актів незаконного втручання.
15. Нормативи, що врегульовують порядок організації та виконання випробувальних і позатрасових польотів.
16. Нормативи, що регулюють взаємовідносини приватної та державної авіації.

Важливим джерелом повітряного права є міжнародні угоди, які виступають складовою частиною міжнародного права. Так, Україна підписала Положення міжнародної Чиказької конвенції з питань авіаційного транспорту. Значну роль у розвитку національної нормативної бази з повітряного права

відіграв вступ України у 1972 році до міжнародної організації з авіаційних перевезень (ІКАО). Україна взяла на себе зобов'язання привести національне законодавство з повітряного права відповідно до норм міжнародного повітряного права. Усі правовідносини, що не врегульовані нормами національного повітряного права, повинні регулюватись міжнародними нормами. Значне місце серед міжнародних угод посідають багатосторонні та двосторонні міжнародні угоди. У 1993 році Україна підписала міжнародну конвенцію «Про організацію авіасполучень між країнами СНД».

#### § 4. Господарська та комерційна діяльність цивільної авіації

**О**дним з найважливіших завдань, що стоять перед авіаційною галуззю, є забезпечення повітряних перевезень вантажів, пасажирів, багажу та пошти в Україні й за її межами.

*Повітряне перевезення* — це перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти, що виконуються з допомогою повітряних суден за встановлену платню. Воно здійснюється на підставі договору повітряного перевезення.

Ці перевезення здійснюються на основі планування та за одноразовими заявами. У випадках систематичної відправки вантажів одним і тим же відправником протягом певного періоду перевізник і відправник можуть скласти спеціальну угоду, в якій зазначають умови, що впливають з особливостей даного перевезення. У договорі мають бути вказані: кількість зазначеного до перевезення вантажу, строки його пред'явлення до перевезення, строки відправлення, відповідальність сторін за невиконання умов угоди та ін.

Наявність договору на вантажне перевезення не виключає обов'язку перевізника та відправника оформляти вантажну накладну на кожну відправку вантажу. Приймання до перевезення незначних партій вантажу та власного майна громадян здійснюється за заявами відправників.

Угода на вантажне перевезення вміщує у собі права та обов'язки її сторін: відправника, перевізника, отримувача.

*Повітряним перевізником* визнається будь-яка фізична чи юридична особа, яка виконує повітряні перевезення і має права експлуатанта.

*Відправник* — юридична чи фізична особа, що уклала з авіапідприємством договір повітряного перевезення вантажу або пошти, і яка вказана у накладній як сторона угоди.

*Отримувач* — юридична чи фізична особа, на адресу якої направлено вантаж чи пошту і яка зазначена у накладній.

Перевезення вантажів повітряними суднами здійснюється:

- регулярними рейсами згідно з розкладом;
- чартерними рейсами згідно з встановленим маршрутом польотів, та в пункти, до яких регулярні польоти не виконуються;
- у прямому змішаному сполученні по одному документу з участю повітряного транспорту.

Перевезення вантажу виконується в порядку вказаної черги:

- згідно з встановленим планом перевезення, договором перевезення з відправником, понад план;
- згідно з одноразовими замовленнями від юридичних і фізичних осіб.

Позачергово перевозять вантаж:

- за замовленням уряду;
- призначений для попередження та ліквідування надзвичайних подій;
- спеціально призначений (виборний, засівний, жнивний);
- прийнятий згідно з разовими замовленнями громадян;
- помилково відправлений та тимчасово затриманий при перевезенні.

Вантаж приймається до повітряного перевезення аеропортами та транспортно-експедиційними підприємствами, що виконують посередницькі функції між відправником і перевізником.

*Аеропорт* — це комплекс споруд, призначених для прийняття та відправлення повітряних суден і обслуговування повітряних перевезень, складається з аеродрому, аеровокзалу та інших наземних споруд і обладнання.

Усі вантажно-розвантажувальні роботи покладено на відправника, перевізник може за окремим договором виконати

ці обов'язки й отримати за це плату. Перевізник може відмовити у перевезенні вантажу, якщо:

- а) товарна накладна заповнена неналежним чином;
- б) маса й розмір вантажу перевищують норми, встановлені для повітряних перевезень;
- в) тара й упаковка не відповідають встановленим правилам;
- г) відсутні додаткові документи, необхідні для повітряного перевезення (санітарні, карантинні, екологічні сертифікати тощо);
- г) на перевезення вантажу, заявленого до перевезення, є обмеження держави;
- д) вантаж за своїми якостями не може бути допущений до перевезення.

Кожний договір на повітряне перевезення засвідчується документом на перевезення — вантажною накладною.

Вантажна накладна складається з чотирьох документів: накладної відправника (не має печатної нумерації і заповнюється відправником до передавання вантажу до перевезення), вантажної накладної, квитанції про приймання вантажу та корінець вантажної накладної (мають однаковий номер, заповнюються перевізником при прийманні вантажу до перевезення). До встановленої кількості накладних можуть бути надані додаткові. Вантажна накладна складається на ім'я отримувача. Відправник несе відповідальність за дані, що вносяться до вантажної накладної. Одночасно з накладною відправник зобов'язаний надати перевізнику всі інші документи, необхідні для здійснення повітряного перевезення (санітарні, екологічні, карантинні сертифікати).

Після складання перевізником вантажної накладної з примірника відправника, останньому надається єдиний номер.

Дата приймання вантажу до перевезення підтверджується на вантажній накладній календарним штампелем аеропорта відправлення. Тарифи і сплата за перевезення вказуються у накладній перевізником.

Один примірник накладної і квитанцію про прийняття вантажу отримує відправник як підтвердження складення договору.

Два інших примірники — накладна відправника та вантажна накладна — прянують разом з вантажем до місця призначення. Накладна відправника видається отримувачу у пункті призначення одночасно з вантажем, а вантажна нак-

ладна залишається у справах аеропорту призначення. Корінець вантажної накладної зберігається у справах аеропорту відправлення.

Призначення кожного примірника накладної вказується на його лицьовому боці. Договір на перевезення небезпечного вантажу має на лицьовому боці накладної червону смугу.

Відправник може передати вантаж для повітряного перевезення із зазначеною цінністю. Сума заявленої цінності не може перевищувати його дійсної вартості. Відправник може розпоряджатися вантажем протягом усього часу знаходження у перевізника.

Перевізник зобов'язаний доставити вантаж у пункт призначення у встановлений термін. Строк доставлення вантажу при повітряному перевезенні визначається з моменту прийому його до перевезення з аеропорту відправлення до часу повідомлення отримувача про прибуття вантажу в аеропорт призначення.

У строк доставлення вантажу враховують ще затримку, якщо вона мала місце з причин стихійного лиха, метеорологічних умов, обмеження польотів за розпорядженням державних органів.

Вантажне перевезення вважається виконаним з моменту видачі вантажу отримувачу відповідно до умов, зазначених у вантажній накладній.

Отримувач повинен своєчасно прийняти вантаж і вивезти його за межі аеропорту призначення. При розбіжностях у масі та якості вантажу, його цілісності та кількості сторони угоди повинні скласти комерційний акт, в якому встановлений факт буде зазначений.

Ще одним видом повітряного перевезення є договір повітряного перевезення пасажирів та їх багажу.

Згідно з договором повітряного перевезення пасажирів авіапідприємство зобов'язується перевезти пасажирів та його багаж у пункт призначення, надавши йому місце у повітряному судні, що здійснює зазначений у білеті рейс; при наявності у пасажирів багажу — доставити разом з ним і його багаж. Пасажир зобов'язаний сплатити за перевезення по встановленому тарифу певну суму, а якщо маса вантажу перевищує встановлену норму — ще й за цей надлишок.

Кожний договір повітряного перевезення пасажирів засвідчується перевізним документом, який видає авіапідприємство чи його представник. Документом на перевезення є:

- при перевезенні пасажирів — квиток;
- при перевезенні речей пасажирів як багажу — багажна квитанція;
- у разі стягнення додаткових сум за послуги у перевезенні — квитанція різних стягнень і квитанція платного багажу (при сплаті стягнення за провіз багажу масою понад встановлену норму).

Перевезення пасажирів та їхнього багажу, виконане від аеропорту відправлення до аеропорту призначення кількома авіапідприємствами за одним перевізним документом, вважається єдиною угодою повітряного перевезення, незалежно від того, чи мали місце затримання, пересадки тощо.

Перевезення пасажирів у напрямку «туди» і «звідти» розглядається як два окремих договори.

Перевізник має право без попередження відмінити, затримати, чи перенести виліт повітряного судна на інший час, змінити передбачений розкладом маршрут руху, а також змінити місце посадки, якщо такі дії будуть необхідними:

- внаслідок стихійного лиха, поганих метеорологічних умов, а також через інші явища, які можуть вплинути на безпеку польоту;

- для виконання вимог державних органів.

Перевізник може відмовити пасажирів у перевезенні у разі:

- необхідності забезпечення безпеки польоту повітряного судна;
  - необхідності виконання вимог державних органів;
  - порушення пасажиром встановлених правил користування повітряним транспортом і невиконання вимог командира судна;
  - хвороби пасажирів, стан якого створює небезпеку як для самого пасажирів, так і для оточуючих;
  - алкогольного сп'яніння пасажирів;
  - порушення пасажиром громадського порядку;
  - порушення пасажиром своїми діями безпеки польоту, що створює загрозу для життя, здоров'я пасажирів та екіпажу.
- У випадку відмови перевізником пасажирів у перевезенні з причин, перерахованих вище, перевізником складається акт установленої форми.



Основою для пасажирського перевезення є квиток, який видається на політ при сплаті тарифу на перевезення, та пред'явлення документа, який засвідчує особу (паспорт, службове посвідчення, військовий квиток, свідоцтво про народження, довідки про звільнення з місць позбавлення волі тощо).

Пасажир має право відмовитися від польоту в аеропорту відправлення або в іншому аеропорту на шляху його прямування і одержати назад сплачену суму за перевезення чи її певну частину.

Кожний пасажир при здійсненні повітряного перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку. Він вважається застрахованим з моменту об'явлення посадки у повітряне судно і до моменту залишення аеропорту призначення.

Речі пасажирів при здійсненні повітряного перевезення перевозяться як багаж 1) зареєстрований чи 2) незареєстрований (ручна поклажа). Багаж, як правило, перевозиться на тому ж повітряному судні, що й пасажир. Приймання багажу до перевезення засвідчується виданням пасажиріу багажної квитанції. Прийнятий до перевезення багаж маркується багажною біркою, корінець від якої видається пасажирові. Такий багаж вважається зареєстрованим. Багаж приймається до перевезення в аеропортах (міських вокзалах) відправлення пасажирів. Як багаж можна перевозити речі загальною масою: для зареєстрованого багажу — 30 кг, а для ручної поклажі — 5 кг.

Заборонено перевозити:

- 1) вогнепальну зброю;
- 2) вибухові речовини та предмети, ними наповнені, вибухові пристрої;
- 3) стиснені та розріджені гази;
- 4) легкозаймисті речовини;
- 5) отруту та отруйні речовини;
- 6) їдкі та корозійні речовини тощо.

Видається багаж в аеропорту призначення, до якого багаж був прийнятий до перевезення, при пред'явленні відривного талона до багажної бірки. У разі коли є пошкодження багажу чи відсутності його частини складається комерційний акт за встановленою формою, один з примірників якого видається пасажиріу для висунення до перевізника претензії.

Комерційний акт є основою для:

- а) розшуку вантажу, багажу та їх власника;
- б) розслідування причин і встановлення винних осіб;
- в) задоволення чи відмові у претензії пасажиром, відправників і отримувачів;
- г) розроблення та проведення заходів щодо усунення причин, які тягнуть за собою втрату, пошкодження вантажів.

Комерційний акт складають одразу після виявлення обставин, що потребують їхнього задоволення посадовими особами, спеціально уповноваженими для цього. До складання комерційного акта притягуються такі особи:

- ті, хто виявив несправність вантажу чи багажу;
- отримувач багажу чи вантажу.

Комерційний акт підписується начальником аеропорту або особою, що його заміняє, а також посадовими особами (не менш як двома), що брали участь у засвідченні виявленого факту при перевірці багажу чи вантажу.

Пред'явленню до перевізника позову, що впливає з повітряного перевезення пасажирів, багажу, обов'язково передують пред'явлення до нього претензії. Претензія висувається до авіаційного підприємства місяця відправлення чи місяця призначення на розсуд заявника. Претензії при здійсненні у прямому змішаному сполученні висуваються 1) до авіапідприємства, якщо кінцевим пунктом є аеропорт, 2) відповідному транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична чи автомобільна станція, пристань чи порт.

У випадках ушкодження здоров'я пасажирів право на висування претензії на відшкодування збитків має потерпілий, а в разі його смерті — особи, які мають на це право згідно з цивільним законодавством.

Претензії та позови висуваються по кожному перевізному документу окремо. Претензію викладають у письмовій формі, із зазначенням авіаційного підприємства, найменуванням та адресою юридичної чи фізичної особи, що заявляє претензію, обставин, які є основою для висування вимог, суми претензії та її обґрунтування, переліку документів, що додаються до заяви (товари — супроводжувальні, комерційні акти, документи, що підтверджують розміри завданих збитків тощо).

Претензії до перевізника можуть бути висунуті у термін до шести місяців, а претензії за стягнення штрафу у термін до 45 діб. Претензії пасажирів, відправника, отримувача розгля-

даються на засіданні претензійної комісії, що діє в авіапідприємстві. Якщо претензія відхилена, то заявник має право у термін два місяці з дня отримання відповіді на претензію висунути позов до арбітражу чи загального суду, відповідно до чинного цивільного законодавства. Термін розгляду комісією претензії не повинен перевищувати три місяці, а у змішаному сполученні — шести.

**Захист авіації від незаконного втручання.** Організація робіт, пов'язаних із забезпеченням авіаційної безпеки, здійснюється відповідно до законодавства України, норм і процедур Української державної програми безпеки цивільної авіації.

Під забезпеченням авіаційної безпеки мається на увазі комплекс заходів, а також людські та матеріальні ресурси, призначені для захисту авіації від незаконного втручання в її діяльність.

Українські та іноземні експлуатанти авіаційної техніки, що здійснюють приймання, випуск чи обслуговування повітряних суден на території України, а також експлуатанти аеродромів і аеропортів повинні приймати відповідні заходи щодо захисту авіації від актів незаконного втручання в її діяльність.

Актом незаконного втручання в діяльність авіації вважають протиправні дії, пов'язані з посяганням на нормальну та безпечну діяльність авіації і авіаційних об'єктів, внаслідок яких мали місце нещасні випадки з людьми, майнові збитки чи захоплення та угон літака, а також наявність умов, що можуть спричинити подібні ексцеси.

Заходи щодо захисту авіації від актів незаконного втручання на території України регламентуються нормами та правилами, передбаченими Українською державною службою безпеки цивільної авіації.

Контроль на безпечність ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти, бортового припасу, а також особистий контроль на небезпечність пасажирів і членів екіпажу повітряного судна як на внутрішніх, так і на зовнішніх лініях здійснюють служби авіаційної безпеки, органи внутрішніх справ і прикордонного контролю.

Якщо пасажир або член екіпажу відмовляється від проходження контролю на безпечність або відмовляється надати ручну поклажу на контроль, то він до польоту або до перевезення на повітряному судні не допускається.

У повітряному судні, що перебуває у польоті, контроль за безпекою у разі необхідності може бути здійснений за розпорядженням командира літака, незалежно від згоди на це пасажира. Для здійснення цього заходу повітряне судно вважається таким, що перебуває у польоті, з моменту зачинення всіх його зовнішніх дверей, і до моменту їх відчинення для вивантаження чи висадки пасажирів.

Здійснення контролю на безпечність польоту, перелік осіб, які уповноважені його провадити, та перелік осіб, що можуть бути звільнені від проходження контролю на безпечність польоту, передбачаються нормами та нормативними документами української держави.

Порядок забезпечення виконання вимог щодо забезпечення безпеки польотів і авіаційної безпеки з охорони повітряних суден, важливих наземних споруд і обладнання, пожежної безпеки, підтримання пропускнуго та внутрішнього режимів на аеродромах і в аеропортах та інших авіаційних об'єктах регламентується нормами, правилами і процедурами, передбаченими Українською державною програмою безпеки цивільної авіації.

За протиправні дії всі юридичні та фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, веденням господарської та комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки повітряних польотів, а також управлінням і наглядом, несуть відповідальність, передбачену цивільним, адміністративним і кримінальним законодавством України.

### **Питання для самоперевірки**

- ▶ *Визначте поняття повітряного простору.*
- ▶ *Назвіть систему і структуру органів управління повітряним транспортом.*
- ▶ *Перерахуйте основні нормативні акти, що регулюють діяльність повітряного транспорту.*
- ▶ *Наведіть класифікацію повітряного судна.*
- ▶ *Назвіть види авіаційного транспорту.*
- ▶ *Обернутьуйте особливості відповідальності на повітряному транспорті.*
- ▶ *Чи знаєте Ви порядок допуску пасажирів до польоту?*

## Глава 9

# Законодавство України про трубопровідний транспорт

---

### § 1. Трубопровідний транспорт. Поняття, структура системи та види

**Т**рубопровідний транспорт почав набувати значення лише у другій половині ХХ сторіччя. На сучасному етапі в Україні існує система трубопровідного транспорту, яка згідно із ст. 2 Закону України «Про трубопровідний транспорт» складається з магістрального та промислового трубопровідного транспорту.

**Магістральний трубопровід** — це технологічний комплекс, що функціонує як єдина система, до якої входить окремий трубопровід з усіма об'єктами і спорудами, зв'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька трубопроводів, якими здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, або інші трубопроводи, спроектовані та збудовані згідно з державними будівельними вимогами щодо магістральних трубопроводів.

**Промислові трубопроводи** — решта немагістральних трубопроводів в межах виробництв, а також нафтобазові, внутрішньопромислові нафто-, газо- і продуктопроводи, міські газопровідні, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, розподільчі трубопроводи водопостачання, меліоративні системи тощо.

Основою економічних і соціальних відносин підприємств трубопровідного транспорту, що виникають у процесі їхньої діяльності, є принцип взаємної вигоди.

Основними принципами державної політики у сфері трубопровідного транспорту, враховуючи його пріоритетність в економіці України, є:

1) забезпечення надійного та безпечного функціонування трубопровідного транспорту;

2) забезпечення виконання першочергових завдань, спрямованих на підтримку обороноздатності держави;

3) координація науково-дослідних, пошукових, проектно-конструкторських, експертних та інших інженерних робіт і послуг у цій галузі;

4) сприяння реконструкції і модернізації діючих об'єктів, оснащення їх сучасним ефективним обладнанням, автоматизованими системами обліку і контролю тощо;

5) зменшення енергетичної залежності України від держав-експортерів традиційних енергоносіїв (нафти, газу та продуктів їх переробки);

6) додержання екологічної безпеки трубопровідного транспорту;

7) захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій трубопровідного транспорту;

8) забезпечення якісних і безпечних послуг у транспортуванні енергоносіїв та хімічних продуктів через територію України;

9) сприяння раціональному транспортуванню вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин;

10) сприяння міжнародному співробітництву у сфері трубопровідного транспорту.

## § 2. Повноваження суб'єктів управління трубопровідним транспортом

**В**изначаючи правовий статус підприємств трубопровідного транспорту, слід зазначити, що він будується на системі певних прав і обов'язків.

Державне управління у сфері трубопровідного транспорту здійснюють центральні та місцеві органи держав-

ної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування в межах їх компетенції відповідно до чинного законодавства України<sup>1</sup>.

На введений особливий період безпосереднє керівництво підприємствами трубопровідного транспорту і контроль за їх діяльністю забезпечують органи Міністерства оборони України.

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування у межах своїх повноважень:

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

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

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

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

г) приймають від підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту матеріали виконавчої зйомки і видають їх іншим підприємствам, установам та організаціям в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Роботи, пов'язані з ліквідацією і попередженням аварійних ситуацій на діючих трубопроводах, виконуються негайно, з повідомленням про це відповідних органів державної виконавчої влади, представницьких органів і органів місцевого самоврядування, територіальних штабів Цивільної оборони України.

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування, власники землі й землекористувачі, що сприяють відведенню земель під

<sup>1</sup> Ст. 8 Закону України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. № 192/96-ВР.

об'єкти трубопровідного транспорту, рішення про будівництво яких було прийняте у встановленому чинним законодавством України порядку, мають пріоритетне право на забезпечення продуктами транспортування.

Взаємовідносини суб'єктів, яким передано в управління об'єкти трубопровідного транспорту, лінії електропередач, зв'язку, залізниці, автомобільні дороги та інші комунікації, що проходять в одному технічному коридорі або перетинаються, здійснюються на основі договорів, якими передбачаються права і обов'язки сторін на проведення спільних заходів, спрямованих на підвищення надійності експлуатації споруд та об'єктів трубопровідного транспорту.

Підприємства, установи та організації, що експлуатують трубопроводи, підпорядковані різним відомствам, але розташовані в одному технічному коридорі, повинні узгодити умови їх експлуатації, а також мати погоджений з Міністерством оборони України та Штабом Цивільної оборони України план взаємодії і взаємодопомоги під час виконання робіт в особливий період.

Контроль у сфері трубопровідного транспорту спрямовується на забезпечення додержання вимог законодавства про трубопровідний транспорт органами державної виконавчої влади, представницькими органами й органами місцевого самоврядування, а також підприємствами, установами й організаціями незалежно від форм власності та видів діяльності і громадянами. Державний контроль у сфері трубопровідного транспорту здійснюється відповідними міністерствами та відомствами, органами державного нагляду і контролю та іншими спеціально уповноваженими на те державними органами, а також представницькими органами і органами місцевого самоврядування відповідно до законодавства України<sup>1</sup>.

Суб'єктами правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту є юридичні та фізичні особи, діяльність яких безпосередньо стосується:

1) оборони держави;

2) науково-дослідницьких, пошукових, проектно-конструкторських, експертних та інших інженерних робіт і послуг у цій галузі;

<sup>1</sup> Ст. 10 Закону України «Про трубопровідний транспорт».



3) будівельних, будівельно-монтажних, спеціалізованих монтажних, ремонтних, налагоджувальних, пускових та інших робіт і послуг у цій галузі;

4) експлуатації трубопроводів; виробництва і поставок будівельних та конструкційних матеріалів, обладнання, машин, механізмів, контрольно-вимірювальних приладів та іншого обладнання для підприємств, їх об'єднань і організацій, діяльність яких пов'язана з проектуванням, будівництвом, комплектацією та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту;

5) забезпечення захисту персоналу і населення, а також навколишнього природного середовища під час будівництва, експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту;

6) забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті;

7) зовнішньоекономічних відносин у сфері трубопровідного транспорту;

8) державного нагляду і контролю за будівництвом і експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту мають право:

- контролювати виконання робіт, визначених Правилами будови і безпечної експлуатації трубопроводів пари та гарячої води<sup>1</sup>;

- порушувати питання про притягнення проектних організацій до відповідальності за помилкові проектні рішення в порядку, встановленому законодавством України;

- на пріоритетне забезпечення на їх вимогу матеріально-технічними ресурсами в необхідних обсягах, належної номенклатури та асортименту через систему державного замовлення;

- на енергозабезпечення об'єктів трубопровідного транспорту за першою категорією надійності;

- вимагати від будівельних підприємств проведення передпускової діагностики, дефектоскопії внутрішньої порожнини трубопроводу та виконавчої зйомки;

- формувати спеціальні підрозділи з бронюванням персо-

<sup>1</sup> Про затвердження Правил будови і безпечної експлуатації трубопроводів пари та гарячої води. Наказ Комітету по нагляду за охороною праці України від 11 вересня 1998 р. № 177.

налу служби експлуатації та ремонту трубопроводів для підвищення їх надійності та технічного прикриття в особливий період.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту зобов'язані забезпечувати:

- постачання споживачам вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин відповідно до умов договорів;

- дотримання діючих норм, правил безпеки та технічної експлуатації трубопроводів, правил пожежної охорони та охорони навколишнього природного середовища;

- приймання об'єктів в експлуатацію, побудованих без порушень будівельних норм і правил;

- діагностичний контроль за станом трубопроводів діючими засобами згідно з правилами технічної експлуатації та нормативними актами з діагностики;

- технічне перезасвідчення об'єктів трубопровідного транспорту після досягнення ними амортизаційного строку служби в разі передчасного старіння, спрацьованості та часткової втрати надійності й безпеки;

- консервацію трубопроводів, що з тих чи інших причин не функціонують понад один рік, із забезпеченням постійного технічного нагляду за станом трубопроводів з метою підтримки їх експлуатаційної придатності;

- передачу матеріалів виконавчої зйомки, оформлених у встановленому порядку будівельно-монтажними організаціями і замовником, місцевим органам державної виконавчої влади і органам місцевого самоврядування для нанесення їх на районні карти землекористування, які у встановленому порядку надають відомості про місцезнаходження трубопроводів заінтересованим підприємствам, установам та організаціям;

- створення спеціалізованих формувань для проведення ремонтно-відбудовних робіт на випадок аварії чи катастрофи на трубопроводах;

- вжиття негайних заходів щодо ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій, які призвели до порушення роботи підприємств трубопровідного транспорту, і повідомлення про це відповідних органів державного нагляду та контролю, а також місцевих органів державної виконавчої влади, представницьких органів та органів місцевого самоврядування;

- відшкодування власникам землі і землекористувачам заподіяної шкоди під час ліквідації аварій і проведення ремонту;
- складання з місцевими органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування спільних планів заходів, пов'язаних з виконанням робіт в умовах надзвичайного стану;
- охорону об'єктів трубопровідного транспорту.

### **§ 3. Правові основи діяльності трубопровідного транспорту**

**В**ідносини в галузі трубопровідного транспорту регулюються згідно зі ст. 3 Закону України «Про трубопровідний транспорт»<sup>1</sup>, Законом України «Про транспорт»<sup>2</sup> та іншими законодавчими актами України.

Відносини підприємств трубопровідного транспорту в Україні, власниками яких є інші держави, регулюються Законом України «Про трубопровідний транспорт» у частині, яка не суперечить міждержавним договорам України.

Нормативні акти, що визначають правила проектування, будівництва, експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту, організацію безпеки й охорони праці під час їх будівництва та експлуатації, пожежної та екологічної безпеки, санітарних норм і правил, є обов'язковими для підприємств, установ, організацій і громадян. Метою законодавства про трубопровідний транспорт є регулювання відносин на всіх етапах створення та функціонування (проектування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо) трубопровідного транспорту, встановлення гарантій безпеки життя та здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середови-

<sup>1</sup> Закон України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. № 192/96 ВР.

<sup>2</sup> Закон України «Про транспорт» із змінами і доповненнями, внесеними Законом України від 21 грудня 2000 року № 2171-III.

ща і національного багатства України від можливого негативного впливу під час експлуатації об'єктів цього виду транспорту.

Особливості застосування Закону України «Про підприємства в Україні»<sup>1</sup> щодо підприємств трубопровідного транспорту регулюються Законом України «Про трубопровідний транспорт», а також актами Кабінету Міністрів України, що видаються на його основі.

#### § 4. Відповідальність за порушення законодавства про трубопровідний транспорт

**П**орушення законодавства України про трубопровідний транспорт тягне за собою встановлену законодавством України дисциплінарну, адміністративну, цивільну і кримінальну відповідальність<sup>2</sup>.

Відповідальність за порушення законодавства про трубопровідний транспорт несуть особи, винні у такому:

- недотриманні вимог Правил охорони магістральних трубопроводів;
- навмисному пошкодженні, руйнуванні та розкраданні обладнання об'єктів трубопровідного транспорту, крадіжках товарної продукції, що транспортується трубопровідним транспортом, а також у завданій навколишньому природному середовищу шкоді;
- допущенні браку в процесі випуску неякісних будівельних і конструкційних матеріалів, комплектуючого обладнання об'єктів трубопровідного транспорту;
- вчиненні перешкод щодо виконання робіт (заходів), пов'язаних з попередженням і ліквідацією наслідків стихійного лиха, аварій і катастроф органами державної виконавчої

<sup>1</sup> Закон України «Про підприємства в Україні» від 27 березня 1991 р. № 887-ХІІ.

<sup>2</sup> Ст. 20 Закону України «Про трубопровідний транспорт» від 15 травня 1996 р. № 192/96-ВР.

владн, підприємствами, установами та організаціями, а також окремими громадянами;

- недотриманні правил безпеки підприємствами трубопровідного транспорту, в тому числі екологічної безпеки;

- невиконанні розпоряджень і приписів органів, що здійснюють державний контроль і нагляд;

- невиконанні погоджених планів взаємодії під час здійснення робіт в умовах надзвичайного стану.

Законодавством України може бути встановлена відповідальність і за інші порушення законодавства про трубопровідний транспорт. Підприємства, установи та організації, які виготовляють і поставляють для об'єктів трубопровідного транспорту обладнання, труби та інше устаткування, несуть відповідальність за його якість і технічний рівень відповідно до діючих стандартів, а також за всі приховані дефекти, виявлені в процесі експлуатації об'єкта, і відшкодовують у зв'язку з цим підприємствам трубопровідного транспорту заподіяну шкоду згідно з чинним законодавством України. Будівельно-монтажна організація протягом першого року експлуатації об'єкта трубопровідного транспорту повинна за власний рахунок усунути виявлені в процесі експлуатації дефекти будівельно-монтажного характеру.

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування, підприємства, установи, організації, а також громадяни зобов'язані відшкодовувати завдану підприємствам трубопровідного транспорту шкоду в порядку й розмірах, визначених чинним законодавством України.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту згідно з чинним законодавством України відшкодовують витрати підприємствам, установам і організаціям, які брали участь у ліквідації наслідків аварій, що виникли в умовах надзвичайного стану на об'єктах трубопровідного транспорту, а також шкоду, завдану власникам землі і землекористувачам. Шкода, заподіяна здоров'ю, а також майну громадян наслідок аварій на вказаних об'єктах, підлягає відшкодуванню в повному обсязі за рахунок підприємств, установ і організацій трубопровідного транспорту.

**Питання для самоперевірки**

- ▶ **Оберну́йте** поняття **трубопровідного транспорту**.
- ▶ **Укажіть** види **трубопровідного транспорту** та **їхні відмінності**.
- ▶ **Визначте** коло осіб, які здійснюють управління **трубопровідним транспортом**.
- ▶ **Яка відповідальність** наступає за **пошкодження трубопроводів**? **Зробіть юридичний аналіз** цих складів порушень.

## Глава 10

### Взаємодія усіх видів транспорту

---

#### § 1. Поняття взаємодії підприємств різних видів транспорту. Її форми й види

**В**ивчаючи поняття транспорту, було встановлено, що це таке суспільне явище, яке призначене задовольняти потреби суспільного виробництва та населення в перевезеннях. Ці перевезення можуть здійснюватися як в межах однієї держави, так і в межах багатьох держав; як одним видом транспорту, так і кількома видами транспорту. Усе це обумовлюється транспортною специфікою, а також такими об'єктивними чинниками, як час і простір, що забезпечують доцільність, ефективність, зручність і вигідність перевезень. Виходячи з цієї специфіки, транспорту притаманна ознака взаємодії.

Що ж розуміється під взаємодією?

У широкому значенні цього слова: під взаємодією слід розуміти всі відносини, які виникають поміж підприємствами різних видів транспорту у процесі перевезення пасажирів і вантажів.

У вузькому значенні цього слова: під правовою взаємодією підприємств різних видів транспорту слід розуміти врегульовані нормами права правовідносини, які виникають поміж ними у процесі перевезення пасажирів і вантажів, які закріплені у відповідних кодексах (статутах) окремих видів транспорту та укладених на їхній основі договорах.

Виходячи з такого формулювання видно, що:

1) головна *мета* взаємодії — це перевезення (транспортування);

2) відносини, що виникають поміж підприємствами різних видів транспорту — це діяльність по перевезенню (транспортуванню), яка здійснюється не одним видом транспорту;

3) правова взаємодія — це врегульована нормами права (і не тільки транспортного) діяльність видів транспорту по здійсненню одного (єдиного) транспортного процесу;

4) ці правові норми закріплені у відповідних нормативно-правових актах, до яких належать закони та підзаконні акти.

Взаємодія різних видів транспорту може мати вираз у різних організаційно-правових формах, наприклад, шляхом послідовного укладення кількох угод перевезення. Відповідно до цього імпортні вантажі, які перевозяться до українських портів морським транспортом, доставляються в ці порти на основі договору морського перевезення, який оформлюється коносаментом, а вже з портів вантажі відправляються в межах держави за договорами залізничного перевезення вантажів (якщо вантаж перевозиться залізничним транспортом). Слід виділити й таку форму взаємодії, як пряме водне сполучення. У цьому разі транспортування вантажів здійснюють річкові та морські види транспорту.

Зважаючи на те, що обидва ці види належать до однієї галузі (водний транспорт, охоплюються одним керівництвом — Державним департаментом морського й річкового транспорту України), являють собою подібні технологічні процеси, не потребують для врегулювання додаткової спеціально-юридичної бази, то й розгляду окремо ця частина теми не потребує.

Основною формою взаємодії підприємств різних видів транспорту є пряме змішане сполучення. Під прямим змішаним сполученням розуміється така система організації перевезень пасажирів і вантажів, за якої перевезення здійснюється за єдиним транспортним документом на весь шлях прямування і в його виконанні беруть участь два і більше видів транспорту. Таким чином, у визначенні цього поняття ми бачимо, що воно дуже об'ємне і ґрунтовне. Складовими частинами цього поняття є те, що це сполучення

- і пряме, тобто перевезення здійснюється за єдиним транспортним документом, який оформляється на весь шлях прямування,

- і змішане, оскільки у виконанні перевезення беруть участь два і більше видів транспорту.



Прямі змішані сполучення можна диференціювати за видами:

1) залізнично-водне (у здійсненні перевезення беруть участь залізничний і морський (річковий) види транспорту);

2) залізнично-автомобільне (у здійсненні перевезення беруть участь залізничний та автомобільний види транспорту);

3) залізнично-водно-повітряне (у здійсненні перевезення беруть участь залізничний, морський (річковий) та повітряний види транспорту);

4) інші види.

Перевезення у прямому змішаному сполученні дуже зручні для відправників (отримувачів) вантажів, пасажирів, бо створюють для них цілу сукупність переваг:

а) відсутня необхідність отримувати вантаж у пунктах пересадки (перевантаження) та пред'являти його для перевезення за призначенням іншим видам транспорту;

б) немає потреби складати окремі документи для перевезення на кожному виді транспорту;

в) перевезення дешевші, оскільки в багатьох випадках у прямому змішаному сполученні діють пільгові знижки з тарифів.

Якщо у перевезенні беруть участь два і більше видів транспорту, то повинно існувати визначене місце, в якому відбувається перехід від одного виду транспорту до іншого. Вже в силу того, що в цьому місці змінюються види транспорту, які здійснюють процес транспортування, сам перехід має ознаку універсальності.

Розглядаючи коло цих учасників, слід спинитися на їх специфічних рисах. Так, транспортна організація, що уклала договір перевезення в пункті відправлення, є однією стороною, законним представником усіх транспортних організацій на шляху прямування вантажу. Другою стороною, як вже було зазначено, є всі транспортні організації на цьому шляху прямування вантажу. Тобто, в даному разі має місце множина осіб у зобов'язанні з боку кредитора (за чинними нормами цивільного права). Отримуючи вантаж у пункті перевалки від попередньої транспортної організації кожна наступна транспортна організація розпочинає виконувати свої обов'язки, які виникли при складанні у пункті відправлення єдиного договору на перевезення.

Як відомо, вантаж не може транспортуватися без відповідних, належним чином заповнених документів. У взаємодії різних видів транспорту основним документом є накладна на пряме змішане сполучення, яку заповнюють на весь шлях прямування у пункті відправлення. Порядок заповнення накладної визначається у відповідних Правилах перевезень різними видами транспорту. Для накладної характерні певні особливості, які знаходять свій вираз при її складанні:

- масові вантажі, що відправляються великими партіями через одні й ті самі пункти перевантаження (перевалки), приймаються за однією накладною, складеною на цілий маршрут або групу вагонів;

- при здаванні на залізничний транспорт вантажу з водного транспорту пункт перевалки складає на кожний вагон, а при відвантаженні великими партіями — маршрут чи групу вагонів — додаткову накладну;

- коли вантаж здають автостанції повагонними відправленнями, накладні складають на кожну окрему партію, вага якої не перевищує вантажопідйомність чи місткість вагона.

## § 2. Правові основи взаємодії

**Р**озкриваючи це питання, доцільно визначити ту нормативно-правову базу, яка регламентує поняття взаємодії різних видів транспорту. Згідно зі ст. 39 Закону України «Про транспорт» відносини підприємств різних видів транспорту визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту. Розглянемо ці документи у ракурсі їхньої системи за видами транспорту.

а) *Для залізничного транспорту:*

- розділ 5 Закону України «Про залізничний транспорт», «Транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України і взаємодія з іншими видами транспорту»;

- розділ 5 Статуту залізниць України «Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту».

б) *Для водного транспорту:*

- розділ 8 Статуту внутрішнього водного транспорту

СРСР «Перевезення у прямому змішаному сполученні і прямому водному сполученні за участю інших видів транспорту»;

в) *Для автомобільного транспорту:*

— розділ 7 Статуту автомобільного транспорту УРСР «Пряме змішане сполучення за участю інших видів транспорту».

Отже, як бачимо, учасники транспортної взаємодії при прийманні-передаванні та переміщенні вантажів виконують діяльність, обумовлену їхньою специфікою та відповідними правовими нормами, що закріплюють цю діяльність. Основним документом, який регламентує діяльність сторін при їхній взаємодії, згідно зі ст. 39 Закону України «Про транспорт», є вузлова угода. Так, у цій статті закону визначається, що відносини підприємств різних видів транспорту при перевезеннях пасажирів і вантажів обумовлюються укладеними на основі кодексів (статутів) окремих видів транспорту договорами (вузловими угодами).

*Вузлова угода* (у правовому розумінні цього слова) — це діяльність відповідних транспортних організацій в особі визначених посадових осіб, яка визначає умови роботи перевантажувальних (перевалочних) пунктів, спрямована на встановлення, зміну або припинення в учасників вузлової угоди юридичних прав і обов'язків і має свій вираз у письмовій формі.

Вузлові угоди можуть бути двосторонніми або багатосторонніми.

Договір (вузлова угода) складається, як правило, строком на три роки. Визначення строку дії вузлової угоди є відносно визначеним поняттям. Так, наприклад, згідно зі Статутом залізниць України цей строк поміж залізничним і водним транспортом визначається у три роки, а згідно зі Статутом внутрішнього водного транспорту СРСР цей строк укладання вузлової угоди поміж водним і залізничним транспортом визначається у два роки. Тобто у відповідних нормативно-правових чинниках спостерігається колізія норм. Але вирішується вона зовсім просто, оскільки за правилами діє та норма, що прийнята пізніше, тобто норма, закріплена у Статуті залізниць України. І строк, на який укладається вузлова угода, визначається у три роки.

Як було зазначено, вузлова угода складається у письмовій формі і має свої реквізити та зміст.

У договорі мають бути відображені:

1. Предмет угоди. Тут вказується, що, наприклад, залізниця через відповідну станцію здає (приймає), а порт приймає (здає) вантажі прямого змішаного залізнично-водного сполучення.

2. Порядок зміннодобового планування роботи транспортних підприємств.

2.1. Порядок інформування (про надходження вантажів, про способи інформування, строки, хто повідомив, кому повідомили інформацію).

2.2. Подання заявок (на порожні транспортні засоби і вказується, хто і кому передає, строки та способи подання).

2.3. Порядок і строки добового і змінного планування роботи підприємств, порядок узгодження розмірів навантаження і вивантаження на наступну добу понад добових норм.

3. Передача вантажів і оформлення документів.

3.1. Порядок і строки розкредитування документів, що складаються при перевезенні.

3.2. Порядок зважування вантажів, порядок перевірки (кількості місць, стану вантажу тощо).

4. Облік простою.

4.1. Порядок обліку простою.

4.2. Оформлення простою.

5. Додаткові умови (залежать від специфіки транспортних підприємств, які беруть участь у взаємодії, а також від специфіки місцевих умов).

*Таким чином, вузлова угода є насиченим за змістом документом. У ній знайшли свій вираз не тільки норми транспортного права, а й інші правові норми. Так, для прикладу, тут знайшли свій вираз норми цивільного права, оскільки вузлова угода — це, насамперед, договір, а договірне право регулюється Цивільним кодексом України.*

Вузлова угода виступає як вольова дія для узгодження по між сторонами їхніх прав і обов'язків. Тобто при укладенні вузлової угоди сторони набувають певних юридичних прав і обов'язків.

Права сторін:

1) справляти провізні платежі та збори за перевантаження (перевалку). Механізм справляння цих платежів такий:

а) у пунктах відправлення — відправником за відстань перевезення відповідним видом транспорту;

б) у пунктах призначення — одержувачем за неоплачені перевезення всіма видами транспорту;

в) за транзитні перевезення — відправником, одержувачем, експедитором.

2) підвищувати добову норму перевантаження (перевалки);

3) не приймати до перевезення визначений вид вантажу, а саме:

а) вантажі, що перевозяться наливом;

б) вибухові та сильнодіючі отруйні речовини;

в) ліс, що прямує водними шляхами у плотах (це поняття визначається у нормативних документах різних видів транспорту, проте у прийнятій 1998 року новій редакції Статуту залізниць України його вже немає);

4) приймати вантаж до перевезення залежно від його роду і властивостей (у накладній в такому разі зазначається або вага і кількість місць, або тільки вага) і передавати вантаж одержувачам без зважування (наприклад, штучний вантаж);

5) право транспортної організації приймати вантаж до перевезення у прямому змішаному сполученні, понад план;

6) пред'являти претензії.

Обов'язки сторін:

1) у пунктах перевалки забезпечувати безперебійне й рівномірне надання транспортних засобів під навантаження (розвантаження);

2) поповнювати неподання транспортних засобів;

3) поповнювати неперед'явлення вантажів чи недовантаження;

4) відповідати за збереження вантажу;

5) матеріально відшкодувати збитки (за невиконання плану перевезень, за затримку засобів під навантаженням (розвантаженням), за втрату, нестачу, псування вантажу). Слід визначити, що правовідносини поміж учасниками вузлової угоди — це дуже змістовна сфера відносин, в якій на повсякденних стадіях діяльності вирішується цілий комплекс питань, що визначають права і обов'язки сторін на певному етапі взаємодії.

Так, статтею 98 Статуту залізниць України обумовлюється те, що у пунктах перевалки пломбування вагонів (контейнерів), що перевозяться у прямому змішаному сполученні, та зняття пломб з них виконуються портом. Або: стаття 163 Статуту внутрішнього водного транспорту СРСР вказує на те, що при перевезенні вантажів у прямому змішаному залізнично-водному чи у прямому змішаному водно-автомобільному сполученні перевалочні роботи в пунктах перевалки виконуються засобами портів і пристаней.

Важливе значення має взаємодія різних видів транспорту в експортно-імпорتنих перевезеннях, які регламентуються міжнародними транспортними угодами, що укладаються між урядами заінтересованих держав або їхніми транспортними органами. Юридичний зміст цих угод полягає в тому, що вони:

- встановлюють права, обов'язки і відповідальність перевізників, вантаж відправників (вантаж отримувачів) та інших користувачів транспортних послуг за договором перевезення (транспортування);

- визначають сферу своєї дії (територіальну, предметну, суб'єктну);

- містять умови перевезень;

- передбачають обов'язок перевізника виконувати належним чином перевезення і т. ін.

По суті ці угоди містять дві групи правових норм:

- 1) міждержавного характеру, які визначають права, обов'язки держав у встановленні міжнародного сполучення, та

- 2) відомчого характеру, які координують технічні та комерційні умови перевезень, дії перевізників при здійсненні договору перевезення.

Відносно міжнародних перевезень, то слід нагадати, що Україна на сучасному етапі поступово інтегрується в міжнародну спільноту. Одним з проявів такої інтеграції є її участь у міжнародних транспортних коридорах. Створення таких транспортних коридорів — це реальна можливість різко підвищити товарообіг між країнами Європи та Азії, а відтак підвищити ефективність використання вигідного транзитного розташування України. Відомо, що одна тонна транзитного вантажу дає прибуток три—чотири долари. Незавжди уявити майбутню прибутковість української частини міжнародних транспортних коридорів. Так, для прикладу, Україна має най-

нищий в Європі транзитний рейтинг — 3,11. Польща, яка має другий рейтинг — 2,72, щороку отримує прибутків від транзиту вантажів на суму 3,2—3,7 млрд доларів США. Які наші дивіденди від «подарунка історії з географією», навряд чи хто скаже точно. У цьому напрямку Україною в особі Кабінету Міністрів України була затверджена Програма створення та функціонування національної мережі міжнародних транспортних коридорів в Україні, були зазначені відповідальні органи та організації і встановлено, що основна вага припадає на такі види транспорту, як залізничний, автомобільний і водний. Виняток у Програмі становлять повітряний і трубопровідний транспорт. Проте це не виключає участі у цій діяльності інших видів транспорту (повітряного, трубопровідного) і необхідним у цьому напрямку є лише техніко-економічне обґрунтування та забезпечення такої діяльності нормативно-правовою базою.

На сьогоднішній день за концепцією, прийнятою 1994 року на Пан'європейській конференції, через територію України прокладено чотири транспортні коридори:

№ 3: Берлін—Вроцлав—Львів—Київ;

№ 5: Трієст—Любляна—Будапешт—Чоп—Львів;

№ 9: Хельсінкі—Київ—Одеса—Бухарест—Александрополіс;

№ 7 (водний): проходить через наші порти Ізмаїл і Рені.

Крім того, Україна бере участь у Євроазіатському коридорі: Іллічівськ—Поті—Тбілісі—Баку.

Для успішної участі України в діяльності міжнародних транспортних коридорів слід прискорити оптимізацію транспортних процесів. Так, згідно з вищевказаною Програмою, міжнародна транспортна мережа Україні й діючі системи перевезень в умовах перебудови економіки вимагають принципових змін в експлуатаційно-технологічній діяльності, а також заміни технічних засобів і обладнання.

Головні вимоги в цьому напрямі такі:

- 1) максимальне зниження собівартості перевезень;
- 2) переоцінка критеріїв підходу до визначення ефективності перевезень, перехід від об'ємних показників роботи транспорту до фінансово-економічних;
- 3) забезпечення достатньої швидкості руху транспорту і доставки пасажирів і вантажів;
- 4) забезпечення зберігання вантажів під час перевезення;
- 5) підвищення якості послуг на транспорті.

Реалізація такої Програми може значно підвищити надходження до економіки України. Так, у прогнозних величинах очікується:

а) зростання прибутку від транзитних перевезень на залізничному транспорті в межах 23—25 відсотків. Прибуток морських портів зросте на 51 відсоток;

б) середньорічний економічний ефект від поліпшення умов руху на автомобільних дорогах перевищить понад 230 млн гривень. Окупність капітальних вкладень у розбудову автомобільних доріг становитиме 6—7 років, залізниць — 8—10 років;

в) на початковому етапі розбудови транспортних коридорів очікується збільшення робочих місць на 15—20 тис. одиниць.

Як негативний момент у цій діяльності слід визнати те, що відповідні заходи впроваджуються ще дуже повільно, без достатніх фінансових надходжень, не зовсім повно з'ясовано правове поле майбутніх інвесторів, не визначені достатньою мірою пільгові тарифи, платежі та податкове обґрунтування. Усе це є негативним фактором у даній діяльності і не сприяє розвитку транспортної галузі в цілому. Як приклад можна навести те, що невдала економічна політика з боку держави сприяє тому, що значна кількість вантажів (транзитних) обходить Україну.

Окремо кажучи про повітряний і трубопровідний транспорт, слід нагадати про те, що Україна в особі відповідних компетентних державних органів почала надавати статус міжнародних аеропортам, які знаходяться в межах держави. Надання цього статусу передбачає наявність певних умов та ознак і вимагає від відповідних суб'єктів додержання міжнародних норм і стандартів. Усе це дає змогу судити про трансформацію України до цільового міжнародного співробітництва в галузі повітряного транспорту. Розглядаючи питання про трубопровідний транспорт, слід нагадати про перспективу як намір України щодо транспортування каспійської нафти існуючою національною системою трубопроводів як в межах держави, так і за її межами. У цьому проекті має брати участь значна кількість іноземних держав, що надає можливість Україні трансформуватись у міжнародне співробітництво у галузі транспорту.



Узагальнюючи вищевказане, можна висловити те, що в напрямку інтегрування України до міжнародних транспортних коридорів, відзначається більш удосконалений і більш якісний рівень взаємодії усіх видів транспорту, як елементів єдиної транспортної системи України, так і взаємодія цієї системи з іншими (іноземними) системами та елементами транспорту. Завданням національного транспортного законодавства є поліпшення умов взаємодії, зуможливість регулювання та усунення протиріч.

#### **Питання для самоперевірки**

- ▶ **Визначте поняття взаємодії.**
- ▶ **Наведіть приблизний перелік нормативних актів, що визначають порядок міжнародних перевезень.**
- ▶ **Назвіть основні форми й види взаємодії усіх видів транспорту.**

## *Література*

Конституція України.

Про дорожній рух. Закон України від 30 червня 1993 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1993. — № 31. — Ст. 338.

Про транспорт. Закон України від 10 листопада 1994 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1994. — № 51. — Ст. 446.

Про трубопровідний транспорт. Закон України від 15 травня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 29. — Ст. 139.

Про залізничний транспорт. Закон України від 4 липня 1996 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1996. — № 40. — Ст. 183.

Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період. Закон України від 20 жовтня 1998 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1998. — № 52. — Ст. 318.

Про мобілізаційну підготовку та мобілізацію. Закон України від 21 жовтня 1993 р. (в редакції Закону від 13 травня 1999 р.) // Відомості Верховної Ради України. — 1999. — № 27. — Ст. 221.

Про транзит вантажів. Закон України від 20 жовтня 1999 р. // Відомості Верховної Ради України. — 1999. — № 51. — Ст. 446.

Про перевезення небезпечних вантажів. Закон України від 6 квітня 2000 р. // Відомості Верховної Ради України. — 2000. — № 28. — Ст. 222.

Про автомобільний транспорт. Закон України від 5 квітня 2001 р. // Офіційний вісник України. — 2001. — № 17. — С. 50.

Земельний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. — 2002. — № 3. — Ст. 27.

Кримінальний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. — 2001. — № 25. — Ст. 131.

- Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради України — 1984. — додаток до № 51. — Ст. 1122.
- Кодекс торговельного мореплавства України // Відомості Верховної Ради України. — 1995. — № 47—52. — Ст. 349.
- Повітряний кодекс України // Відомості Верховної Ради України. — 1993. — № 25. — Ст. 274.
- Статут автомобільного транспорту УРСР // ЗП УРСР. — 1969. — № 7. — Ст. 89.
- Статут залізниць України // Офіційний вісник України. — 1998. — № 14. — С. 150.
- Положення про Міністерство транспорту України. Затверджено Указом Президента України від 11 травня 2000 р. № 678 // Офіційний вісник України. — 2000. — № 20. — С. 28.
- Положення про Державний департамент автомобільного транспорту. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 586 // Офіційний вісник України. — 2000. — № 14. — С. 19.
- Положення про Державний департамент авіаційного транспорту. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 29 березня 2000 р. № 573 // Офіційний вісник України. — 2000. — № 13. — С. 76.
- Положення про Державну адміністрацію залізничного транспорту. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 29 лютого 1996 р. № 262 // ЗП України. — 1996. — № 8. — Ст. 237.
- Положення про Державний департамент морського і річкового транспорту. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 584 // Офіційний вісник України. — 2000. — № 13. — С. 88.
- Положення про Головну державну технічну інспекцію міського електротранспорту. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 6 лютого 1997 р. № 149 // Офіційний вісник України. — 1997. — № 7. — С. 30.
- Положення про національного повітряного перевізника. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 15 листопада 1996 р. № 1397 // Урядовий кур'єр. — 1997. — 11 січня.

- Положення про службу безпеки дорожнього руху міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, підприємств, їх об'єднань, установ і організацій. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 5 квітня 1994 р. № 227 // ЗП України. — 1994. — № 8. — Ст. 195.
- Положення про капітана морського торговельного порту України. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 18 жовтня 2000 р. № 573 // Офіційний вісник України. — 2000. — № 45. — С. 323.
- Порядок і умови організації перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 21 січня 1998 р. № 21 // Офіційний вісник України. — 1998. — № 17. — С. 253.
- Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 14 жовтня 1997 р. № 363 // Офіційний вісник України. — 1998. — № 8. — С. 283.
- Правила проведення державного технічного огляду автомобілів, автобусів, мототранспорту та причепів. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 26 лютого 1993 р. № 141 // ЗП України. — 1993. — № 7. — Ст. 145.
- Правила експлуатації трамвая та тролейбуса. Затверджено наказом Державного комітету України по житлово-комунальному господарству від 10 грудня 1996 р. № 103 // Офіційний вісник України. — 1997. — Число 10. — С. 65.
- Правила користування трамваем і тролейбусом у містах України. Затверджено наказом Державного комітету будівництва, архітектури та житлової політики України від 18 листопада 1997 р. № 22 // Офіційний вісник України. — 1997. — Число 49. — С. 217.
- Правила технічної експлуатації залізниць України. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 20 грудня 1996 р. № 411 // Офіційний вісник України. — 1997. — Число 8. — Том 2. — С. 212.
- Правила поведінки громадян на залізничному транспорті. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 1995 р. № 903 // ЗП України. — 1996. — № 3. — Ст. 97.

- Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 28 липня 1998 р. № 297 // Офіційний вісник України. — 1998. — № 40. — С. 157.
- Правила надання послуг з перевезень міським електротранспортом. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 22 квітня 1997 р. № 386 // Офіційний вісник України. — 1997. — Число 17. — С. 66.
- Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. № 176 // Офіційний вісник України. — 1997. — № 8. — Т. 2. — С. 142.
- Законодавство України про дорожній рух // Бюлетень законодавства і юридичної практики України; Відп. ред. Е. Ф. Демський. — К., 2000. — № 10. — 416 с.
- Законодавство України про залізничний транспорт // Бюлетень законодавства і юридичної практики України; Упоряд. Е. Ф. Демський. — К., 1998. — № 12. — 320 с.
- Тимчасові правила контролю з метою забезпечення безпеки цивільної авіації. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 2 серпня 1995 р. № 592 // ЗП України. — 1995. — № 11. — Ст. 263.
- Конвенція ООН з морського права, 1982 р.
- Конвенція про міжнародні правила попередження зіткнень суден на морі, 1972 р.
- Конвенція про міжнародну цивільну авіацію, 1944 р.
- Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, правила користування ними та охорони. Затверджено Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 1994 р. № 198 // ЗП України. — 1994. — № 7. — Ст. 182.
- Про першочергові заходи щодо створення національної мережі міжнародних транспортних коридорів. Постанова Кабінету Міністрів України від 16 грудня 1996 р. № 1512.
- Про заходи щодо запобігання надзвичайним ситуаціям під час перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом. Постанова Кабінету Міністрів України від

- 29 січня 1999 р. № 104 // Офіційний вісник України. — 1999. — № 5. — С. 32.
- Правила реєстрації аеродромів цивільної авіації. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 28 вересня 1994 р. № 506.
- Положення про порядок підготовки та подання інформації про вантаж для його безпечного морського перевезення. Затверджено наказом Міністерства транспорту України від 14 грудня 1998 р. № 497 // Офіційний вісник України. — 1999. — № 2. — С. 258.
- Положення про Державну інспекцію з безпеки мореплавства флоту рибного господарства. Затверджене наказом Міністерства аграрної політики України від 8 січня 2002 р. № 2 // Офіційний вісник України. — 2002. — № 5. — С. 116.
- Державна програма створення і функціонування Державної системи забезпечення безпеки судноплавства в Україні на 2002—2006 роки «Безпека судноплавства». Схвалена рішенням колегії Міністерства транспорту України від 6 квітня 2001 р. № 20.
- Алексеев С. С.* Общая теория права. У 2 кн. — М.: Юрид. лит., 1981. — Т. 1. — 360 с; 1982. — Т. 2. — 360 с.
- Быков А. Г., Половинчак Д. И., Савичев Г. П.* Комментарий к уставам автомобильного транспорта союзных республик. — М.: Юрид. лит., 1978. — 232 с.
- Гіжевський В. К., Мілошевич А. В.* Правове регулювання транспортною системою України. — К., 2000. — 141 с.
- Демский Э. Ф.* Транспорт, пассажир, право. — К.: Об-во «Знание» УССР, 1987. — 48 с.
- Державне управління: Теорія і практика / За ред. В. Б. Авер'янова. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — 432 с.
- Егизаров В. А.* Транспортное право: Учеб. пособие. — М.: Юрид. лит., 1999. — 416 с.
- Загальна теорія держави і права: Навч. посібник / Л. М. Колодій, В. В. Копейчиков, С. Л. Лисенков та ін.; За ред. В. В. Копейчикова. — Стер. вид. — К.: Юрінком Інтер, 2001. — 320 с.
- Зобов'язальне право: теорія і практика: Навч. посібник / О. В. Дзера, Н. С. Кузнецова, В. В. Луць та ін.; За ред.

- О. В. Дзери. — К.: Юрінком Інтер. — Стер. вид. — 2000. — 912 с.
- Колодій А. М. Принципи права України. — К.: Юрінком Інтер, 1998. — 208 с.
- Конституційне право України / За ред. В. Ф. Погорілка. — К., 2000. — 416 с.
- Кубко Е. Б. Про предмет адміністративного права // Право України. — 2000. — № 5. — С. 3—7.
- Луць В. В. Контракти у підприємницькій діяльності. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — 560 с.
- Муниципальне право України: Підручник / За ред. В. Ф. Погорілка, О. Ф. Фрицького. — К.: Юрінком Інтер, 2001. — 352 с.
- Сиваков О. В., Новосельцев А. Б., Ермолаев В. Г., Моковський Ю. Б. Транспортное право: Учеб. пособие. — М.: «Бьинна», 2000. — 416 с.
- Симолян А. А., Шуркалин А. К. Развитие железнодорожного транспорта: Экономический аспект. — М.: Знание, 1983. — 64 с.
- Смирнов В. Т., Яковлева В. Ф. Правовые проблемы перевозки и материально-технического снабжения. — Л.: Изд-во Ленинградского ун-та, 1978. — 222 с.
- Цивільне право України: Підручник: У 2 кн. / Д. В. Боброва, О. В. Дзера, А. С. Довгерт; За ред. О. В. Дзери, Н. С. Кузнецової. — К.: Юрінком Інтер, 1999. — Кн. 1. — 864 с.; Кн. 2. — 784 с.
- Науково-практичний коментар до Кримінального кодексу України / За ред. С.С. Яценка. — К.: А.С.К., 2002. — 936 с.
- Кодекс Украины об административных правонарушениях (Научно-практический комментарий). — Харьков: ООО «Одиссей», 2000. — 1008 с.
- Кодекс України про адміністративні правопорушення з постановленнями матеріалами / Відп. ред. Е. Ф. Демський — К.: Юрінком Інтер, 2001. — 1088 с.

# Додатки

## ЗАКОН УКРАЇНИ Про дорожній рух

*(Відомості Верховної Ради (ВВР), 1993, № 31, ст.338)*  
*(Вводиться в дію Постановою ВР*  
*№ 2953-ХІІ від 28.01.93, ВВР, 1993, № 31, ст.339)*  
*(Додатково див. Постанову ВР*  
*№ 3914-ХІІ від 02.02.94, ВВР, 1994, № 22, ст.146)*  
*(Із змінами, внесеними згідно із Законами*  
*№ 234/94-ВР від 10.11.94, ВВР, 1994, № 46, ст.414;*  
*№ 557-ХІV від 24.03.99, ВВР, 1999, № 19, ст.173;*  
*№ 3033-ІІІ від 07.02.2002; № 3047-ІІІ від 07.02.2002)*

Цей Закон визначає правові та соціальні основи дорожнього руху з метою захисту життя та здоров'я громадян, створення безпечних і комфортних умов для учасників руху та охорони навколишнього природного середовища.

### Розділ I

### ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

#### Стаття 1. Задіяння Закону України про дорожній рух

Закон регулює суспільні відносини у сфері дорожнього руху та його безпеки, визначає права, обов'язки і відповідальність суб'єктів — учасників дорожнього руху, міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань, підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання (далі — міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади та об'єднань).

#### Стаття 2. Законодавство про дорожній рух

Законодавство про дорожній рух складається з цього Закону та актів законодавства України, що видаються відповідно до нього.

#### Стаття 3. Державне управління у сфері дорожнього руху

Державне управління у сфері дорожнього руху та його безпеки здійснюється Кабінетом Міністрів України, органами виконавчої влади Республіки Крим, місцевими органами дер-



жничої виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та спеціально уповноваженими на це державними органами.

## *Розділ II*

### **КОМПЕТЕНЦІЯ КАБІНЕТУ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ, ЗАКОНОДАВЧОЇ І ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ РЕСПУБЛІКИ КРИМ, ОБЛАСНИХ, МІСЬКИХ, РАЙОННИХ ТА ІНШИХ МІСЦЕВИХ РАД НАРОДНИХ ДЕПУТАТІВ, МІНІСТЕРСТВ, ІНШИХ ЦЕНТРАЛЬНИХ ОРГАНІВ ДЕРЖАВНОЇ ВИКОНАВЧОЇ ВЛАДИ ТА ОБ'ЄДНАНЬ**

#### **Стаття 4. Компетенція Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху**

До компетенції Кабінету Міністрів України у сфері дорожнього руху належить:

підготовка проектів законів, нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, а також відповідальності за їх порушення на території України;

визначення повноважень органів виконавчої влади і управління;

формування державних органів управління у сфері дорожнього руху, керівництво їх діяльністю;

розробка і затвердження державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки на автомобільних дорогах, вулицях і залізничних переїздах, вимог екологічної безпеки, а також програм координації використання всіх видів транспорту загального користування (автомобільний, залізничний, повітряний, водний);

фінансування, керівництво і контроль за виконанням державних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;

координація діяльності міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади, об'єднань та місцевого самоврядування у сфері дорожнього руху, а також вимог екологічної безпеки;

контроль за виконанням законодавства про дорожній рух; визначення єдиного порядку організації дорожнього руху та його безпеки;

встановлення єдиних вимог щодо проектування, будівництва, реконструкції, ремонту, утримання та охорони автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, затвердження програм їх будівництва;

встановлення єдиних вимог щодо конструкції та технічного стану транспортних засобів, що експлуатуються в Україні; визначення порядку видачі ліцензій і сертифікатів на здійснення діяльності, пов'язаної з виготовленням, ремонтом і експлуатацією транспортних засобів, перевезеннями вантажів і пасажирів, підготовкою водіїв, будівництвом, реконструкцією, ремонтом і утриманням автомобільних доріг, вулиць і залізничних переїздів, іншими видами діяльності, що впливають на безпеку руху.

**Стаття 5. Компетенція органів законодавчої та виконавчої влади Республіки Крим, областей та міст республіканського підпорядкування**

До компетенції органів законодавчої та виконавчої влади Республіки Крим, областей та міст республіканського підпорядкування у сфері дорожнього руху належить:

прийняття нормативних актів з питань дорожнього руху та його безпеки, за винятком тих, що належать до компетенції Верховної Ради України, Кабінету Міністрів України;

затвердження регіональних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;

державний нагляд та контроль за дотриманням законодавства про дорожній рух та його безпеку, за діяльністю підприємств, установ, організацій незалежно від форм власності та господарювання щодо планування та виконання заходів з безпеки дорожнього руху, вимог екологічної безпеки;

формування фондів для фінансування державних програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки;

забезпечення розвитку мережі місцевих автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, їх утримання та охорони;

керівництво діяльністю по організації дорожнього руху; організація навчання населення Правил дорожнього руху, проведення виховних заходів серед різних соціально-вікових груп населення щодо його безпеки;

організація підготовки та підвищення кваліфікації водіїв транспортних засобів і розвиток мережі відповідних навчальних закладів;

організація та здійснення заходів для подання медичної допомоги потерпілим під час дорожньо-транспортних подій та медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;

організація та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму;

керівництво роботою по пропаганді безпеки дорожнього руху, вимог екологічної безпеки;

контроль за справлянням державних і місцевих податків, зборів та інших обов'язкових платежів у сфері дорожнього руху;

організація забезпечення індивідуальних власників транспортних засобів платними стоянками та колективними гаражами;

вирішення інших питань дорожнього руху.

**Стаття 6. Компетенція міської та районної Ради народних депутатів і міської та районної виконавчої влади**

До компетенції міської та районної Ради народних депутатів і міської та районної виконавчої влади у сфері дорожнього руху належить:

виконання вимог законодавства та рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку;

визначення компетенції підвідомчих адміністрацій, що створюються згідно із схемою управління містом чи районом, у сфері дорожнього руху та його безпеки;

розробка, затвердження та реалізація міських і районних програм розвитку дорожнього руху та його безпеки;

формування міських і районних фондів, у тому числі позабюджетних, для фінансування програм і окремих заходів, спрямованих на розвиток дорожнього руху та його безпеки;

контроль за організацією навчання різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху, планування заходів, пов'язаних із профілактикою його безпеки, та контроль за їх виконанням;

контроль за підготовкою і підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів, забезпеченням розвитку сфери цих послуг;

організація дорожнього руху на території міста і району згідно з відповідними генеральними планами, проектами детального планування та забудови населених пунктів, автоматизованих систем керування дорожнім рухом, комплексних транспортних схем і схем організації дорожнього руху та з екологічно безпечними умовами;

здійснення та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дитячого дорожньо-транспортного травматизму;  
проведення роботи по пропаганді безпеки дорожнього руху;

організація будівництва, реконструкції, ремонту та утримання автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів;

встановлення порядку і здійснення заходів щодо забезпечення охорони транспортних засобів на платних стоянках та в колективних гаражах;

керівництво та контроль за діяльністю підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання, за виконанням вимог законодавства, рішень органів державної виконавчої влади про дорожній рух і його безпеку;

контроль за виявленням дорожньо-транспортних подій та впровадженням заходів у місцях їх концентрації, на аварійно-небезпечних ділянках вулиць, доріг та залізничних переїздах;

організація системи заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху та контроль за їх реалізацією;

накладання у межах своєї компетенції адміністративних стягнень за порушення законодавства у сфері дорожнього руху та його безпеки;

керівництво роботою по справлянню податків, зборів та інших обов'язкових платежів у сфері дорожнього руху.

Міська та районна Ради народних депутатів мають право розглядати і вирішувати інші питання, які відповідно до чинного законодавства належать до їх відання.

### **Стаття 7. Компетенція селищної та сільської Ради народних депутатів та їх виконавчих органів**

До компетенції селищної та сільської Ради народних депутатів та їх виконавчих органів у сфері дорожнього руху належить:

забезпечення виконання вимог законодавства та рішень центральних органів державної виконавчої влади України з питань дорожнього руху і його безпеки;

розробка, затвердження та виконання місцевих програм безпеки дорожнього руху;

створення позабюджетних фондів для додаткового фінансування заходів щодо безпеки дорожнього руху;

організація та контроль за діяльністю підприємств з питань дорожнього руху і його безпеки;

сприяння створенню на території селищної або сільської Ради народних депутатів підприємств і організацій для надання платних послуг, пов'язаних з підготовкою та підвищенням кваліфікації водіїв, технічним обслуговуванням і ремонтом транспортних засобів;

сприяння діяльності по утриманню у безпечному для дорожнього руху стані автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та їх облаштуванню об'єктами сервісу;

сприяння організації та здійсненню медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних подіях та інших заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;

проведення серед різних соціально-вікових груп населення профілактичних заходів щодо безпеки дорожнього руху;

навчання населення Правил дорожнього руху;

здійснення заходів щодо профілактики дитячого дорожньо-транспортного травматизму.

#### **Стаття 8. Компетенція органів територіального громадського самоврядування**

Компетенція органів територіального громадського самоврядування у сфері безпеки дорожнього руху встановлюється відповідними місцевими Радами народних депутатів у межах наданих їм цим Законом повноважень, вимог екологічної безпеки.

#### **Стаття 9. Компетенція власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів**

До компетенції власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважених ними органів у сфері дорожнього руху належить:

розробка програм та здійснення заходів щодо розвитку, удосконалення, ремонту та утримання у безпечному для дорожнього руху стані доріг, вулиць та залізничних переїздів, зон відчуження;

визначення структур управління, проектування, будівництва та утримання доріг, вулиць та залізничних переїздів;

участь у розробці положень про спеціальні структури управління дорожнім рухом;

компенсація витрат власникам транспортних засобів, якщо дорожньо-транспортні події сталися з причин незадовільного експлуатаційного утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, за рішеннями судових органів;

забезпечення безпечних, економічних та комфортних умов дорожнього руху;

організація і здійснення заходів, спрямованих на захист навколишнього природного середовища;

забезпечення учасників дорожнього руху інформацією з питань стану аварійності та дорожнього покриття, гідрометеорологічних та інших умов;

вирішення питань експлуатації автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів у надзвичайних ситуаціях;

передача права на експлуатаційне утримання доріг, вулиць та залізничних переїздів іншим юридичним особам;

визначення нормативів та виділення необхідних коштів на будівництво, реконструкцію, ремонт та утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів;

передача права на будівництво комунальних та інших споруд, прокладання комунікацій, на захисні роботи і споруди, сервісні споруди та обладнання відповідно до чинного законодавства;

проведення робіт по створенню і утриманню придорожніх зелених насаджень та інше;

термінове усунення пошкоджень на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах;

влаштування місць для зупинок транспортних засобів, стоянок і відпочинку учасників дорожнього руху та створення інших об'єктів дорожнього сервісу;

розробка та облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів системами термінового зв'язку для виклику державтоінспекції, швидкої медичної та технічної допомоги;

обладнання доріг, вулиць та залізничних переїздів технічними засобами регулювання дорожнього руху та їх утримання;

проведення лінійного аналізу аварійності на підвідомчих автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах;

виявлення аварійно-небезпечних ділянок та місць концентрації дорожньо-транспортних подій і впровадження у таких місцях відповідних заходів щодо удосконалення організації дорожнього руху;

погодження маршрутів перевезення небезпечних, надгабаритних і великовагових вантажів;

забезпечення роботи спеціалізованих служб по здійсненню заходів щодо організації дорожнього руху;

своєчасне виявлення перешкод дорожньому руху та їх усунення, а у разі неможливості — невідкладне позначення дорожніми знаками, огорожувальними і направляючими засобами;

організація виконання встановлених вимог щодо забезпечення безпеки дорожнього руху;

вирішення інших питань дорожнього руху згідно з чинним законодавством.

#### **Стаття 10. Компетенція власників транспортних засобів**

До компетенції власників транспортних засобів належить: здійснення заходів щодо розвитку, експлуатації та утримання транспортних засобів;

розвиток мережі навчальних закладів по підготовці та підвищенню кваліфікації водіїв транспортних засобів;

організація та здійснення заходів щодо медичного забезпечення безпеки дорожнього руху;

організація та здійснення заходів щодо захисту навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;

організація та фінансування заходів, пов'язаних із профілактикою дорожньо-транспортного травматизму;

вирішення питань експлуатації транспорту у надзвичайних ситуаціях.

#### **Стаття 11. Участь міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади та об'єднань у забезпеченні безпеки дорожнього руху**

Міністерства, інші центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання у межах своєї компетенції забезпечують безпеку дорожнього руху, несуть відповідальність за виконання державних і галузевих програм у сфері дорожнього руху, видають нормативні акти про дорожній рух, що не суперечать законодавству про дорожній рух, сприяють підприємствам, установам та організаціям, що входять до їх складу, у здійсненні заходів, спрямованих на забезпечення безпеки дорожнього руху.

Міністерства, інші центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання за дорученням Кабінету Міністрів України можуть виконувати окремі функції міжгалузевого управління у сфері дорожнього руху та його безпеки.

У міністерствах, інших центральних органах державної виконавчої влади та об'єднаннях, підприємствах та організаціях, що мають транспортні засоби, при чисельності зайнятих експлуатацією транспортних засобів понад 50 чоловік, вводиться посада фахівця з безпеки дорожнього руху, а понад 500 чоловік — створюється служба безпеки дорожнього руху. Положення про цю службу затверджує Кабінет Міністрів України.

**Стаття 12. Участь підприємств, установ, організацій у забезпеченні безпеки дорожнього руху, обов'язки посадових осіб у цій сфері**

1. Підприємства, установи та організації незалежно від форм власності та господарювання розробляють і здійснюють заходи для забезпечення безпеки дорожнього руху, проводять у трудових колективах профілактичну роботу по дотриманню вимог законодавства про дорожній рух, за згодою з профспілковими організаціями включають до колективних договорів вимоги щодо форм впливу на членів трудового колективу у разі порушення ними обов'язків учасників дорожнього руху, встановлених чинним законодавством про дорожній рух.

2. Посадові особи, які відповідають за експлуатацію і технічний стан транспортних засобів, зобов'язані:

забезпечувати добір, підвищення кваліфікації та професійного рівня водіїв, здійснювати контроль за станом їх здоров'я і дотриманням режиму праці та відпочинку;

забезпечувати належний технічний стан транспортних засобів та дотримання екологічних вимог їх експлуатації;

не допускати до керування транспортними засобами осіб, які не мають права на керування транспортним засобом відповідної категорії, не пройшли у встановлений строк медичного огляду, перебувають у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння, або у хворобливому стані, або під впливом ліків, що знижують їх реакцію і увагу;

не випускати на лінію транспортні засоби, технічний стан яких не відповідає вимогам державних стандартів, правил дорожнього руху, а також якщо вони не зареєстровані у встановленому порядку, переобладнані з порушенням вимог законодавства або не пройшли державного технічного огляду.

3. Посадові особи, які відповідають за будівництво, реконструкцію, ремонт, експлуатацію та облаштування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, мостів, шлякопроводів, інших споруд, зобов'язані:



забезпечувати утримання їх у стані, що відповідає встановленим вимогам щодо забезпечення безпеки дорожнього руху; при виникненні умов, що створюють загрозу безпеці дорожнього руху, здійснювати заходи для своєчасної заборони або обмеження руху, а також відновлення безпечних умов для руху;

впроваджувати у повному обсязі заходи щодо безпеки дорожнього руху при здійсненні будівництва, реконструкції та ремонту доріг, вулиць та залізничних переїздів;

позначати місця виконання робіт, місця, де залишено на дорозі, вулиці, залізничному переїзді машини і механізми, будівельні матеріали тощо, відповідними дорожніми знаками, огорожувальними і направляючими засобами, а в темний час доби і при тумані — сигнальними вогнями, передбаченими діючими нормами;

по закінченні робіт на дорозі, вулиці, залізничному переїзді негайно привести їх у стан, що забезпечує безперешкодний і безпечний рух транспортних засобів і пішоходів, та впорядкувати зони відчуження;

у разі забруднення проїзної частини доріг, вулиць, залізничних переїздів невідкладно здійснювати заходи для їх очищення і своєчасного попередження учасників дорожнього руху про загрозу безпеці руху, що виникла;

обладнувати їх технічними засобами регулювання дорожнього руху;

виявляти аварійно-небезпечні ділянки та місця концентрації дорожньо-транспортних подій та забезпечувати здійснення у таких місцях відповідних заходів щодо удосконалення умов та організації дорожнього руху для забезпечення його безпеки;

своєчасно виявляти перешкоди дорожньому руху та забезпечувати їх усунення, а у разі неможливості — невідкладно позначати дорожніми знаками, огорожувальними і направляючими засобами;

щомісяця проводити лінійний аналіз аварійності.

4. Особи, які відповідають за експлуатацію під'їзних і ґрунтових доріг, а також власники транспортних засобів зобов'язані виключати можливість виносу транспортними засобами землі, каміння або інших матеріалів на автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди.

**Стаття 13. Участь об'єднань громадян і громадян у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху**

Об'єднання громадян і громадяни мають сприяти державним органам у здійсненні заходів щодо безпеки дорожнього руху.

З метою запобігання дорожньо-транспортним подіям і забезпечення транспортної дисципліни на підприємствах, в установах та організаціях незалежно від форм власності та господарювання утворюються комісії з безпеки руху, що діють на підставі положення, затвердженого Міністерством транспорту України.

Міністерства, інші центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання зобов'язані враховувати пропозиції об'єднань громадян і громадян з питань безпеки дорожнього руху.

Держава забезпечує проведення пільгової податкової політики щодо об'єднань громадян, головною метою яких є проведення заходів з безпеки дорожнього руху.

**Розділ III****ПРАВА ТА ОБОВ'ЯЗКИ УЧАСНИКІВ ДОРОЖНЬОГО РУХУ****Стаття 14. Учасники дорожнього руху**

Учасниками дорожнього руху є особи, які використовують автомобільні дороги, вулиці, залізничні переїзди або інші місця, призначені для пересування людей та перевезення вантажів за допомогою транспортних засобів.

До учасників дорожнього руху належать водії та пасажирів транспортних засобів, пішоходи, велосипедисти, погонні тварин.

Учасники дорожнього руху мають право на:

безпечні умови дорожнього руху, на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху;

вивчення норм і правил дорожнього руху;

отримання від гідрометеорологічних, дорожніх, комунальних та інших організацій, а також органів Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України інформації про умови дорожнього руху.

Учасник дорожнього руху може оскаржити дію працівника органів Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України у разі порушення з його боку чинного законодавства.

Учасники дорожнього руху зобов'язані:

знати і неухильно дотримувати вимог цього Закону, Правил дорожнього руху та інших нормативних актів з питань безпеки дорожнього руху;

створювати безпечні умови для дорожнього руху, не завдавати своїми діями або бездіяльністю шкоди підприємствам, установам, організаціям і громадянам;

виконувати розпорядження органів державного нагляду та контролю щодо дотримання законодавства про дорожній рух.

Працівники органів внутрішніх справ, військової інспекції безпеки дорожнього руху, дорожньо-експлуатаційних служб при виконанні службових обов'язків можуть відступати від окремих вимог Правил дорожнього руху лише у випадках і при виконанні умов, викладених у них.

*(Частина шоста статті 14 із змінами, внесеними згідно із Законом № 557-XIV від 24.03.99)*

#### **Стаття 15. Основні положення щодо допуску до керування транспортними засобами**

Кожний громадянин, який досяг установленого цим Законом віку та не має медичних протипоказань, може у встановленому порядку отримати право на керування транспортними засобами відповідної категорії (статі водієм).

Право на керування транспортними засобами надається:

мототранспортними засобами і мотоколясками — з шістнадцятирічного віку;

автомобілями всіх видів і категорій (за винятком автобусів і вантажних автомобілів, обладнаних для перевезення більше восьми пасажирів), трамваями і тролейбусами — з вісімнадцятирічного віку;

автобусами і вантажними автомобілями, обладнаними для перевезення більше восьми пасажирів, — з дев'ятнадцятирічного віку.

Перелік захворювань і вад, при яких особа не може бути допущена до керування відповідними транспортними засобами, визначається Міністерством охорони здоров'я України.

Громадянин, який бажає отримати право на керування транспортним засобом, зобов'язаний пройти підготовку в об-

сязі, передбаченому програмою підготовки водіїв транспортних засобів відповідної категорії чи типу.

Підготовка та підвищення кваліфікації водіїв здійснюються у навчальних закладах незалежно від форм власності та господарювання, що отримали у встановленому порядку ліцензію на цю діяльність. Підготовка та підвищення кваліфікації здійснюються спеціалістами, які відповідають установленним кваліфікаційним вимогам, із застосуванням необхідних технічних засобів навчання. В особливих випадках допускається самопідготовка водіїв окремих категорій транспортних засобів. Порядок і типові програми підготовки та підвищення кваліфікації водіїв, кваліфікаційні вимоги до спеціалістів, які здійснюють таку підготовку, мінімальний перелік технічних засобів навчання, а також випадки допуску для засвоєння програми підготовки водіїв в індивідуальному порядку визначаються Міністерством освіти України і затверджуються відповідним державним органом з безпеки дорожнього руху.

Право на керування транспортними засобами підтверджується відповідним посвідченням. На території України діють національні і міжнародні посвідчення на право керування транспортними засобами, що відповідають Конвенції про дорожній рух. Порядок видачі цих посвідчень устанавлюється Кабінетом Міністрів України.

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

Позбавлення водія права на керування транспортним засобом внаслідок погіршення стану здоров'я провадиться на підставі висновків відповідних медичних закладів.

Позбавлення водія права на керування транспортним засобом внаслідок невиконання ним встановлених законодавством обов'язків провадиться на підставі матеріалів справи про адміністративне порушення правил дорожнього руху, постанови про відмову в порушенні кримінальної справи або матеріалів кримінальної справи.

Позбавлення права на керування транспортним засобом провадиться до повного усунення причин, що перешкоджають водію безпечно керувати транспортним засобом, а в разі

невиконання ним встановлених обов'язків — на строк, визначений чинним законодавством.

Адміністративне стягнення у вигляді позбавлення права на керування транспортними засобами не застосовується до осіб, які користуються ними у зв'язку з інвалідністю, за винятком випадків керування в стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, а також у разі відмови зупинити транспортний засіб на вимогу працівника міліції з метою виконання службових обов'язків, самовільного залишення місця дорожньо-транспортної події, ухилення від огляду на наявність алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння.

Позбавлення права на керування транспортним засобом провадиться шляхом вилучення у водія посвідчення уповноваженими посадовими особами Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, перелік яких встановлюється законодавством України.

При наявності підстав для позбавлення водія права на керування транспортним засобом або накладення стягнення у вигляді штрафу посадові особи Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України мають право не повертати зазначене посвідчення до прийняття рішення про позбавлення права або сплати визначеного штрафу. У цьому разі водієві видається тимчасовий дозвіл на керування транспортним засобом. За фактом затримання посвідчення і видачі тимчасового дозволу на керування транспортним засобом складається протокол про його вилучення або робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення.

У разі систематичного порушення водієм правил дорожнього руху він може бути направлений уповноваженими посадовими особами Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України для перевірки знань цих правил.

#### Стаття 16. Основні права та обов'язки водія транспортного засобу

Водій має право:

керувати транспортним засобом і перевозити пасажирів або вантажі на дорогах, вулицях та в інших місцях, де рух транспорту не заборонено у встановленому порядку;

довіряти у встановленому порядку право користування і розпорядження приватним транспортним засобом іншій особі, яка має відповідне право на керування;

знати причину зупинки транспортного засобу посадовою особою державного органу, яка здійснює нагляд за дорожнім рухом, а також прізвище і посаду цієї особи;

відступати від вимог цього розділу Закону в умовах дії непереборної сили або коли іншими засобами неможливо запобігти власній загибелі чи каліцтву громадян;

на відшкодування витрат у разі надання транспортного засобу працівникам міліції та охорони здоров'я у випадках, передбачених цим Законом;

на відшкодування збитків, завданих внаслідок невідповідності стану автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів вимогам безпеки руху;

одержувати необхідну допомогу від посадових осіб, організацій, що беруть участь у забезпеченні безпеки дорожнього руху.

**Водій зобов'язаний:**

мати при собі та на вимогу працівників міліції передавати для перевірки посвідчення, реєстраційні та інші документи, що підтверджують право на керування транспортним засобом, а також дорожні (маршрутні) листи і документи на вантаж, що перевозиться (крім власників транспортних засобів, які використовують їх в індивідуальних некомерційних цілях);

виконувати розпорядження працівників міліції, що даються в межах їх компетенції, передбаченої чинним законодавством, Правилами дорожнього руху та іншими нормативними актами;

вживати всіх можливих заходів до забезпечення безпечних умов для пересування найбільш уразливих учасників дорожнього руху — дітей, інвалідів, велосипедистів і людей похилого віку;

не допускати випадків керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння, у хворобливому, втомленому стані, під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, а також не передавати керування транспортним засобом особі, яка перебуває у такому стані;

перевірити перед вирушенням у дорогу технічний стан транспортного засобу та стежити за ним у дорозі;

своєчасно подавати транспортний засіб на державний технічний огляд;

під час руху на автомобілі, обладнаному ременями безпеки, бути пристебнутим, а на мотоциклі — в застебнутому мотошоломі;

надавати переважне право для проїзду транспортним засобам із включеними синіми або червоними проблисковими маячками та спеціальними звуковими сигналами;

своєчасно сплачувати державний податок з власників транспортних засобів у встановлених законодавством розмірах;

надавати переважне право руху пішоходу, який знаходиться на пішохідній доріжці (зебрі). У цьому разі водій зобов'язаний надати можливість пішоходу безпечно перейти дорогу, вулицю;

вживати заходів щодо збереження чистоти автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та смуги відчуження, у тому числі з боку пасажирів.

Надавати транспортний засіб:

а) працівникам міліції та охорони здоров'я для доставки у найближчий медичний заклад осіб, які потребують невідкладної медичної допомоги;

б) працівникам міліції для виконання непередбачених і невідкладних службових обов'язків по затриманню правопорушників. При цьому водій має право на відшкодування збитків згідно з чинним законодавством.

У разі систематичного керування водієм транспортним засобом в стані алкогольного сп'яніння і nereагування на попередження з боку Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України суд має право вилучити і реалізувати транспортний засіб з поверненням його власнику встановленої суми.

### **Стаття 17. Основні права і обов'язки пішохода**

Пішохід, тобто особа, яка бере участь у дорожньому русі поза транспортними засобами і не виконує на дорозі будь-яку роботу (до пішоходів належать також особи, які рухаються в інвалідних колясках без двигунів, ведуть велосипед, мопед чи мотоцикл, везуть санки, візок, дитячу або інвалідну коляску), має право:

на переважне перетинання проїзної частини по позначених пішохідних переходах;

при відсутності в зоні видимості переходу чи перехрестя переходити дорогу, вулицю, залізничний переїзд під прямим кутом до краю проїзної частини на дільниці, де вона добре проглядається в обидві сторони;

вимагати від державних та місцевих органів влади, власників автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів створення необхідних умов для забезпечення безпеки руху.

**Пішохід зобов'язаний:**

рухатися по тротуарах, пішохідних або велосипедних доріжках, узбіччях, а в разі їх відсутності — по краю проїзної частини автомобільної дороги чи вулиці;

перетинати проїзну частину автомобільної дороги, вулиці по пішохідних переходах, а в разі їх відсутності — на перехрестях по лінії тротуарів і узбіч;

керуватися сигналами регулювальника та світлофора в місцях, де дорожній рух регулюється;

не затримуватися і не зупинятися без необхідності на проїзній частині автомобільної дороги, вулиці і залізничному переїзді;

не переходити проїзну частину автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів безпосередньо перед транспортними засобами, що наближаються, поза пішохідними переходами при наявності роздільної смуги, а також у місцях, де встановлені пішохідні чи дорожні огороження;

стримуватися від переходу проїзної частини при наближенні транспортного засобу з включеними проблісковим маячком та спеціальним звуковим сигналом;

не виходити на проїзну частину із-за нерухомого транспортного засобу або іншої перешкоди, що обмежує видимість, не переконавшись у відсутності транспортних засобів, що наближаються.

### **Стаття 18. Основні обов'язки та права пасажирів**

Пасажир, тобто особа, яка користується транспортним засобом, але не причетна до керування ним, зобов'язаний:

здійснювати посадку в транспортний засіб лише із спеціального майданчика, а в разі його відсутності — з тротуару чи узбіччя;

здійснювати посадку і висадку лише після повного припинення руху транспортного засобу;

не відволікати увагу водія від керування транспортним засобом;

під час руху на автомобілі, обладнаному ременями безпеки, бути пристебнутим, а на мотоциклі — в застебнутому мотошоломі.



Пасажири при користуванні транспортним засобом має право на:

- безпечне перевезення себе і багажу;
- відшкодування заподіяних збитків;
- своєчасну і точну інформацію про умови і порядок руху.

#### **Стаття 19. Основні права і обов'язки велосипедистів і погоничів тварин**

Особи, які керують велосипедами без двигунів, мають право: їздити по спеціальних велосипедних доріжках, а в разі їх відсутності — по краю проїзної частини дороги, вулиці чи узбіччю.

Вони зобов'язані:

використовувати технічно справні та належним чином обладнані велосипеди;

не перевозити вантажів, що заважають керуванню;

не перевозити пасажирів, за винятком дітей віком до семи років, на спеціально обладнаному сидінні.

Погоничі тварин зобов'язані:

не залишати тварин на проїзній частині без догляду, не переганяти тварин через залізничні колії та дороги, вулиці поза спеціально відведеними місцями, а також через проїзну частину в темний час доби і в умовах недостатньої видимості.

Візки (сани) повинні бути обладнані світловідбивними пристроями, а в темний час доби — і ліхтарями.

#### **Стаття 20. Навчання різних груп населення Правил дорожнього руху**

Уряд Республіки Крим, місцеві органи державної виконавчої влади та органи місцевого самоврядування керують діяльністю по навчанню різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху.

Підприємства, установи та організації незалежно від форм власності та господарювання здійснюють заходи щодо навчання працюючих по найму громадян Правил дорожнього руху.

Органи освіти забезпечують вивчення Правил дорожнього руху в усіх дошкільних, середніх загальноосвітніх і вищих навчальних закладах, професійно-технічних училищах, а також підготовку відповідних спеціалістів.

Прищеплення дітям навичок безпечної поведінки на дорогах розпочинається у дошкільних закладах з півторарічного віку. Навчання учнів Правил дорожнього руху проводиться за

програмами, що забезпечують отримання посвідчення на право керування мотоциклом і легковим автомобілем у період навчання у школі, училищі.

Органи соціального захисту населення проводять заходи, спрямовані на підготовку до безпечного дорожнього руху людей похилого віку та інвалідів, а також на їх захист під час дорожнього руху.

Навчання населення Правил дорожнього руху здійснюється згідно з програмами, затверджуваними відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху, за поданням органів освіти та соціального захисту населення.

Навчання громадян Правил дорожнього руху здійснюється в державних, відомчих чи приватних закладах, а також самостійно. Державні іспити на отримання права користування транспортними засобами складаються тільки в органах Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України.

Органи Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, засоби масової інформації подають допомогу відповідним органам у проведенні профілактичних заходів і в навчанні різних соціально-вікових груп населення Правил дорожнього руху.

#### *Розділ IV* **АВТОМОБІЛЬНІ ДОРОГИ, ВУЛИЦІ**

##### **Стаття 21. Автомобільні дороги, вулиці, їх поділ, користування ними**

Автомобільна дорога, вулиця являє собою частину території, в тому числі в населеному пункті, призначену для руху транспортних засобів і пішоходів, з усіма розміщеними на ній спорудами.

Автомобільні дороги, вулиці поділяються на: загального користування, відомчі та приватні.

Автомобільні (позаміські) дороги загального користування поділяються на дороги державного та місцевого значення. Автомобільні дороги державного значення поділяються на магістральні та інші.

У містах вулиці та дороги поділяються на магістральні вулиці та дороги, дороги та вулиці місцевого значення.

Порядок користування автомобільними дорогами визначається Кабінетом Міністрів України.

**Стаття 22. Основні вимоги щодо проектування автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів**

Організації та громадяни, які здійснюють розробку типових або індивідуальних проектів на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, зобов'язані передбачати весь комплекс заходів, пов'язаних із забезпеченням безпеки дорожнього руху, екологічних вимог, з урахуванням специфічних потреб інвалідів.

Зменшення капітальних витрат за рахунок скорочення заходів, що впливають на безпеку дорожнього руху, забороняється. Проекти на будівництво, реконструкцію і ремонт автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів підлягають експертизі, погодженню в органах державного нагляду за дотриманням законодавства, правил, норм та стандартів з безпеки дорожнього руху на відповідність вимогам правил, нормативів і стандартів з безпеки дорожнього руху та екологічній експертизі, а виявлені відхилення від їх вимог — усуненню.

**Стаття 23. Основні вимоги щодо будівництва, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів**

Усі роботи по будівництву, реконструкції і ремонту автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів повинні здійснюватись згідно з проектами та вимогами правил, нормативів і стандартів України з безпеки дорожнього руху.

У разі виникнення умов, за яких неможливо реалізувати окремі проектні рішення, виконавець робіт зобов'язаний повідомити про це проектувальника і замовника з метою розробки додаткових заходів щодо безпеки дорожнього руху.

Приймання завершених будівництвом, реконструкцією і ремонтом робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах проводиться за участю органів державного нагляду за дотриманням законодавства, правил, норм та стандартів з безпеки дорожнього руху після виконання заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху.

**Стаття 24. Основні вимоги до діяльності власників доріг, вулиць та залізничних переїздів**

Власники доріг, вулиць та залізничних переїздів або уповноважені ними органи несуть відповідальність за створення безпечних умов руху на дорогах, вулицях та залізничних переїздах, що знаходяться у їх віданні.

При виконанні робіт по ремонту і утриманню автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів дорожньо-експлуатаційні організації у першочерговому порядку повинні здійснювати заходи щодо безпеки дорожнього руху на основі обліку і аналізу дорожньо-транспортних подій, результатів обстежень і огляду автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, і передусім на аварійних і небезпечних ділянках та у місцях концентрації дорожньо-транспортних подій.

Власники доріг, вулиць та залізничних переїздів або органи, уповноважені ними здійснювати експлуатаційне утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, мають право вимагати від користувачів дотримання чинних законодавчих і нормативних актів стосовно дорожнього руху, правил ремонту і утримання доріг, вулиць, залізничних переїздів, правил користування дорогами і дорожніми спорудами та їх охорони.

Єдині правила ремонту і утримання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, правила користування ними та їх охорони затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Власники доріг, вулиць та залізничних переїздів, керівні працівники дорожньо-експлуатаційних організацій несуть відповідальність, в тому числі і кримінальну, якщо дорожньо-транспортна подія сталася з їх вини.

#### **Стаття 25. Обладнання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів об'єктами сервісу**

Уряд Республіки Крим, місцеві органи державної виконавчої влади та органи місцевого самоврядування зобов'язані разом з дорожніми органами здійснювати заходи щодо обладнання автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів об'єктами автомобільного сервісу згідно із затвердженими нормативами проектування, планами будівництва і генеральними схемами розміщення таких об'єктів, з дотриманням екологічно безпечних умов, а також організувати їх роботу з метою максимального задоволення потреб учасників дорожнього руху. Автомобільні дороги, вулиці та залізничні переїзди з інтенсивним рухом обладнуються засобами аварійного зв'язку для виклику служб швидкої медичної допомоги, працівників органів внутрішніх справ і дорожньо-експлуатаційних організацій.

**Стаття 26. Обмеження або заборона дорожнього руху при виконанні робіт на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах**

При виконанні робіт в смузі відведення автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду, якщо це загрожує безпечному чи безперервному руху транспорту і пішоходів, організації, що відповідають за утримання автомобільної дороги, вулиці та залізничного переїзду, можуть закрити чи обмежити рух на основі ордера, який видається відповідним дорожнім органом, а в містах — службою місцевого державного органу виконавчої влади та місцевого самоврядування. У порядку викладаються умови заборони або обмеження руху, порядок інформування про це учасників дорожнього руху, заходи щодо безпеки дорожнього руху і строки проведення робіт.

Порушення цих вимог тягне за собою матеріальну відповідальність організацій, що виконують роботи.

Обмеження або заборона руху без ордера можливі лише у випадках, пов'язаних із стихійними явищами, а також з необхідністю виконання аварійних робіт, про що повідомляється місцевим органам державної виконавчої влади, органам місцевого самоврядування і Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України.

**Стаття 27. Організація дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах**

Організація дорожнього руху здійснюється спеціалізованими службами, положення про які затверджуються відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху.

Організація дорожнього руху на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах здійснюється із застосуванням технічних засобів і автоматизованих систем керування дорожнім рухом, що відповідає вимогам діючих в Україні стандартів, на основі погоджених з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України проєктів і схем організації дорожнього руху та затверджених місцевими органами державної виконавчої влади у встановленому порядку.

Зміни в організації дорожнього руху з метою підвищення інтенсивності руху транспортних засобів за рахунок зниження рівня безпеки дорожнього руху не допускаються.

При виникненні загрози безпеці дорожнього руху відповідні посадові особи Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, дорожніх і комунальних служб мають право вносити оперативні зміни в організацію дорожнього руху.

При виникненні місць концентрації дорожньо-транспортних подій всі заходи щодо ліквідації причин та їх умов виконуються позачергово.

#### Стаття 28. Спеціалізовані служби організації дорожнього руху

Заходи щодо організації дорожнього руху здійснюються спеціалізованими службами, положення про які затверджується відповідними державними органами з безпеки дорожнього руху.

### Розділ V ТРАНСПОРТНІ ЗАСОБИ

#### Стаття 29. Допуск транспортних засобів до участі у дорожньому русі

До участі у дорожньому русі допускаються транспортні засоби, конструкція і технічний стан яких відповідають вимогам діючих в Україні правил, нормативів і стандартів, що мають сертифікат на відповідність цим вимогам і пройшли державний технічний огляд (за винятком транспортних засобів, що не підлягають огляду).

З метою збереження автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів участь у дорожньому русі транспортних засобів, вагові або габаритні параметри яких перевищують нормативні, допускається за окремим дозволом в порядку і за плату, що встановлюються Кабінетом Міністрів України.

Місце переїзду автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів транспортними засобами на гусеничному ходу для виконання сільськогосподарських робіт встановлюється власником дороги, вулиці та залізничного переїзду спільно з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України.

Пересування транспортних засобів на гусеничному ходу дозволяється тільки на місцевих шляхах без твердого покриття при мінусовій температурі атмосферного повітря.

Не допускається участь у дорожньому русі транспортних засобів з правим розташуванням керма.

**Стаття 30. Основні вимоги щодо виробництва транспортних засобів**

Конструкція транспортних засобів повинна відповідати вимогам сучасних правил, нормативів і стандартів, встановленим рівням викидів забруднюючих речовин в атмосферу, а нормативно-технічна документація має бути узгоджена з відповідними уповноваженими державними органами.

Перед початком серійного виробництва транспортних засобів або їх складових частин проводяться спеціальні випробування і за їх позитивними наслідками видається сертифікат встановленої форми. Сертифікаційні випробування проводяться у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Підприємства, установи і організації незалежно від форм власності та господарювання, а також громадяни-підприємці, які виготовляють транспортні засоби, їх складові частини і комплектуючі вироби, повинні мати відповідну ліцензію.

**Стаття 31. Основні вимоги щодо ввезення на територію України транспортних засобів**

Транспортні засоби, їх складові частини і комплектуючі вироби, що ввозяться на територію України, підлягають перевірці на відповідність діючим стандартам або повинні мати сертифікат, виданий уповноваженим на це Секретаріатом ЄЕК ООН Адміністративним органом по сертифікації дорожніх транспортних засобів.

Правила ввезення транспортних засобів на територію України визначаються Кабінетом Міністрів України.

**Стаття 32. Основні вимоги щодо переобладнання транспортних засобів**

Переобладнання транспортних засобів, тобто зміна типу або марки (моделі), призначення чи параметрів конструкції транспортних засобів, що перебувають в експлуатації, шляхом установки кабіни, кузова чи їх деталей, спеціального обладнання і номерних агрегатів, не передбачених нормативно-технічною документацією на даний транспортний засіб, повинно відповідати правилам, нормативам і стандартам України.

Не дозволяється без погодження з виробниками транспортних засобів та їх складових частин або іншої спеціально уповноваженої на це Кабінетом Міністрів України організації

переобладнання, що призводить до зміни повної маси та її розподілу по осях, розміщення центру ваги, типу двигуна, його ваги і потужності, колісної бази чи колісної формули, системи гальмового і рульового керування та трансмісії.

*(Частина друга статті 32 в редакції Закону № 234/94-ВР від 10.11.94)*

При переобладнанні п'яти і більше транспортних засобів повинні виконуватися вимоги статті 30 цього Закону.

Переобладнання, що призвело до зміни облікових даних механічного транспортного засобу, повинно бути відображено у його реєстраційних документах.

### **Стаття 33. Основні вимоги щодо технічного стану транспортних засобів, що перебувають в експлуатації**

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

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

### **Стаття 34. Реєстрація та облік транспортних засобів**

Державній реєстрації та обліку підлягають призначені для експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування автомобілі, автобуси, самохідні машини, сконструйовані на шасі автомобілів, мотоцикли всіх типів, марок і моделей, причепи, напівпричепи та мотоколяски.

Державна реєстрація і облік здійснюються органами Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, а їх порядок установлюється Кабінетом Міністрів України.

Усі інші механічні транспортні засоби підлягають відомчій реєстрації та обліку, порядок яких установлюється:

транспортних засобів військових частин і об'єднань — відповідними міністерствами і відомствами, яким підпорядковано ці частини і об'єднання;

великотоннажних автомобілів та інших технологічних транспортних засобів незалежно від форм власності, що не підлягають експлуатації на вулично-дорожній мережі загаль-



ного користування, — Державним комітетом України по нагляду за охороною праці;

трамваїв і тролейбусів — Державним комітетом України по житлово-комунальному господарству;

гоночних і спортивних механічних транспортних засобів незалежно від власності — Міністерством України у справах молоді і спорту;

тракторів, самохідних машин, сільськогосподарської техніки, інших механізмів незалежно від форм власності, що підлягають експлуатації на вулично-дорожній мережі загального користування, — Міністерством сільського господарства і продовольства України.

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

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

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

### Стаття 35. Державний технічний огляд транспортних засобів

Механічні транспортні засоби, що беруть участь у дорожньому русі, а також причепа (напівпричепа) до них підлягають обов'язковому державному технічному огляду в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Механічні транспортні засоби, що не пройшли обов'язковий черговий технічний огляд, до подальшої експлуатації не допускаються.

### Стаття 36. Основні вимоги щодо технічного обслуговування і ремонту транспортних засобів

Власники транспортних засобів або особи, які їх експлуатують, зобов'язані забезпечувати своєчасне і в повному обсязі проведення робіт по їх технічному обслуговуванню і ре-

монту згідно з нормативами, встановленими виробниками відповідних транспортних засобів.

Підприємства, установи і організації незалежно від форм власності та господарювання, а також громадяни, які надають послуги по обслуговуванню і ремонту транспортних засобів, повинні мати ліцензію на виконання цих робіт.

Уряд Республіки Крим, місцеві органи державної виконавчої влади та органи місцевого самоврядування повинні організовувати роботу і всіляко сприяти створенню мережі служб швидкої технічної допомоги учасникам дорожнього руху безпосередньо на автомобільних дорогах, вулицях та залізничних переїздах.

### **Стаття 37. Підстави для заборони експлуатації транспортних засобів**

Експлуатація транспортних засобів забороняється з вилученням державних номерних знаків у разі:

порушення правил, нормативів і стандартів у частині забезпечення безпеки дорожнього руху під час виготовлення транспортних засобів;

переобладнання транспортних засобів з порушенням вимог статті 32 цього Закону;

технічних неполадок, при яких експлуатація транспортних засобів не допускається;

невідповідності реєстраційних даних записам у свідоцтві про реєстрацію (технічному паспорті, технічному або реєстраційному талоні);

невідповідності державних номерних знаків вимогам стандартів або реєстраційним документам;

відсутності талона про проходження державного технічного огляду.

Експлуатація транспортних засобів з метою недопущення небезпечного їх впливу на життя і здоров'я людей або загрози погіршення екологічної ситуації в установленому законодавством порядку може бути обмежена або заборонена в окремій місцевості, оголошеній зоною надзвичайної екологічної ситуації.

*(Статтю 37 доповнено частиною другою згідно із Законом № 3033-III від 07.02.2002)*

*Розділ VI*  
**СТАНДАРТИЗАЦІЯ ТА НОРМУВАННЯ**  
**ОРГАНІЗАЦІЇ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

**Стаття 38. Завдання стандартизації та нормування дорожнього руху**

Стандартизація та нормування дорожнього руху проводяться з метою встановлення обов'язкових норм, правил, вимог щодо організації та безпеки дорожнього руху.

**Стаття 39. Стандарти дорожнього руху**

Державні стандарти дорожнього руху визначають поняття і терміни, методи здійснення контролю за станом організації дорожнього руху, вимоги щодо запобігання шкідливому впливу транспорту на здоров'я людини та навколишнє природне середовище, інші питання, пов'язані з дорожнім рухом. Стандарти дорожнього руху розробляються та вводяться в дію в порядку, що встановлюється законодавством України.

**Стаття 40. Нормативи дорожнього руху**

Нормативи дорожнього руху повинні відповідати вимогам безпеки, економічності та комфортності дорожнього руху, охорони навколишнього природного середовища та здоров'я людини.

У разі необхідності для деяких категорій доріг і вулиць можуть, залежно від їх функціонального призначення, встановлюватися окремі нормативи. Нормативи розробляються, вводяться і контролюються міністерствами, відомствами і підприємствами України та іншими уповноваженими органами відповідно до чинного законодавства України.

**Стаття 41. Правила дорожнього руху**

В Україні встановлено правосторонній рух транспортних засобів.

Порядок початку руху, зміни руху за напрямком, розташування транспортних засобів і пішоходів, вибору швидкості руху та дистанції, обгону та стоянки, проїзду перехресть, пішохідних переходів і залізничних переїздів, зупинок транспортних засобів загального користування, користування зовнішніми світловими приладами, правила пересування пішоходів, проїзд велосипедистів, а також питання організації руху

та його безпеки регулюються Правилами дорожнього руху, що затверджуються Кабінетом Міністрів України.

### *Розділ VII*

## **ПЛАНУВАННЯ ТА ФІНАНСУВАННЯ ЗАХОДІВ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

**Стаття 42.** Загальні положення єдиної системи обліку показників дорожнього руху і його безпеки

*(Частина першу статті 42 виключено на підставі Закону № 3047-III від 07.02.2002)*

*(Частина другу статті 42 виключено на підставі Закону № 3047-III від 07.02.2002)*

Уряд Республіки Крим, обласні органи державної виконавчої влади і міст республіканського підпорядкування можуть розширити перелік статистичних показників, якщо це необхідно для прийняття рішень в межах компетенції, наданій цим Законом.

Міністерства, інші центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання не вправі запроваджувати звітність, не передбачену єдиною системою державного обліку показників дорожнього руху і його безпеки.

**Стаття 43.** Планування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху

Державними, республіканськими і місцевими органами влади та управління розробляються, затверджуються і реалізуються державні, республіканські, обласні, міські та районні програми забезпечення безпеки дорожнього руху. Розробка їх здійснюється на основі раціонального поєднання територіального та галузевого планування, формування взаємопов'язаних збалансованих показників з урахуванням соціально-економічних і екологічних умов конкретного регіону, рівня розвитку дорожньої мережі, стану аварійності та інших показників єдиної системи державного обліку дорожнього руху.

Програма забезпечення безпеки дорожнього руху повинна включати:

аналіз стану безпеки дорожнього руху та прогноз на певний період;

конкретні обґрунтовані цілі;

заходи, реалізація яких дозволить досягти намічених цілей;

вартість програми та джерела її фінансування;  
форми і періодичність контролю за виконанням програми.

**Стаття 44. Фінансування заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху**

Фінансування заходів, передбачених програмами, а також інших заходів щодо забезпечення безпеки дорожнього руху здійснюється за рахунок коштів державного бюджету, відракувань міністерств, інших центральних органів державної виконавчої влади та об'єднань, місцевих бюджетів, позабюджетних коштів і фондів.

*Розділ VIII*  
**МЕДИЧНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
БЕЗПЕКИ ДОРОЖНЬОГО РУХУ**

**Стаття 45. Медичний огляд і переогляд кандидатів у водії і водіїв транспортних засобів**

Медичний огляд проводиться з метою визначення здатності кандидатів у водії і водіїв до безпечного керування транспортними засобами. Зазначений огляд включає: попередні, періодичні, щозмінні передрейсові і післярейсові огляди, а також позачергові огляди, зумовлені необхідністю. Періодичність оглядів, порядок їх проведення і направлення водіїв на позачергові огляди визначаються Міністерством охорони здоров'я України і затверджуються відповідним державним органом з безпеки дорожнього руху.

**Стаття 46. Обов'язки адміністрації підприємств, установ і організацій щодо охорони здоров'я і контролю за умовами праці водіїв транспортних засобів**

Адміністрація підприємств, установ і організацій незалежно від форм власності та господарювання, до штатів яких входять водії, зобов'язана:

організувати обов'язкове страхування кожного водія на випадок нещасної події;

організувати роботу водіїв згідно з чинним законодавством, режимом праці і відпочинку;

запроваджувати заходи, спрямовані на зниження напруженості праці і втомлюваності водіїв;

організувати харчування водіїв у робочий час;

забезпечувати водіїв санітарно-побутовими приміщеннями і обладнанням, а також приміщеннями для здійснення лікувально-профілактичних заходів;

організовувати з участю місцевих органів охорони здоров'я роботу з водіями по вдосконаленню навичок подання першої медичної допомоги.

Для медичного контролю обслуговування водіїв та їх оздоровлення підприємствами, установами, організаціями незалежно від форм власності та господарювання при чисельності водіїв 100 і більше чоловік створюються відомчі спеціалізовані медичні, фельдшерські та оздоровчі пункти, медико-санітарні частини, поліклінічні відділення та заклади охорони здоров'я, а при чисельності водіїв менше 100 чоловік — з територіальними медичними закладами укладаються договори на їх медичне обслуговування.

Контроль за умовами праці водіїв, виконанням вимог органів державного нагляду, міжвідомчого і відомчого контролю для усунення порушень діючих правил по охороні праці і стандартів безпеки праці на робочих місцях водіїв здійснюють відповідні служби міністерств, відомств, концернів, корпорацій та інших об'єднань, профспілкові організації, а також органи санітарно-епідеміологічної служби.

#### **Стаття 47. Організація подання медичної допомоги потерпілим у дорожньо-транспортних подіях**

Для забезпечення подання допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних подій місцеві органи охорони здоров'я за погодженням з органами Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України закріплюють за конкретними ланками автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів лікувальні заклади, в яких є відповідні фахівці, відділення або палати, що мають можливість цілодобового прийому, обстеження і лікування потерпілих.

На ділянках доріг, вулиць та залізничних переїздах встановлюються відповідні дорожні знаки з інформацією про найближчу лікарню, напрямок руку та відстань до неї, номер телефону.

Інші медичні заклади, що знаходяться в безпосередній близькості від автомобільних доріг, вулиць та залізничних переїздів, повинні бути забезпечені необхідним медичним обладнанням згідно з переліком, затверджуваним Міністер-

ством охорони здоров'я України, і позначені дорожнім знаком «Пункт першої медичної допомоги».

Вказані лікарні і лікувально-профілактичні заклади повинні бути обладнані засобами зв'язку. На магістральних автомобільних дорогах закріплені лікарні і станції швидкої допомоги забезпечуються також системою сигнально-викличного зв'язку.

#### **Стаття 48. Медична підготовка водіїв і посадових осіб органів Міністерства внутрішніх справ України**

Водії транспортних засобів, відповідні посадові особи органів Міністерства внутрішніх справ України зобов'язані володіти практичними навичками подання першої медичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних подій, періодично проходити відповідну підготовку за програмами, що затверджуються Міністерством охорони здоров'я України.

Водії зобов'язані стежити за наявністю на транспортних засобах спеціальних медичних аптечок, їх укомплектуванням.

Посадові особи Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України, які здійснюють безпосередній нагляд за дорожнім рухом, зобов'язані стежити за укомплектуванням закріплених за ними патрульних автомобілів і приміщень стаціонарних постів медичним майном і медикаментами для подання першої медичної допомоги потерпілим внаслідок дорожньо-транспортних подій згідно з переліком, що встановлюється Міністерством охорони здоров'я України.

### *Розділ IX*

## **ОХОРОНА НАВКОЛИШНЬОГО ПРИРОДНОГО СЕРЕДОВИЩА**

#### **Стаття 49. Охорона навколишнього природного середовища**

Міністерства, інші центральні органи державної виконавчої влади та об'єднання, що здійснюють проектування, виробництво та експлуатацію механічних транспортних засобів, зобов'язані вживати заходів щодо запобігання та зменшення викидів вказаними засобами забруднюючих речовин у навколишнє природне середовище, а також шуму і вібрації.

Не допускається виробництво та експлуатація автотранспортних засобів, у викидах яких виїст забруднюючих речовин перевищує встановлені нормативи.

Керівники транспортних організацій, власники автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів та транспортних засобів несуть персональну відповідальність за додержання гранично допустимих нормативів викидів і скидів забруднюючих речовин і гранично допустимих рівнів фізичних впливів на навколишнє природне середовище, встановлених для відповідного типу транспорту.

Підприємства, що виготовляють паливе, повинні дотримувати державних стандартів щодо якості палива і мастильних матеріалів.

У разі виготовлення неякісного палива підприємство притягається до відповідальності у вигляді штрафу.

З метою запобігання забрудненню ґрунту відпрацьованими нафтопродуктами автопідприємства повинні бути забезпечені спеціальними місткостями для їх зберігання.

#### Стаття 50. Проекти та наукові розробки

Підприємства, установи і організації, що розробляють перспективні програми, комплексні схеми та проекти організації дорожнього руху, а також здійснюють ці розробки, повинні передбачати в них заходи, спрямовані на запобігання та зменшення викидів і скидів забруднюючих речовин у навколишнє середовище, а також шуму і вібрації.

### Розділ X

## КОНТРОЛЬ У СФЕРІ ДОРОЖНЬОГО РУХУ

#### Стаття 51. Завдання контролю у сфері дорожнього руху

Контроль у сфері дорожнього руху спрямований на забезпечення дотримання міністерствами, іншими центральними органами державної виконавчої влади та об'єднаннями, а також громадянами вимог законодавства України про дорожній рух.

#### Стаття 52. Органи, що здійснюють контроль у сфері дорожнього руху

Контроль у сфері дорожнього руху здійснюється Кабінетом Міністрів України, органами законодавчої та виконавчої влади та органами місцевого самоврядування, відповідним державним органом з безпеки дорожнього руху і його місцевими органами, Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України, іншими спеціально уповноваженими на це



державними органами (державний контроль), а також міністерствами, іншими центральними органами державної виконавчої влади та об'єднаннями (відомчий контроль).

*Розділ XI*  
**ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ЗАКОНОДАВСТВА  
ПРО ДОРОЖНІЙ РУХ**

**Стаття 53. Відповідальність за порушення законодавства  
про дорожній рух**

Юридичні та фізичні особи, винні в порушенні законодавства про дорожній рух, відповідних правил, нормативів і стандартів, несуть відповідальність згідно з законодавством України.

*Розділ XII*  
**МІЖНАРОДНІ УГОДИ**

**Стаття 54. Міжнародні угоди**

Якщо міжнародною угодою України встановлено інші правила, ніж ті, що містяться у законодавстві України про дорожній рух, то застосовуються правила міжнародної угоди.

*м. Київ, 30 червня 1993 року*  
**№ 3353-ХІІ**

**ЗАКОН УКРАЇНИ****Про транспорт**

*(Відомості Верховної Ради (ВВР), 1994, № 51, ст.446)  
(Вводиться в дію Постановою ВР № 233/94-ВР від 10.11.94, ВВР,  
1994, № 51, ст.447)*

*(Зі змінами, внесеними згідно із Законами  
№ 642/97-ВР від 18.11.97, ВВР, 1998, № 10, ст.36;  
№ 650/97-ВР від 19.11.97, ВВР, 1998, № 11-12, ст.41;  
№ 507-ХІV від 17.03.99, ВВР, 1999, № 18, ст.138;  
№ 2171-III від 21.12.2000, ВВР, 2001, № 9, ст.38)*

Цей Закон визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту.

**Розділ I****ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ****Стаття 1. Транспорт у системі суспільного виробництва**

Транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях.

Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюються відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечуються державою.

**Стаття 2. Законодавство про транспорт**

Відносини, пов'язані з діяльністю транспорту, регулюються цим Законом, кодексами (статутами) окремих видів транспорту, іншими актами законодавства України.

Нормативні акти, які визначають умови перевезень, порядок використання засобів транспорту, шляхів сполучення, організації безпеки руху, охорони громадського порядку, пожежної безпеки, санітарні та екологічні вимоги, що діють на транспорті, є обов'язковими для власників транспорту і громадян, які користуються послугами транспорту та шляхами сполучення.

Особливості застосування Закону України «Про підприємства в Україні» до підприємств транспорту визначаються цим Законом і актами Кабінету Міністрів України, що видаються на його основі.

Дія цього Закону не поширюється на транспорт, що здійснює технологічні перевезення тільки на території підприємств.

### **Стаття 3. Мета і завдання державного управління в галузі транспорту**

Державне управління в галузі транспорту має забезпечувати: своєчасне, повне та якісне задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та потреб оборони України;

захист прав громадян під час їх транспортного обслуговування;

безпечне функціонування транспорту;

додержання необхідних темпів і пропорцій розвитку національної транспортної системи;

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

створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту;

обмеження монополізму та розвиток конкуренції;

координацію роботи різних видів транспорту;

ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту;

охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту.

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

Місце і роль транспорту у суспільному виробництві визначає необхідність його пріоритетного розвитку, державної підтримки в задоволенні його потреб у транспортних засобах, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

### **Стаття 4. Органи, що здійснюють державне управління в галузі транспорту**

Державне управління в галузі транспорту здійснюють Міністерство транспорту України, місцеві Ради народних депутатів та інші спеціально уповноважені на те органи відповідно до їх компетенції.

**Стаття 5. Відносини підприємств транспорту загального користування з органами влади і самоврядування**

Відносини підприємств транспорту загального користування з центральними та місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування будуються на основі податків, податкових пільг, встановлених нормативів та інших економічних засобів відповідно до чинного законодавства України.

Втручання у господарську діяльність підприємств транспорту, відволікання їх експлуатаційного персоналу на інші роботи місцевими органами влади і самоврядування не допускається, крім випадків, передбачених законодавством України.

Органи управління транспортом сприяють органам влади і самоврядування у виконанні ними своїх повноважень щодо соціального та економічного розвитку транспорту, спільно з ними здійснюють програми захисту навколишнього природного середовища, розробляють і проводять узгоджені заходи для забезпечення безперебійної роботи транспорту у разі стихійного лиха, аварій, катастроф та під час ліквідації їх наслідків, координують роботу, пов'язану із запобіганням аваріям і правопорушенням на транспорті, а також організують взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування.

Органи влади і самоврядування у межах своїх повноважень подають допомогу підприємствам і організаціям транспорту у поліпшенні використання транспортних засобів відправниками (одержувачами) вантажів і розвитку (в тому числі на пайових засадах) будівельної індустрії, об'єднують кошти підприємств, організацій, колективних сільськогосподарських підприємств, селянських (фермерських) господарств, кооперативів (за їх згодою), а також бюджетні та позабюджетні кошти для вдосконалення транспортної мережі, будівництва вокзалів, шляхопроводів та інших об'єктів транспорту; організують взаємодію різних видів транспорту з метою більш ефективного їх використання, підвищення якості обслуговування.

Будівництво вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеропортів, пішохідних мостів, тунелів, пасажирських платформ, метрополітенів, придбання пасажирського рухомого складу,

утримання і упорядкування шляхів сполучення та інших об'єктів, пов'язаних із обслуговуванням пасажирів і перевезенням вантажів, здійснюються з використанням коштів державного і місцевих бюджетів та підприємств транспорту у порядку, встановленому законодавством України, а також з залученням добровільних внесків підприємств і організацій усіх форм власності та громадян.

#### **Стаття 6. Основи господарської діяльності підприємств транспорту**

Перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюються залізницями, пароплавствами, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами.

Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надання послуг на основі державних контрактів, державних замовлень і договорів на перевезення пасажирів і вантажів з урахуванням економічної ефективності провізних та переробних можливостей транспорту.

Комплексу транспортно-експедиційних послуг, пов'язаних з відправленням і отриманням вантажів, надається експедиторськими організаціями у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності.

#### **Стаття 7. Тарифи і платежі на транспорті**

Тарифи на транспортні послуги встановлюються відповідно до законодавства України.

Рівень тарифів на транспорті визначається відповідно до нормативних витрат на одиницю транспортної роботи, рівня рентабельності та оплати податків. Розрахунки із споживачами послуг транспорту загального користування проводяться на основі чинних тарифів у порядку, визначеному кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими актами законодавства України. Відшкодування збитків від безплатних перевезень пільгових категорій громадян регулюється нормативними актами Кабінету Міністрів України.

*(Частина друга статті 7 із змінами, внесеними згідно із Законом № 642/97-ВР від 18.11.97)*

Збір за користування шляхами сполучення України транспортними засобами іноземних власників і плата за транзитні перевезення здійснюються в порядку, що встановлюється Кабінетом Міністрів України.

#### **Стаття 8. Ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту**

Ліцензування окремих видів діяльності в галузі транспорту запроваджується з метою:

забезпечення безпеки і надійності роботи транспорту;

обмеження монополізму та розвитку конкуренції;

створення рівних умов для розвитку господарської діяльності підприємств транспорту.

Ліцензії на здійснення транспортної діяльності видаються Міністерством транспорту України та іншими уповноваженими на це органами в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

#### **Стаття 9. Майно підприємств транспорту**

Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту, шляхи сполучення, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями Міністерства транспорту України, є загальнодержавною власністю і належать до єдиної транспортної системи.

У загальнодержавній власності можуть також перебувати транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту, закріплені за підприємствами, об'єднаннями, установами та організаціями інших міністерств і відомств (відомчий транспорт).

Транспортні засоби, споруди, фінансові ресурси, устаткування транспорту та дорожнього господарства, закріплені за підприємствами, установами та організаціями місцевих Рад народних депутатів, належать до комунальної власності.

Транспортні засоби, споруди, устаткування транспорту можуть перебувати у власності підприємств, об'єднань, установ, організацій і громадян.

#### **Стаття 10. Вимоги до транспортних засобів**

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

## Стаття 11. Землі транспорту

Землями транспорту визнаються землі, надані в користування підприємствам і організаціям транспорту згідно із Земельним кодексом України, для виконання покладених на них завдань щодо експлуатації, ремонту, вдосконалення і розвитку об'єктів транспорту.

Розміри земельних ділянок, що надаються для зазначених цілей, визначаються відповідно до затверджених у встановленому порядку норм або проектно-технічної документації.

Розміщення споруд та інших об'єктів транспорту на землях, наданих в користування підприємствам транспорту, здійснюється за погодженням з місцевими органами влади і самоврядування.

Підприємства транспорту зобов'язані раціонально використовувати надані їм земельні ділянки, не порушувати інтереси інших землекористувачів (у тому числі орендарів), не допускати заболочення, погіршення якості земель і забруднення їх промисловими та іншими відходами, неочищеними стоками, вживати заходів для захисту ґрунтів від ерозії, здійснювати укріплення ярів, крутих схилів, пісків, а також додержувати інших вимог щодо охорони земель.

Відповідальність за утримання в належному стані земель, наданих у користування підприємствам і організаціям транспорту, і використання їх за цільовим призначенням покладається на керівників (власників) цих підприємств, установ і організацій.

З метою забезпечення належної експлуатації споруд та інших об'єктів транспорту, а також охорони земель від негативного впливу зазначених об'єктів на землях, наданих у користування підприємствам транспорту, можуть встановлюватися охоронні зони з особливими умовами землекористування.

## Стаття 12. Обов'язки та права підприємств транспорту

Підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати:

потреби громадян, підприємств і організацій у перевезеннях; обслуговування пасажирів під час довготривалих перевезень доброякісною питною водою, харчуванням, можливість задоволення інших біологічних потреб;

якісне і своєчасне перевезення пасажирів та вантажів;

виконання державних завдань (контрактів) щодо забезпечення потреб оборони і безпеки України;

безпеку перевезень;  
безпечні умови перевезень;  
запобігання аваріям і нещасним випадкам, усунення причин виробничого травматизму;  
охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу транспорту;  
права на пільги громадян щодо користування транспортом.  
Підприємства транспорту мають право:  
визначати термін і графік перевезень;  
призначати регулярні та додаткові рейси і маршрути перевезень;  
пропонувати рівень комфорту на вибір самих пасажирів;  
вимагати від пасажирів, відправників і одержувачів вантажів виконання вимог цього Закону, кодексів (статутів) окремих видів транспорту та інших нормативних актів України, що регулюють діяльність транспорту.

#### Стаття 13. Відповідальність підприємств транспорту

Відповідальність підприємств транспорту за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів, багажу, а також відповідальність перед пасажиром за несвочасне подання транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами України.

Підприємство транспорту, діяльність якого пов'язана з підвищеною небезпекою, несе матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажирів під час користування транспортом, у порядку, встановленому чинним законодавством України.

Підприємства транспорту відповідають за втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу та багажу у розмірі фактичної шкоди, якщо вони не доведуть, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з їх вини.

Підприємства транспорту несуть відповідальність за шкоду, заподіяну навколишньому природному середовищу, згідно з чинним законодавством України.

#### Стаття 14. Охорона вантажів і об'єктів транспорту

Підприємства транспорту забезпечують збереження вантажів та багажу з часу їх прийняття для перевезення і до видачі їх одержувачам, якщо інше не передбачено договором.



Охорона вантажів і об'єктів транспорту, а також проведення протипожежної профілактичної роботи та контроль за виконанням встановлених вимог пожежної безпеки, ліквідація пожеж на транспорті здійснюються працівниками підприємств транспорту у встановленому порядку.

Перелік вантажів, що підлягають спеціальній охороні та супроводу, затверджується Кабінетом Міністрів України. Порядок охорони та супроводу таких вантажів встановлюється Міністерством транспорту України.

Перелік військових вантажів, порядок охорони і супроводу їх караулами встановлюються Міністерством оборони України за погодженням з Міністерством транспорту України.

Охорона та супровід небезпечних і цінних вантажів за переліком, затвердженим Кабінетом Міністрів України, забезпечуються відправниками або одержувачами вантажів протягом усього шляху руху.

Порядок охорони та супроводу вантажів, що швидко псуються, визначається відправниками (одержувачами) вантажів самостійно і погоджується з Міністерством транспорту України.

Охорона громадського порядку, забезпечення особистої безпеки громадян, захист їх прав, свобод і законних інтересів, запобігання правопорушенням та їх припинення, виявлення і розкриття злочинів, розшук осіб, які їх вчинили, захист власності від злочинних посягань, державний пожежний нагляд на транспорті забезпечуються органами Міністерства внутрішніх справ України при сприянні підприємств транспорту.

#### Стаття 15. Організація роботи транспорту у надзвичайних умовах

Підприємства і організації транспорту вживають невідкладних заходів для ліквідації наслідків стихійного лиха (повінь, пожежа, замети тощо), аварій та катастроф, які призвели до порушення роботи транспорту.

Центральні та місцеві органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування, органи внутрішніх справ на транспорті та інші підрозділи Міністерства внутрішніх справ України, Цивільної оборони України, Збройних Сил України подають негайну допомогу у ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій та катастроф на транспорті та припиненні протизаконного втручання у діяльність транспорту, яке загрожує безпеці життя або здоров'ю людей, безпеці експлуатації транспортних засобів і збереженню вантажів.

*(Частина друга статті 15 із змінами, внесеними згідно із Законом № 2171-III від 21.12.2000)*

Збитки, заподіяні транспорту внаслідок навмисного блокування транспортних комунікацій та інших незаконних дій, спрямованих на порушення безперешкодної та безперервної роботи транспортних засобів, відшкодовуються транспортним підприємствам, установам і організаціям винними особами у встановленому законом порядку.

### Стаття 16. Безпека на транспорті

Підприємства транспорту зобов'язані забезпечувати безпеку життя і здоров'я громадян, безпеку експлуатації транспортних засобів, охорону навколишнього природного середовища.

Працівники, які безпосередньо забезпечують безпеку руху транспортних засобів, повинні мати відповідну професійну підготовку і за станом здоров'я бути здатними якісно виконувати свої обов'язки. Ці працівники, а також працівники, які зазнають впливу шкідливих і небезпечних умов праці, повинні проходити у встановленому порядку медичні обстеження.

Частини території підприємств, вокзалів, станцій, портів, пристаней, аеродромів і шляхів сполучення, де здійснюється рух транспортних засобів, проводяться маневрові та вантажно-розвантажувальні роботи, є зонами підвищеної небезпеки. Перебування громадян у цих зонах забороняється. Правила перебування в зоні підвищеної небезпеки і виконання в ній робіт встановлюються Міністерством транспорту України з урахуванням пропозицій заінтересованих організацій та за погодженням з місцевими органами влади і самоврядування.

Не допускається розміщення об'єктів, пов'язаних з виробництвом, зберіганням, навантажуванням, транспортуванням і розвантажуванням вибухових, легкозаймистих, радіоактивних і отруйних речовин поблизу місць загального користування, споруд, жилих масивів, природних територій та об'єктів, що підлягають особливій охороні. Мінімальна відстань від таких об'єктів визначається відповідними будівельними нормами та правилами, погодженими з Міністерством транспорту України, відповідними законодавчими актами.

Переобладнання всіх комунікацій, пов'язане з реконструкцією і ремонтом споруд транспорту, розташованих у смузі відведення шляхів сполучення, здійснюється власниками комунікацій за їх рахунок.

Відповідальність за дотримання встановлених нормативів при будівництві та експлуатації газопроводів, нафтопроводів та інших комунікацій, що перетинають залізничні колії та автомобільні дороги або межують з цими коліями і дорогами, несуть власники таких комунікацій.

Підприємства, установи та організації – відправники і одержувачі вибухових, легкозаймистих, радіоактивних, отруйних та інших небезпечних вантажів зобов'язані гарантувати безпеку їх перевезення, мати засоби і мобільні підрозділи для запобігання аварійним ситуаціям під час перевезення таких вантажів або ліквідації наслідків аварій.

Нагляд за забезпеченням безпеки руху транспортних засобів здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Питання безпеки руху транспортних засобів на території України, пов'язані з діяльністю транспорту інших держав, регулюються на основі норм, прийнятих в Україні, та міжнародних договорів України.

Перевезення пасажирів і вантажів повітряним, а в окремих випадках й іншими видами транспорту, підлягають обов'язковому контролю на відповідність їх вимогам безпеки у порядку, визначеному Міністерством транспорту України відповідно до чинного законодавства України.

#### **Стаття 17. Трудові відносини, соціальний захист і дисципліна працівників транспорту**

Трудові відносини, соціальний захист і дисципліна працівників транспорту регулюються Кодексом законів про працю України, іншими законодавчими актами України, статутами (положеннями) про дисципліну працівників окремих видів транспорту, що затверджуються Кабінетом Міністрів України ш погодженням з відповідними профспілками.

#### **Стаття 18. Страйки на транспорті**

Припинення роботи (страйк) на підприємствах транспорту може бути у разі невиконання адміністрацією підприємства умов тарифних угод, крім випадків, пов'язаних з перевезенням пасажирів, обслуговуванням безперервно діючих виробництв, а також, коли страйк становить загрозу життю і здоров'ю людини.

**Стаття 19.** Страхування працівників, які здійснюють експлуатацію транспортних засобів, а також пасажирів, багажу і вантажів на транспорті

Умови і порядок страхування працівників, які здійснюють експлуатацію транспортних засобів, пасажирів, багажу і вантажів на транспорті визначаються чинним законодавством України.

**Стаття 20.** Звітно-обліковий час на транспорті

На підприємствах транспорту, що безпосередньо беруть участь у перевезеннях, встановлюється єдиний звітно-обліковий час — київський.

## *Розділ II*

### *ТРАНСПОРТНА СИСТЕМА УКРАЇНИ*

**Стаття 21.** Єдина транспортна система України

Єдину транспортну систему України становлять: транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен); промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний транспорт; шляхи сполучення загального користування.

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

**Стаття 22.** Залізничний транспорт і його склад

До складу залізничного транспорту входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізничні шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші

підприємства, установи та організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток.

### **Стаття 23. Землі залізничного транспорту**

До земель залізничного транспорту належать землі, надані в користування підприємствам і організаціям залізничного транспорту відповідно до чинного законодавства України. До складу цих земель входять землі, які є смугою відведення залізниць, а саме землі, надані під залізничне полотно та його обслуговування, станції з усіма будівлями і спорудами енергетичного, локомотивного, вагонного, колійного, вантажного і пасажирського господарства, сигналізації та зв'язку, водопостачання, каналізації, захисні та укріплюючі насадження, службові, культурно-побутові приміщення та інші споруди, необхідні для забезпечення роботи залізничного транспорту.

*(Частина перша статті 23 в редакції Закону № 507-XIV від 17.03.99)*

Уздовж земель залізничного транспорту можуть встановлюватися охоронні зони.

*(Частина друга статті 23 в редакції Закону № 507-XIV від 17.03.99)*

Землі залізничного транспорту повинні утримуватися в належному санітарному стані і використовуватися для вирощування деревини, у тому числі ділової, та кормів для тваринництва.

### **Стаття 24. Морський транспорт і його склад**

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

### **Стаття 25. Землі морського транспорту**

До земель морського транспорту належать землі, надані в користування під:

морські порти з набережними, майданчиками, причалами,

вокзалами, будівлями, спорудами, устаткуванням, об'єктами загальнопортового і комплексного обслуговування флоту;

гідротехнічні споруди і засоби навігаційної обстановки, судноремонтні заводи, майстерні, бази, склади, радіоцентри, службові та культурно-побутові приміщення та інші споруди, що обслуговують морський транспорт.

До земель морського транспорту не належать території, насипані або наміті в акваторії за кошти портів.

Спорудження на підходах до портів (каналів) мостових, кабельних і повітряних переходів, водозабірних та інших об'єктів, а також спорудження радіосистем у зоні радіонавігаційних об'єктів погоджується з адміністрацією портів.

#### Стаття 26. Технічний нагляд за суднами

Технічний нагляд за суднами та їх класифікація незалежно від форм власності судна і його власника здійснюються класифікаційним товариством, обраним за пропозицією судновласника та за погодженням з Міністерством транспорту України.

#### Стаття 27. Річковий транспорт і його склад

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

#### Стаття 28. Землі річкового транспорту

До земель річкового транспорту належать землі, надані в користування під:

порти, спеціалізовані причали, пристані і затони з усіма технічними спорудами та устаткуванням, що обслуговують річковий транспорт;

пасажирські вокзали, павільйони і причали;

судноплавні канали, судноплавні, енергетичні та гідротехнічні споруди, службово-технічні будівлі;

берегоукріплювальні споруди і насадження;  
спеціальні насадження для вирощування деревини, в тому числі ділової;

вузли зв'язку, радіоцентри і радіостанції;

будівлі, берегові навігаційні знаки та інші споруди для обслуговування водних шляхів, судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, майстерні, судноверфі, відстойно-ремонтні пункти, склади, матеріально-технічні бази, інженерні мережі, службові та культурно-побутові приміщення, інші об'єкти, що забезпечують роботу річкового транспорту.

Для робіт, пов'язаних із судноплаством і сплавом на внутрішніх водних шляхах, поза населеними пунктами виділяється у встановленому порядку берегова смуга. Землі берегової смуги не вилучаються у землекористувачів і використовуються відповідно до чинного законодавства України.

#### **Стаття 29. Технічний, класифікаційний і судноплавний нагляд за річковими суднами**

Технічний, класифікаційний і судноплавний нагляд за річковими суднами здійснюється Українською державною інспекцією Регістру та безпеки судноплавства у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

#### **Стаття 30. Автомобільний транспорт і його склад**

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

#### **Стаття 31. Землі автомобільного транспорту та дорожнього господарства**

До земель автомобільного транспорту належать землі, видані в користування під споруди і устаткування енергетичного, гаражного та паливно-роздавального господарства, автовокзали, автостанції, лінійні виробничі споруди, службово-технічні будівлі, станції технічного обслуговування, автозаправні станції, автотранспортні, транспортно-експедиційні

підприємства, авторемонтні заводи, бази, вантажні двори, майданчики контейнерні та для причеплення, службові та культурно-побутові приміщення й інші об'єкти, що забезпечують роботу автомобільного транспорту.

До земель дорожнього господарства належать землі, надані в користування під проїзну частину, узбіччя, земляне полотно, декоративне озеленення, резерви, кювети, мости, тунелі, транспортні розв'язки, водопропускні споруди, підпірні стінки, смуги відведення і розташовані в їх межах інші дорожні споруди та обладнання.

До складу земель дорожнього господарства входять також землі, що знаходяться за межами смуг відведення, якщо на них розміщені споруди, що забезпечують функціонування автомобільних доріг, а саме:

паралельні об'їзні дороги, паромні переправи, снігозахисні споруди і насадження, протилавинні та протисельові споруди, вловлюючі з'їзди;

майданчики для стоянки транспорту і відпочинку, підприємства та об'єкти служби дорожнього сервісу;

будинки (в тому числі жилі) та споруди дорожньої служби з виробничими базами;

придорожні лісосмуги для захисту доріг і вирощування деревни, в тому числі ділової.

Землі, що знаходяться під автомобільними дорогами загального користування та їх спорудами, надаються дорожнім організаціям у користування відповідно до чинного законодавства.

### Стаття 32. Авіаційний транспорт і його склад

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

### Стаття 33. Землі авіаційного транспорту

До земель авіаційного транспорту належать землі, надані в користування під:

аеропорти, аеродроми, відокремлені споруди (об'єкти уп-



равління повітряним рухом, радіонавігації та посадки, очисні та інші споруди), службово-технічні території з будівлями та спорудами, що забезпечують роботу авіаційного транспорту; вертольотні станції, включаючи вертольотодроми, службово-технічні території з усіма будівлями та спорудами; ремонтні заводи цивільної авіації, аеродроми, вертольотодроми, гідроаеродроми та інші майданчики для експлуатації повітряних суден; службові об'єкти, що забезпечують роботу авіаційного транспорту.

#### Стаття 34. Міський електротранспорт і його склад

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

#### Стаття 35. Землі міського електротранспорту

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

#### Стаття 36. Відомчий транспорт

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

Підприємства та організації, які мають відомчий транспорт, повинні забезпечувати його розвиток і утримання на

рівні, що відповідає вимогам безпеки при наданні транспортних послуг.

Відносини підприємств, які мають відомчий транспорт, з підприємствами, установами, організаціями та громадянами, яким вони надають транспортні послуги, та підприємствами транспорту загального користування регулюються кодексами (статутами) окремих видів транспорту.

### **Стаття 37. Трубопровідний транспорт**

Відносини в галузі трубопровідного транспорту регулюються Законом України «Про трубопровідний транспорт» та іншими нормативно-правовими актами України.

*(Стаття 37 в редакції Закону № 650/97-ВР від 19.11.97)*

### **Стаття 38. Використання лісових смуг і земель транспортними підприємствами**

Поряд з прямим призначенням лісових смуг, що обслуговуються підприємствами транспорту, в лісопосадках може вирощуватися ділова деревина (хвойні дерева, береза, липа тощо).

Підприємства дорожнього господарства повинні проводити на магістральних дорогах з інтенсивним рухом заміну плодкових дерев у лісосмугах на породи дерев промислового призначення для запобігання випадкам отруєння плодами дерев, насиченими шкідливими речовинами вихлопних газів автомобільного транспорту.

Керівники підприємств транспорту несуть відповідальність за забруднення земель, прилеглих до транспортних магістралей, бур'янами.

### **Стаття 39. Взаємодія підприємств різних видів транспорту**

Відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів та вантажів визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами).

Розроблення та укладання вузлових угод здійснюється в порядку, який встановлюється Кабінетом Міністрів України.

### **Стаття 40. Координація діяльності всіх видів транспорту**

Координація діяльності всіх видів транспорту здійснюється Міністерством транспорту України.

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

### *Розділ III* **ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ**

#### **Стаття 41. Контроль за додержанням законодавства на транспорті**

Контроль за додержанням законодавства на транспорті здійснюють відповідні органи виконавчої влади і органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень.

#### **Стаття 42. Міжнародні договори**

Якщо міжнародним договором, укладеним Україною, встановлено інші правила, ніж ті, що містяться у законодавстві України про транспорт, то застосовуються правила відповідного міжнародного договору.

*м. Київ, 10 листопада 1994 року*  
**№ 232/94-ВР**

## ЗАКОН УКРАЇНИ

## Про трубопровідний транспорт

(Відомості Верховної Ради (ВВР), 1996, № 29, ст. 139)  
(Вводиться в дію Постановою ВР № 193/96-ВР від 15.05.96,  
ВВР, 1996, № 29, ст. 140)

Цей Закон визначає правові, економічні та організаційні засади діяльності трубопровідного транспорту.

**Стаття 1. Визначення термінів**

У цьому Законі наведені нижче терміни вживаються у такому значенні:

**магістральний трубопровід** — технологічний комплекс, що функціонує як єдина система і до якого входить окремий трубопровід з усіма об'єктами і спорудами, зв'язаними з ним єдиним технологічним процесом, або кілька трубопроводів, якими здійснюються транзитні, міждержавні, міжрегіональні поставки продуктів транспортування споживачам, або інші трубопроводи, спроектовані та збудовані згідно з державними будівельними вимогами щодо магістральних трубопроводів;

**промислові трубопроводи** — всі інші немагістральні трубопроводи в межах виробництв, а також нафтобазові, внутрішньо-промислові нафто-, газо- і продуктопроводи, міські газопровідні, водопровідні, теплопровідні, каналізаційні мережі, розподільчі трубопроводи водопостачання, меліоративні системи тощо;

**технічний коридор** — земельна ділянка, в межах якої прокладено систему трубопроводів і комунікацій;

**виконавча зйомка** — нанесення розташування об'єкта на план землекористування та на інші картографічні матеріали;

**дефектоскопія внутрішньої порожнини трубопроводу** — визначення, реєстрування або передавання геометричних, фізичних та інших параметрів трубопроводу і його антикорозійного покриття, які характеризують його технічну надійність, за допомогою комплексу приладів, що розміщуються всередині трубопроводу;

**діагностика** — комплекс технічних заходів щодо визначення технічних параметрів трубопроводу.

**Стаття 2. Система трубопровідного транспорту України**

Систему трубопровідного транспорту України становлять: магістральний трубопровідний транспорт; промисловий трубопровідний транспорт.

### **Стаття 3. Законодавство про трубопровідний транспорт і його мета**

Відносини в галузі трубопровідного транспорту регулюються Законом України «Про транспорт» (232/94-ВР), цим Законом та іншими актами законодавства України.

Відносини підприємств трубопровідного транспорту в Україні, власниками яких є інші держави, регулюються цим Законом у частині, яка не суперечить міждержавним договорам України.

Нормативні акти, що визначають правила проектування, будівництва, експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту, організацію безпеки та охорони праці під час їх будівництва та експлуатації, пожежної, екологічної безпеки та санітарні норми є обов'язковими для підприємств, установ, організацій та громадян.

Метою законодавства про трубопровідний транспорт є регулювання відносин на всіх етапах створення та функціонування (проектування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо) трубопровідного транспорту, встановлення гарантій безпеки життя та здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середовища і національного багатства України від можливого негативного впливу під час експлуатації об'єктів цього виду транспорту.

Особливості застосування Закону України «Про підприємства в Україні» щодо підприємств трубопровідного транспорту визначаються цим Законом, а також актами Кабінету Міністрів України, що видаються на його основі.

### **Стаття 4. Сфера дії Закону про трубопровідний транспорт**

Дія цього Закону поширюється на відносини в галузі трубопровідного транспорту, призначеного для транспортування вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин з місць їх знаходження, видобутку (промислів), виготовлення або зберігання до місць їх переробки чи споживання, перевантаження та подальшого транспортування.

Особливості застосування цього Закону щодо функціонування промислового трубопровідного транспорту визначаються Кабінетом Міністрів України.

### **Стаття 5. Суб'єкти правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту**

Суб'єктами правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту є юридичні і фізичні особи, діяльність яких безпосередньо стосується:

оборони держави;

науково-дослідних, пошукових, проектно-конструкторських, експертних та інших інженерних робіт і послуг у цій галузі;

будівельних, будівельно-монтажних, спеціалізованих монтажних, ремонтних, налагоджувальних, пускових та інших робіт і послуг у цій галузі;

експлуатації трубопроводів;

виробництва і поставок будівельних та конструкційних матеріалів, обладнання, машин, механізмів, контрольно-вимірювальних приладів та іншого обладнання для підприємств, їх об'єднань і організацій, діяльність яких пов'язана з проектуванням, будівництвом, комплектацією та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту;

забезпечення захисту персоналу і населення, а також навколишнього природного середовища під час будівництва, експлуатації, капітального ремонту та реконструкції об'єктів трубопровідного транспорту;

забезпечення безпеки на трубопровідному транспорті;

зовнішньоекономічних відносин у сфері трубопровідного транспорту;

державного нагляду і контролю за будівництвом і експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту.

#### **Стаття 6. Основні принципи державної політики у сфері трубопровідного транспорту**

Основними принципами державної політики у сфері трубопровідного транспорту, враховуючи його пріоритетність в економіці України, є:

забезпечення надійного та безпечного функціонування трубопровідного транспорту;

забезпечення виконання першочергових завдань, спрямованих на підтримку обороноздатності держави;

координація науково-дослідних, пошукових, проектно-конструкторських, експертних та інших інженерних робіт і послуг у цій галузі;

сприяння реконструкції і модернізації діючих об'єктів, оснащення їх сучасним ефективним обладнанням, автоматизованими системами обліку і контролю тощо;

зменшення енергетичної залежності України від держав — експортерів традиційних енергоносіїв (нафти, газу та продуктів їх переробки);

додержання екологічної безпеки трубопровідного транспорту;

захист економічних інтересів України та законних інтересів підприємств і організацій трубопровідного транспорту;

забезпечення якісних та безпечних послуг при транспортуванні енергоносіїв та хімічних продуктів через територію України;

сприяння раціональному транспортуванню вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин;

сприяння міжнародному співробітництву у сфері трубопровідного транспорту.

#### **Стаття 7. Трубопровідний транспорт як об'єкт власності**

Магістральний трубопровідний транспорт має важливе народногосподарське та оборонне значення і є державною власністю України.

Приватизація, а також зміна власності державних підприємств магістрального трубопровідного транспорту забороняється.

Зміна форм власності промислового трубопровідного транспорту здійснюється згідно з чинним законодавством.

#### **Стаття 8. Органи, що здійснюють державне управління у сфері трубопровідного транспорту**

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

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

#### **Стаття 9. Відносини підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту з місцевими органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами та організаціями**

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування у межах своїх повноважень:

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

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

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

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

приймають від підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту матеріали виконавчої зйомки і надають їх іншим підприємствам, установам та організаціям у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Роботи, пов'язані з ліквідацією і попередженням аварійних ситуацій на діючих трубопроводах, виконуються негайно з повідомленням про це відповідних органів державної виконавчої влади, представницьких органів та органів місцевого самоврядування, територіальних штабів Цивільної оборони України.

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування, власники землі і землекористувачі, що сприяють відведенню земель під об'єкти трубопровідного транспорту, рішення про будівництво яких було прийнято у встановленому чинним законодавством України порядку, мають пріоритетне право на забезпечення продуктами транспортування.

Взаємовідносини суб'єктів, яким передано в управління об'єкти трубопровідного транспорту, лінії електропередач, зв'язку, залізниці, автомобільні дороги та інші комунікації, що проходять в одному технічному коридорі або перетинаються, здійснюються на основі договорів, якими передбачаються права і обов'язки сторін щодо проведення спільних заходів, спрямованих на підвищення надійності експлуатації споруд та об'єктів трубопровідного транспорту.

Підприємства, установи та організації, що експлуатують трубопроводи, які підпорядковані різним відомствам, але розташовані в одному технічному коридорі, повинні узгодити умови їх експлуатації, а також мати погоджений з Міністерством оборони України та Штабом Цивільної оборони Украї-



ня план взаємодії і взаємодопомоги під час виконання робіт в особливий період.

### **Стаття 10. Контроль у сфері трубопровідного транспорту**

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

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

### **Стаття 11. Землі трубопровідного транспорту**

До земель трубопровідного транспорту належать земельні ділянки, на яких збудовано наземні і надземні трубопроводи та їх споруди, а також наземні споруди підземних трубопроводів.

Правовий статус земель трубопровідного транспорту визначається Земельним, Лісовим та Водним кодексами України.

### **Стаття 12. Основи господарської діяльності підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту**

Господарська діяльність підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту визначається цим Законом та іншими актами законодавства України.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту здійснюють приймання, збереження, перевантаження і транспортування трубопроводами, у тому числі з метою транзиту, вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин на основі договорів з урахуванням економічної ефективності та пропускної спроможності магістральних трубопроводів.

Економічні та соціальні відносини підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту, що виникають у

процесі їх діяльності, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди.

Зовнішньоекономічна діяльність підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту регулюється актами законодавства України, що регламентують зовнішньоекономічні відносини.

### **Стаття 13. Ліцензування та сертифікація робіт на трубопровідному транспорті**

Діяльність, пов'язана з проектуванням, будівництвом, ремонтом та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту, здійснюється на підставі спеціального дозволу (ліцензії) і підлягає обов'язковій сертифікації. Ліцензії видаються уповноваженими на те центральними органами державної виконавчої влади у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

### **Стаття 14. Організаційна структура підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту**

Організаційна структура підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту залежить від покладених на них завдань, визначається самими підприємствами, установами та організаціями і затверджується органами, що здійснюють управління майном цих підприємств. Ці органи визначаються Кабінетом Міністрів України.

### **Стаття 15. Екологічна експертиза на трубопровідному транспорті**

Для визначення екологічної безпеки під час розміщення, будівництва нових і реконструкції діючих об'єктів трубопровідного транспорту, а також під час їх експлуатації проводиться обов'язкова державна екологічна експертиза у порядку, встановленому законодавством України.

### **Стаття 16. Права та обов'язки підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту**

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту мають право:

контролювати виконання робіт, визначених Правилами охорони магістральних трубопроводів, що затверджуються Кабінетом Міністрів України;

порушувати питання про притягнення проектних організацій до відповідальності за помилкові проектні рішення в порядку, встановленому законодавством України;

на пріоритетне забезпечення на їх вимогу матеріально-технічними ресурсами в необхідних обсягах, асортименті та належної номенклатури через систему державного замовлення;

на енергозабезпечення об'єктів трубопровідного транспорту за першою категорією надійності;

вимагати від будівельних підприємств проведення передпускової діагностики, дефектоскопії внутрішньої порожнини трубопроводу та виконавчої зйомки;

формуванню спеціальних підрозділів з бронюванням персоналу служби експлуатації та ремонту трубопроводів для підвищення їх надійності та технічного прикриття в особливий період.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту зобов'язані забезпечувати:

постачання споживачам вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин відповідно до умов договорів;

дотримання діючих норм і правил безпеки та технічної експлуатації трубопроводів, правил пожежної охорони та охорони навколишнього природного середовища;

приймання в експлуатацію об'єктів, побудованих без порушень будівельних норм і правил;

діагностичний контроль за станом трубопроводів діючими методами згідно з правилами технічної експлуатації та нормативними актами з діагностики;

технічне перезасвідчення об'єктів трубопровідного транспорту після досягнення ними амортизаційного строку служби у разі передчасного старіння, спрацьованості і часткової втрати надійності та безпеки;

консервацію трубопроводів, що з тих чи інших причин не функціонують більше одного року, із забезпеченням постійного технічного нагляду за станом трубопроводів з метою підтримки їх експлуатаційної придатності;

передачу матеріалів виконавчої зйомки, оформлених у встановленому порядку будівельно-монтажними організаціями і замовником, місцевим органам державної виконавчої влади і органам місцевого самоврядування для нанесення їх на районні карти землекористування, які у встановленому порядку надають відомості про місцезнаходження трубопроводів заінтересованим підприємствам, установам та організаціям;

створення спеціалізованих формувань для проведення ремонтно-відбудовчих робіт на випадок аварії чи катастрофи на трубопроводах;

вжиття негайних заходів щодо ліквідації наслідків стихійного лиха, аварій, які призвели до порушення роботи підприємств трубопровідного транспорту, і повідомлення про це відповідних органів державного нагляду та контролю, територіальних штабів Цивільної оборони України, Міністерства охорони навколишнього природного середовища та ядерної безпеки України, а також місцевих органів державної виконавчої влади, представницьких органів та органів місцевого самоврядування;

відшкодування власникам землі і землекористувачам заподіяної шкоди під час ліквідації аварій і проведення ремонту;

складання з місцевими органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування спільних планів заходів, пов'язаних із виконанням робіт в умовах надзвичайного стану;

охорону об'єктів трубопровідного транспорту.

**Стаття 17. Моніторинг на трубопровідному транспорті токсичних хімічних продуктів, зріджених вуглеводневих газів та широкої фракції легких вуглеводнів**

Підприємства трубопровідного транспорту зобов'язані здійснювати моніторинг поставок трубопроводами токсичних хімічних продуктів, зріджених вуглеводневих газів та широкої фракції легких вуглеводнів.

Збір, обробка, збереження та аналіз інформації про стан транспортування трубопроводами токсичних хімічних продуктів, зріджених вуглеводневих газів та широкої фракції легких вуглеводнів здійснюються відповідними органами державної виконавчої влади в межах єдиної системи державного моніторингу відповідно до чинного законодавства України.

**Стаття 18. Організація роботи підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту в умовах надзвичайного стану**

До переліку робіт, які виконуються в умовах надзвичайного стану, включаються роботи, пов'язані з ліквідацією наслідків стихійного лиха (повені, пожежі, замети тощо), аварій та

катастроф, які призвели до порушення роботи трубопровідного транспорту.

Підприємства, установи та організації, а також громадяни, які виявили пошкодження трубопроводу чи вихід (витікання) продукту, що транспортується, зобов'язані терміново повідомити про це підприємство, що експлуатує трубопровід, або місцеві органи державної виконавчої влади чи представницькі органи та органи місцевого самоврядування.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту разом з місцевими органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування, на підпорядкованій території яких прокладено трубопроводи, з уповноваженими Міністерством оборони України органами, іншими заінтересованими підприємствами та організаціями розробляють плани спільних заходів щодо забезпечення умов безаварійної експлуатації об'єктів трубопровідного транспорту і виконання робіт в умовах надзвичайного стану, які погоджуються з територіальними штабами Цивільної оборони України.

Інформування населення щодо виникнення умов надзвичайного стану здійснюють місцеві органи державної виконавчої влади.

Плани спільних заходів щодо взаємодії в умовах надзвичайного стану затверджуються відповідними органами державного нагляду і контролю, а також місцевими органами державної виконавчої влади, представницькими органами та органами місцевого самоврядування.

Підприємства трубопровідного транспорту розробляють і затверджують плани ліквідації можливих аварій, які переглядаються щорічно в разі заміни технологічного обладнання.

З метою зміцнення обороноздатності України та забезпечення взаємодії підприємств трубопровідного транспорту із спеціалізованими частинами Міністерства оборони України в ході виконання робіт в умовах надзвичайного стану при органах, що здійснюють управління майном цих підприємств, створюється представництво Міністерства оборони України.

На особливий період представництво Міністерства оборони України створюється також при відповідному центральному органі державної виконавчої влади, яке виконує функції органу державного управління магістральних нафтопродуктопроводів.

**Стаття 19. Охорона об'єктів трубопровідного транспорту**

Охорона об'єктів магістрального трубопровідного транспорту здійснюється спеціальними відомчими підрозділами цих підприємств, порядок роботи яких визначається Правилами охорони магістральних трубопроводів, затвердженими Кабінетом Міністрів України.

Охорона (у тому числі пожежна) найбільш важливих об'єктів трубопровідного транспорту, включаючи лінійну частину, перелік яких встановлюється Кабінетом Міністрів України, здійснюється також органами Міністерства внутрішніх справ України на договірних засадах.

**Стаття 20. Відповідальність за порушення законодавства про трубопровідний транспорт**

Порушення законодавства України про трубопровідний транспорт тягне за собою встановлену законодавством України дисциплінарну, адміністративну, цивільну і кримінальну відповідальність.

Відповідальність за порушення законодавства про трубопровідний транспорт несуть особи, винні у:

недотриманні вимог Правил охорони магістральних трубопроводів;

навмисному пошкодженні, руйнуванні та розкраданні обладнання об'єктів трубопровідного транспорту, крадіжках товарної продукції, що транспортується трубопровідним транспортом, а також у завданій навколишньому природному середовищу шкоді;

допущенні браку в процесі випуску неякісних будівельних та конструкційних матеріалів, комплектуючого обладнання об'єктів трубопровідного транспорту;

чиненні перешкод щодо виконання робіт (заходів), пов'язаних з попередженням та ліквідацією наслідків стихійного лиха, аварій та катастроф органами державної виконавчої влади, підприємствами, установами та організаціями, а також окремими громадянами;

недотриманні правил безпеки підприємствами трубопровідного транспорту, в тому числі екологічної безпеки;

невиконанні розпоряджень та притисів органів, які здійснюють державний контроль і нагляд;

невиконанні погоджених планів взаємодії під час здійснення робіт в умовах надзвичайного стану.

Законодавством України може бути встановлена відповідальність і за інші порушення законодавства про трубопровідний транспорт.

Підприємства, установи та організації, які виготовляють і поставляють для об'єктів трубопровідного транспорту обладнання, труби та інше устаткування, несуть відповідальність за його якість і технічний рівень відповідно до діючих стандартів, а також за всі приховані дефекти, виявлені в процесі експлуатації об'єкта, і відшкодовують у зв'язку з цим підприємствам трубопровідного транспорту заподіяну шкоду згідно з чинним законодавством України.

Будівельно-монтажна організація протягом першого року експлуатації об'єкта трубопровідного транспорту має за свій рахунок усунути виявлені в процесі експлуатації дефекти будівельно-монтажного характеру.

#### **Стаття 21. Відшкодування шкоди та витрат**

Місцеві органи державної виконавчої влади, представницькі органи та органи місцевого самоврядування, підприємства, установи та організації, а також громадяни зобов'язані відшкодувати завдану підприємствам трубопровідного транспорту шкоду в порядку та розмірах, визначених чинним законодавством України.

Підприємства, установи та організації трубопровідного транспорту згідно з чинним законодавством України відшкодовують витрати підприємствам, установам і організаціям, які брали участь у ліквідації наслідків аварій, що виникли в умовах надзвичайного стану на об'єктах трубопровідного транспорту, а також шкоду, завдану власникам землі і землекористувачам. Шкода, заподіяна здоров'ю, а також майну громадян внаслідок аварій на зазначених об'єктах, підлягає відшкодуванню в повному обсязі за рахунок підприємств, установ та організацій трубопровідного транспорту.

## ЗАКОН УКРАЇНИ

## Про залізничний транспорт

(Відомості Верховної Ради (ВВР), 1996, № 40, ст. 183)  
(Вводиться в дію Постановою ВР № 274/96-ВР від 04.07.96, ВВР,  
1996, № 40, ст. 184)  
(З змінами, внесеними згідно із Законом № 2921-III від 10.01.2002)

Цей Закон визначає основні правові, економічні та організаційні засади діяльності залізничного транспорту загально-го користування, його роль в економіці і соціальній сфері України, регламентує його відносини з органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, іншими видами транспорту, пасажирями, відправниками та одержувачами вантажів, багажу, вантажобагажу і пошти з урахуванням специфіки функціонування цього виду транспорту як єдиного виробничо-технологічного комплексу.

## Розділ I

## ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ

## Стаття 1. Визначення основних понять

У цьому Законі основні поняття вживаються в такому значенні:

залізничний транспорт — виробничо-технологічний комплекс організацій і підприємств залізничного транспорту загального користування, призначений для забезпечення потреб суспільного виробництва і населення країни в перевезеннях у внутрішньому і міжнародному сполученнях та надання інших транспортних послуг усім споживачам без обмежень за ознаками форми власності та видів діяльності тощо;

залізниця — статутне територіально-галузеве об'єднання, до складу якого входять підприємства, установи та організації залізничного транспорту і яке, при централізованому управлінні, здійснює перевезення пасажирів та вантажів у визначеному регіоні транспортної мережі;

пряме залізничне сполучення — перевезення вантажів і пасажирів у межах двох і більше залізниць України;



пряме змішане сполучення — перевезення, що здійснюється залізницями разом з іншими видами транспорту за єдиним транспортним документом, складеним на весь шлях;

міжнародне залізничне сполучення — перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти між Україною та іноземними державами;

непряме міжнародне сполучення — перевезення між Україною та іноземними державами з переоформленням транспортного документа в процесі транспортування;

вантаж — матеріальні цінності, які перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього вантажному рухомому складі;

багаж — речі та інші матеріальні цінності, що відправляються пасажиром за окрему плату за наявності проїзних документів у багажному вагоні, який прямує в тому ж напрямку, що і пасажир;

вантажобагаж — вантаж, що перевозиться в пасажирських і поштово-багажних поїздах;

транспортні засоби — залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнери;

промисловий залізничний транспорт — транспортно-технологічний комплекс, який забезпечує системне переміщення вантажів у процесі виробництва (між виробництвами, виробничими циклами, окремими операціями або підприємствами в цілому) та взаємодію із залізничним транспортом загального користування і не належить до нього;

під'їзні колії — залізничні колії, які призначені для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств, організацій та установ у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.

## **Стаття 2. Залізничний транспорт у народногосподарському комплексі та соціальній сфері держави**

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

Залізниці у взаємодії з іншими видами транспорту повинні своєчасно і якісно здійснювати перевезення пасажирів і вантажів, забезпечувати безпеку руху, розвивати сферу транспортного обслуговування народного господарства та населення.

### Стаття 3. Законодавство про залізничний транспорт

Законодавство про залізничний транспорт загального користування складається із Закону України «Про транспорт», цього Закону, Статуту залізниць України, який затверджується Кабінетом Міністрів України, та інших актів законодавства України.

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

### Стаття 4. Управління залізничним транспортом

З метою забезпечення державних і суспільних інтересів, свободи підприємництва і формування ринку транспортних послуг, безпеки перевезень, захисту навколишнього природного середовища Кабінет Міністрів України визначає умови і порядок організації діяльності залізничного транспорту загального користування, сприяє його пріоритетному розвитку, надає підтримку в задоволенні потреб залізниць у рухомому складі, матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах.

Залізниця є основною організаційною ланкою на залізничному транспорті. Створення, реорганізація, ліквідація та визначення територіальних меж залізниць, призначення і звільнення їх керівників здійснюються рішеннями Кабінету Міністрів України за поданням Міністерства транспорту України.

Повноваження, права та обов'язки залізниць визначаються цим Законом, їх статутами. Затвердження статутів залізниць здійснюється Міністерством транспорту України за погодженням з Міністерством економіки України та Антимонопольним комітетом України.

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

Управління залізницями та іншими підприємствами залізничного транспорту, що належать до загальнодержавної власності, здійснюється органом управління залізничним транспортом — Державною адміністрацією залізничного транспорту України (далі — Укрзалізниця), підпорядкованим Міністерству транспорту України.

Управління процесом перевезень у внутрішньому і міжнародному сполученнях, а також регулювання виробничо-господарської діяльності у сфері організації і забезпечення цього процесу залізницями, підприємствами, установами та організаціями проводиться централізовано і належать виключно до компетенції Укрзалізниці, яка здійснює функції господарюючого суб'єкта.

#### **Стаття 5. Майно залізничного транспорту**

Майно, закріплене за залізницями, підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту загального користування, є загальнодержавною власністю.

Управління майном підприємств залізничного транспорту загального користування здійснюється Укрзалізницею в межах повноважень, визначених чинним законодавством України.

Рішення про закріплення транспортних засобів та їх безоплатну передачу однією залізницею або підприємством залізничного транспорту загального користування іншим залізницям та підприємствам без зміни форми власності приймаються Укрзалізницею.

Передача в оренду, обмін та надання безкоштовно в тимчасове користування, а також виведення з експлуатації рухомого складу і контейнерів, що перебувають у загальнодержавній власності, здійснюються залізницями та підприємствами залізничного транспорту загального користування за погодженням з Укрзалізницею.

Приватизація цілісних майнових комплексів, підприємств і структурних підрозділів, не пов'язаних з діяльністю залізниць, окремих інвентарних об'єктів та об'єктів незавершено-

го будівництва, що належать залізницям та підприємствам залізничного транспорту загального користування, здійснюється за погодженням з Міністерством транспорту України та Укрзалізницею відповідно до чинного законодавства України з питань приватизації.

#### **Стаття 6. Землі залізничного транспорту та охоронні зони**

Землі, що надаються в користування залізничному транспорту загального користування, та їх склад визначаються Законом України «Про транспорт».

Смуга відведення — це землі залізничного транспорту, що зайняті залізничним полотном, інженерними та штучними спорудами, обладнанням, лінійно-колійними та іншими технологічними будівлями, пристроями залізничної сигналізації, енергетики та зв'язку, лініями електропостачання, захисними лісонасадженнями, спорудами тощо.

Для забезпечення у межах смуги відведення нормальної експлуатації залізничних колій, ліній електропостачання та зв'язку, інших пристроїв та об'єктів залізничного транспорту загального користування, а також у місцях, де є небезпека зсувів, обвалів, розмивів, селей, снігозанесень та інших небезпечних впливів, встановлюються охоронні зони.

Охоронні зони — ділянки землі, прилеглі до земель залізничного транспорту загального користування і необхідні для забезпечення збереження, міцності та стійкості споруд, пристроїв та інших об'єктів залізничного транспорту.

Порядок встановлення охоронних зон, їх розміри і режим користування визначаються Кабінетом Міністрів України.

#### **Стаття 7. Відносини залізниць з місцевими органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та представницькими органами**

Відносини залізниць з місцевими органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування та місцевими представницькими органами базуються на податковій і договірній основах відповідно до чинного законодавства України.

До компетенції цих органів належать: контроль за роботою залізничного приміського пасажирського транспорту і вокзалів, погодження тарифів у приміських сполученнях, погодження питання щодо пунктів зупинок, закриття залізничних

станцій для обслуговування пасажирів, автомобільних переїздів через залізничні колії.

На місцеві органи державної виконавчої влади і органи місцевого самоврядування покладається організація виконання робіт з благоустрою привокзальних площ, спорудження та впорядкування під'їздів до залізничних станцій, забезпечення їх телефонним зв'язком та транспортним сполученням з населеними пунктами за місцем розташування станцій, запобігання правопорушенням на залізницях. Місцеві органи державної виконавчої влади та органи місцевого самоврядування взаємодіють із залізницями з метою поліпшення використання транспортних засобів власниками вантажів, злагоженої роботи з іншими видами транспорту, розвитку (в тому числі на пайових засадах) транспортної і соціальної інфраструктури щодо обслуговування пасажирів та економіки регіонів.

Органи управління залізничним транспортом разом з відповідними місцевими органами державної виконавчої влади, органами місцевого самоврядування, місцевими представницькими органами вирішують питання експлуатації малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій, а також залізничних під'їзних колій, що перебувають на балансі залізниць.

У разі неприйняття органами місцевого самоврядування або іншими представницькими органами (протягом 6 місяців після звернення залізниці) рішень про компенсацію збитків з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями, станціями та під'їзними коліями, Укрзалізниця за погодженням з Міністерством транспорту України має право прийняти рішення про закриття малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій та залізничних під'їзних колій.

## *Розділ II*

### *ОСНОВНІ ЕКОНОМІЧНІ ТА ФІНАНСОВІ ЗАСАДИ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ*

#### **Стаття 8. Основи організації перевезень на залізничному транспорті**

Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізничним транспортом загального користування організується на договірних засадах. Для забезпечення вико-

нання договірних зобов'язань здійснюється перспективне та поточне планування перевезень.

Умови та порядок організації перевезень, у тому числі в прямому змішаному сполученні, за участю залізниць та інших видів транспорту, нормативи якості вантажних перевезень (терміни доставки, безпека перевезень, схоронність вантажів) та обслуговування пасажирів, відправників і одержувачів вантажів визначаються Статутом залізниць України, Правилами перевезень вантажів та Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України.

### Стаття 9. Тарифи на залізничні перевезення

Встановлення тарифів на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) у межах України здійснюється на підставі державної бюджетної, цінової та тарифної політики у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Тарифи на перевезення пасажирів і багажу в приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами державної виконавчої влади. При рівні тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів.

Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні встановлюються відповідно до міжнародних договорів та чинного законодавства України.

Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу, пошти, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, провадяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству.

Для захисту інтересів окремих категорій громадян на пасажирських перевезеннях, у тому числі приміських, можуть передбачатися пільгові тарифи. Збитки залізничного транспорту загального користування від їх використання відшкодовуються залізницям за рахунок державного або місцевих бюджетів залежно від того, яким органом прийнято рішення щодо введення відповідних пільг.

**Стаття 10. Основи виробничо-фінансової та інвестиційної діяльності на залізничному транспорті**

Підприємства та організації залізничного транспорту загального користування здійснюють свою діяльність на основі поєднання принципів державного регулювання та ринкових відносин.

Економічні взаємовідносини між залізницями, включаючи розподіл доходів (прибутку) від перевезень, розрахунки, пов'язані з незабезпеченням схоронності вантажу та пошкодженням технічних засобів, розрахунки із заводами за ремонт рухомого складу та випуск запасних частин, іншими підприємствами, установами та організаціями залізничного транспорту загального користування, пов'язаними з організацією та забезпеченням процесу перевезень, регулюються виходячи з єдиної технології роботи в порядку, який визначає Укрзалізниця, а також на підставі угод між цими підприємствами, установами та організаціями, що укладаються відповідно до визначеного порядку.

Доходи залізниць за перевезення вантажів і пасажирів у прямому сполученні формуються з урахуванням їх конкретного внеску в процес перевезень. Організація розрахунків за ці перевезення та використання рухомого складу здійснюється через єдину систему розрахунків шляхом відкриття єдиного поточного рахунку Укрзалізниці із спеціальним режимом використання.

*(Частина третя статті 10 із змінами, внесеними згідно із Законом № 2921-III від 10.01.2002)*

Плани діяльності і перспективи розвитку підприємств, установ та організацій, що входять до складу залізниць, погоджуються із залізницями, а плани діяльності і перспективи розвитку залізниць, інших підприємств, установ та організацій — з Укрзалізницею.

Будівництво і реконструкція магістральних залізничних ліній, об'єктів мобілізаційного призначення, придбання залізничного рухомого складу для перевезень пасажирів у поїздах далекого слідування та місцевого сполучення здійснюються у встановленому порядку за рахунок коштів Державного бюджету України в межах лімітів державних капітальних вкладень.

Будівництво і реконструкція (у тому числі електрифікація) залізничних ліній, вокзалів, пішохідних мостів і тунелів, пасажирських платформ та інших об'єктів залізничного транспорту, пов'язаних з обслуговуванням населення регіону, при-

нодавством України, а також гарантії правового та соціального захисту.

Положення про відомчу воєнізовану охорону Укрзалізниці затверджує Кабінет Міністрів України.

Охорона захисних лісонасаджень здійснюється відомчою лісовою охороною дистанцій захисних лісонасаджень, положення про яку затверджує Укрзалізниця.

### **Стаття 13. Організація роботи залізничного транспорту в умовах надзвичайних обставин**

Організація роботи залізниць та підприємств залізничного транспорту загального користування в умовах надзвичайних обставин здійснюється згідно з чинним законодавством України.

Укрзалізниця має право запроваджувати, за погодженням з Міністерством транспорту України, тимчасові обмеження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення.

### **Стаття 14. Мобілізаційна підготовка залізничного транспорту**

Мобілізаційна підготовка залізничного транспорту загального користування є важливим державним завданням щодо зміцнення безпеки держави і здійснюється в мирний час з метою завчасної підготовки для забезпечення потреб Збройних Сил України та інших військових формувань, невідкладних потреб суспільного виробництва та населення у перевезеннях в особливий період.

Фінансування заходів щодо мобілізаційної підготовки залізничного транспорту загального користування здійснюється в порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Управління мобілізаційною підготовкою та цивільною обороною на залізничному транспорті загального користування здійснюється Укрзалізницею.

Відповідальність за належний стан мобілізаційної підготовки і цивільної оборони на підприємствах, в установах та організаціях залізничного транспорту загального користування несуть їх керівники.



*Розділ IV*  
**ТРУДОВІ ВІДНОСИНИ І ДИСЦИПЛІНА**  
**ПРАЦІВНИКІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**Стаття 15. Трудові відносини працівників залізничного транспорту**

Трудові відносини працівників залізничного транспорту загального користування регулюються на підставі Кодексу законів про працю України, Положення «Про дисципліну працівників залізничного транспорту України», іншими актами законодавства України про працю.

Особливості умов праці, соціально-побутового і житлового забезпечення, режиму робочого часу та часу відпочинку окремих категорій працівників залізничного транспорту загального користування, робота яких безпосередньо пов'язана з рухом поїздів, встановлюються Укрзалізницею згідно з чинним законодавством України за погодженням з галузевими профспілками.

Працівники залізничного транспорту загального користування, які здійснюють обслуговування пасажирів, працевлаштовуються на підприємства пасажирського залізничного транспорту загального користування за контрактною формою трудового договору. Перелік категорій працівників залізничного транспорту, які працевлаштовуються за контрактною формою трудового договору, затверджується Кабінетом Міністрів України.

Створення робочих місць для працевлаштування інвалідів проводиться підприємствами та організаціями залізничного транспорту загального користування в розмірі чотирьох відсотків від числа працівників, зайнятих на підсобно-допоміжних роботах.

**Стаття 16. Соціальний захист працівників залізничного транспорту**

Соціальний захист працівників залізничного транспорту загального користування здійснюється у встановленому порядку згідно з чинним законодавством України.

Працівники залізничного транспорту загального користування та члени їх сімей (утриманці) користуються правом на безплатний проїзд залізничним транспортом. Порядок та умови надання цих та інших пільг встановлюються Кабінетом Міністрів України, колективними договорами та угодами.

За працівниками підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування, які були переведені на іншу роботу в цій галузі або в інші галузі внаслідок трудового каліцтва чи професійного захворювання, або якщо вони вийшли на пенсію по інвалідності чи за віком, зберігаються право на безплатний проїзд залізничним транспортом та інші пільги, які встановлені законодавчими актами України для працівників залізничного транспорту, колективними договорами та угодами.

Працівникам залізничного транспорту загального користування, які відповідно до чинного законодавства України потребують поліпшення житлових умов, на індивідуальне і кооперативне будівництво або придбання житла підприємствами та організаціями залізничного транспорту загального користування може надаватися безвідсотковий кредит на термін до 20 років за рахунок відповідних власних коштів підприємств залізничного транспорту загального користування.

Залізничники та члени їх сімей користуються у встановленому порядку безплатним медичним обслуговуванням у відомчих установах охорони здоров'я. Це право зберігається за ними і після виходу на пенсію.

Пенсійне забезпечення працівників залізничного транспорту загального користування здійснюється згідно з чинним законодавством України.

Укрзалізниця має право за рахунок власних коштів створювати недержавний пенсійний фонд та виплачувати залізничникам галузеву пенсію на підставі чинного законодавства України.

#### **Стаття 17. Дисципліна, вирішення колективних трудових спорів (конфліктів) на підприємствах залізничного транспорту**

Дисципліна працівників залізничного транспорту загального користування регулюється чинним законодавством України та Положенням «Про дисципліну працівників залізничного транспорту України».

Колективні трудові спори з питань впровадження на підприємствах залізничного транспорту загального користування нових чи зміни існуючих соціально-економічних умов праці і побуту, укладання та виконання колективних договорів та інших угод між власником або уповноваженим органом управління підприємством та трудовим колективом (колекти-

вом підрозділу) або профспілкою вирішуються в порядку, передбаченому чинним законодавством України.

*Розділ V***ТРАНСПОРТНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
ЗОВНІШНЬОЕКОНОМІЧНИХ ЗВ'ЯЗКІВ УКРАЇНИ  
ТА ВЗАЄМОДІЯ З ІНШИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ****Стаття 18. Транспортне забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України**

Укрзалізниця, залізниці та інші підприємства, установи та організації залізничного транспорту загального користування можуть виступати як суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності і здійснювати її на підставі чинного законодавства України та міжнародних договорів України.

Для забезпечення зовнішньоекономічних зв'язків України залізниці здійснюють міжнародні перевезення у прямому залізничному, прямому змішаному та непрямому міжнародному сполученнях.

Перевезення вантажів і пасажирів у прямому і непрямому міжнародному і прямому змішаному сполученнях регулюються чинним законодавством України і міжнародними договорами України.

Залізниці при міжнародних перевезеннях мають право на відшкодування витрат, пов'язаних з додатковими послугами, що не передбачені міжнародними договорами, за рахунок вантажовідправника і вантажоодержувача на основі договорів.

Суб'єкти зовнішньоекономічної діяльності, які поставляють продукцію на експорт з перевезеннями її залізницями України, можуть відраховувати частину валютних коштів залізницям у рахунок провізної плати та на відшкодування витрат на додаткові послуги.

Обов'язковому продажу іноземної валюти та оподаткуванню коштів в іноземній валюті, одержаних залізницями за міжнародні перевезення, підлягають кошти, що залишилися у залізниць після відрахувань іноземним залізницям, які беруть участь у цих перевезеннях.

**Стаття 19. Розвиток інфраструктури залізниць щодо транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України**

Залізниці повинні здійснювати розвиток інфраструктури транспортного забезпечення зовнішньоекономічної діяльності України, підвищувати пропускну і переробну спроможність прикордонних передаточних пунктів, приводити парк рухомого складу і контейнерів, що виходять на іноземну мережу залізниць, у відповідність з міжнародними стандартами і вимогами.

**Стаття 20. Міжнародне співробітництво у галузі залізничного транспорту**

Здійснення співробітництва з організаціями залізничного транспорту іноземних держав, правовий захист з питань залізничного транспорту України та представництво інтересів України у відповідних міжнародних організаціях залізничного транспорту загального користування покладаються на Укрзалізницю.

**Стаття 21. Взаємовідносини підприємств залізничного транспорту з власниками залізничних під'їзних колій**

Відносини підприємств залізничного транспорту з власниками залізничних під'їзних колій, порядок і умови експлуатації цих колій, обігу рухомого складу, що не належить до залізничного транспорту загального користування, визначаються Статутом залізниць України та укладеннями на його основі договорами.

Власники залізничних під'їзних колій, споруд та устаткування, вантажно-розвантажувальних комплексів, які не належать до залізничного транспорту загального користування за своїми пропускними і вантажопереробними можливостями, повинні забезпечувати необхідні обсяги перевезень, навантаження і розвантаження транспортних засобів, їх зберігання та ефективне використання.

Власники залізничних під'їзних колій здійснюють їх утримання на рівні, що забезпечує безпеку виконання робіт, ефективне використання рухомого складу, збереження вагонного парку та вантажу, який перевозиться.

Розвиток існуючих і будівництво нових станцій залізниць у зв'язку з будівництвом або реконструкцією під'їзних колій проводяться власниками цих колій за свій рахунок.

### *Розділ VI*

## **ПРАВА, ОБОВ'ЯЗКИ ТА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ**

**Стаття 22. Права та обов'язки залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту**

Залізниці, підприємства, установи та організації залізничного транспорту загального користування мають право:

- а) встановлювати межі зон підвищеної небезпеки;
- б) у разі несвоєчасної оплати за перевезення стягувати з вантажовідправників (вантажоодержувачів) пеню у розмірі і порядку, встановлених Статутом залізниць України;
- в) вимагати від вантажовідправників та вантажоодержувачів безумовного додержання вимог і норм щодо використання засобів механізації навантажувально-розвантажувальних робіт, тари, спеціалізованих контейнерів, які виключають пошкодження рухомого складу, споруд та пристроїв колійного господарства і забезпечують схоронність вантажів.

Права залізниць, підприємств, установ та організацій залізничного транспорту загального користування (перевізників) на прийнятті до перевезень вантажі захищаються нарівні з правами власників вантажу. Перевізники мають право вимагати повернення вантажу, що перебуває в чужому незаконному володінні, а також на відшкодування збитків, заподіяних розкраданням, знищенням чи його псуванням (для можливості повернення власнику вантажу).

У разі псування, знищення, розкрадання вантажу, власник якого невідомий, шкода компенсується перевізнику в порядку, встановленому Статутом залізниць України.

Перевізники зобов'язані забезпечувати: своєчасне якісне перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти; розвиток інфраструктури залізничного транспорту загального користування, транспортних послуг; схоронність вантажів, що перевозяться; охорону навколишнього природного середовища від шкідливого впливу залізничного транспорту загального користування.

Відшкодування збитків користувачам послуг залізничного транспорту загального користування у разі порушення договірних зобов'язань здійснюється в порядку, що встановлюється Статутом залізниць України і контролюється Міністерством транспорту України.

Перевізники не мають права відмовляти пасажирів та відправників вантажу в перевезенні, крім випадків, передбачених Статутом залізниць України.

#### **Стаття 23. Відповідальність за порушення договірних зобов'язань під час перевезень**

У разі невиконання або неналежного виконання зобов'язань за договором про організацію перевезень вантажів перевізники несуть відповідальність за неповну і несвоєчасну подачу вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень, а вантажовідправники — за невикористання наданих транспортних засобів у порядку та розмірах, що визначаються Статутом залізниць України. Перевізники також несуть відповідальність за зберігання вантажу, багажу, вантажобагажу з моменту його прийняття і до видачі одержувачу, а також за дотримання терміну їх доставки в межах, визначених Статутом залізниць України.

За незбереження (втрата, нестача, псування, пошкодження) прийнятого до перевезень вантажу, багажу, вантажобагажу перевізники несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

#### **Стаття 24. Відповідальність за пошкодження транспортних засобів**

Відправники, одержувачі вантажів та власники під'їзних колій несуть матеріальну відповідальність згідно з чинним законодавством України за пошкодження контейнерів і рухомого складу перевізників, а перевізники — за втрату і пошкодження транспортних засобів, що їм не належать, у розмірі фактично заподіяної шкоди.

#### **Стаття 25. Відшкодування збитків, заподіяних залізничному транспорту**

Збитки, що виникли у разі порушення безперебійної роботи та безпеки руху на залізничному транспорті загального користування внаслідок блокування його комунікацій та інших

навмисних незаконних дій, збитки за пошкодження та знищення лісонасаджень, інженерних споруд, земляного полотна та колій відшкодовуються винними юридичними та фізичними особами в порядку, передбаченому чинним законодавством України.

#### **Стаття 26. Акти, претензії та позови**

Обставини, які можуть служити підставою для майнової відповідальності перевізників, відправників і одержувачів вантажу, багажу, вантажобагажу, пасажирів, засвідчуються актами.

Вимоги вантажовідправників, вантажоодержувачів, пасажирів до перевізників щодо порушених прав і законних інтересів розглядаються в претензійно-позовному порядку.

Порядок і терміни складання актів, пред'явлення і розгляду претензій та позовів визначаються Статутом залізниць України відповідно до чинного законодавства України.

### *Розділ VII*

## **ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ**

#### **Стаття 27. Мова службового діловодства та спілкування на залізничному транспорті**

Службове діловодство, облікова, звітна, комерційна і технічна документація, телеграфний зв'язок, правова і науково-технічна інформація, а також інформація і реклама на залізничних станціях, вокзалах, у поїздах та інших місцях обслуговування пасажирів, службове спілкування на підприємствах, в установах та організаціях залізничного транспорту, пов'язаних з рухом поїздів, перевезенням пасажирів і вантажів, здійснюються відповідно до чинного законодавства України про мови та міжнародних угод.

## ЗАКОН УКРАЇНИ

## Про автомобільний транспорт

*(Відомості Верховної Ради (ВВР), 2001, № 22, ст.105)*

Цей Закон визначає засади організації та експлуатації автомобільного транспорту.

*Розділ I***ЗАГАЛЬНІ ПОЛОЖЕННЯ ОРГАНІЗАЦІЇ  
ТА ЕКСПЛУАТАЦІЇ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ***Глава I**Загальні засади діяльності автомобільного транспорту***Стаття 1. Визначення основних термінів**

У цьому Законі наведені терміни вживаються в такому значенні:

автомобільний транспортний засіб — дорожній транспортний засіб, за допомогою якого здійснюється перевезення пасажирів і вантажів автомобільними дорогами чи виконання спеціальних робочих функцій;

автобус — пасажирський автомобільний транспортний засіб з кількістю місць для сидіння більше дев'яти з місцем водія включно;

автовокзал — комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та одночасного обслуговування 150 і більше пасажирів;

автостанція — споруда або комплекс будівель, споруд, стоянок та під'їздів для прийняття, відправлення, управління рухом автобусів та одночасного обслуговування до 150 пасажирів;

автобусний маршрут (маршрути, рейс) загального користування (далі — автобусний маршрут загального користування) — визначений уповноваженим органом шлях проходження автобуса між відповідно обладнаними пунктами для перевезення пасажирів;

вантажна автомобільна станція — комплекс будівель, споруд, призначених для виконання вантажних, господарських робіт з вантажами та надання транспортно-експедиційних послуг перевізникам;

вантажний термінал (автопорт) — комплекс будівель, споруд, обладнаних навантажувальними засобами, призначених



для виконання вантажних, господарських робіт з вантажами, технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, транспортно-експедиційних та інших послуг перевізникам;

дорожній лист — документ встановленого законодавством зразка для визначення та обліку роботи автомобільного транспортного засобу;

зупинка — спеціально обладнаний пункт для очікування автобуса та посадки і висадки пасажирів;

контейнерний пункт — комплекс будівель, споруд, обладнаних технічними засобами, призначених для виконання навантажувально-розвантажувальних, господарських операцій з контейнерами, а також робіт з технічного обслуговування і ремонту контейнерів та надання транспортно-експедиційних послуг перевізникам;

легковий автомобіль — пасажирський автомобільний транспортний засіб з числом місць для сидіння не більше дев'яти з місцем водія включно;

перевізник — особа, яка надає послуги з перевезення пасажирів чи (та) вантажу автомобільним транспортом загального користування;

причіп — транспортний засіб, призначений для руху в з'єднанні з автомобільним транспортним засобом;

сідельний тягач — автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для буксирування напівпричепа;

спеціальний автомобіль — автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для виконання спеціальних робочих функцій;

спеціалізований автомобіль — автомобіль, який за своєю конструкцією та обладнанням призначений для перевезення пасажирів або вантажів певних категорій;

стоянка таксі — спеціально обладнаний пункт для зупинки таксі та посадки пасажирів;

таксі — спеціальний легковий автомобіль, обладнаний таксометром і призначений для перевезення пасажирів та їх багажу в індивідуальному порядку.

## Стаття 2. Склад автомобільного транспорту

Автомобільний транспорт загального користування як підгалузь галузі транспорту покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в автомобільних перевезеннях. Його утворюють перевізники, автостанції, автовок-

зали, виконавці ремонту і технічного обслуговування автомобільних транспортних засобів, вантажні термінали (автопорти), вантажні автомобільні станції та контейнерні пункти.

Автомобільні транспортні засоби перевізників, що використовуються ними для надання послуг з перевезень пасажирів і вантажів, відносяться до автомобільного транспорту загального користування.

Автомобільні транспортні засоби суб'єктів підприємницької діяльності, установ та організацій, що використовуються ними тільки для власних потреб, відносяться до відомчого автомобільного транспорту.

Автомобільні транспортні засоби фізичних осіб, що використовуються ними тільки для власних потреб, відносяться до індивідуального автомобільного транспорту.

### **Стаття 3. Законодавство про автомобільний транспорт**

Законодавство про автомобільний транспорт складається з цього Закону, законів України «Про транспорт», «Про дорожній рух» та інших нормативно-правових актів.

### **Стаття 4. Сфера дії цього Закону**

Дія цього Закону поширюється на відносини, пов'язані з діяльністю у сфері автомобільного транспорту.

### **Стаття 5. Використання земель автомобільним транспортом загального користування**

Автомобільним транспортом загального користування використовуються землі транспорту та інші землі відповідно до земельного законодавства.

## *Глава 2*

### *Державне регулювання діяльності автомобільного транспорту*

### **Стаття 6. Завдання та функції державного регулювання діяльності автомобільного транспорту**

Основним завданням державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є формування ринку його послуг шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики.

Основними функціями державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є:  
формування ринку послуг;

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

### Стаття 7. Система органів державного регулювання

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

Загальне державне регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснює Кабінет Міністрів України відповідно до своїх повноважень.

Центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту забезпечує проведення державної політики на автомобільному транспорті через свої територіальні органи, службу міжнародних автомобільних перевезень та урядовий орган державного управління на автомобільному транспорті.

Функції територіального органу центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту в місті Києві здійснює відповідний структурний підрозділ Київської міської державної адміністрації.

Нормативно-правові акти центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, видані в межах його компетенції, обов'язкові до виконання на території України.

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

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

### Стаття 8. Стандартизація і сертифікація на автомобільному транспорті

Державна система стандартизації на автомобільному транспорті спрямована на:

реалізацію єдиної технічної політики;

захист інтересів споживачів і держави у питаннях безпеки перевезень для життя, здоров'я людей та майна осіб, охорони довкілля;

взаємозамінність та сумісність товарів, робіт, послуг, їх уніфікацію;

підвищення якості товарів, робіт, послуг відповідно до розвитку науки і техніки, потреб населення і народного господарства;

економію всіх видів ресурсів, поліпшення техніко-економічних показників діяльності;

забезпечення безпеки об'єктів з урахуванням ризику виникнення природних і техногенних катастроф та інших надзвичайних ситуацій;

створення нормативної бази функціонування систем стандартизації і сертифікації товарів, робіт, послуг;

забезпечення обороноздатності та мобілізаційної готовності держави.

Сертифікація товарів, робіт, послуг на автомобільному транспорті загального користування здійснюється з метою:

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

сприяння споживачам у свідомому виборі товарів, робіт, послуг;

створення умов для участі суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування, у міжнародному економічному, науково-технічному співробітництві.

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

### Стаття 9. Ліцензування на автомобільному транспорті загального користування

Надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування підлягає ліцензуванню відповідно до закону.

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

Завданням ліцензування на автомобільному транспорті загального користування є:

сприяння становленню сучасного ринку послуг, його захист від недобросовісних суб'єктів підприємницької діяльності та стимулювання впровадження нових видів послуг;

створення конкурентного середовища;

захист прав споживачів та ринку послуг від небезпечних перевезень;

забезпечення надання послуг за встановленими рівнями якості;

забезпечення використання сертифікованих і дозволених для використання транспортних засобів;

забезпечення доступності послуг.

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

#### **Стаття 10. Тарифна політика на автомобільному транспорті загального користування**

Тарифна політика на автомобільному транспорті загального користування повинна задовольняти підприємницький інтерес, розвиток автомобільного транспорту, стимулювати впровадження новітніх технологій перевезень, застосування сучасних зразків автомобільних транспортних засобів, а також сприяти вирішенню таких завдань:

підвищення можливостей суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування, щодо забезпечення потреб споживачів у послугах, залучення інвестицій у його розвиток та досягнення сталих економічних умов роботи;

стимулювання конкуренції і появи нових суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування;

забезпечення балансу між платоспроможним попитом на послуги та обсягом витрат на їх надання;  
забезпечення стабільності, прозорості і прогнозованості тарифів.

### **Стаття 11. Організація перевезень автомобільним транспортом загального користування**

Організація перевезень вантажів автомобільним транспортом загального користування здійснюється перевізниками за замовленнями вантажовласників (уповноважених ними осіб), а також у межах поставки продукції для державних потреб.

Організація перевезень пасажирів на автобусних маршрутах загального користування здійснюється в межах повноважень урядовим органом державного управління на автомобільному транспорті, місцевими державними адміністраціями та, в межах делегованих цим Законом повноважень, органами місцевого самоврядування у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

Організація туристичних перевезень та перевезень на замовлення здійснюється перевізниками у встановленому законодавством порядку виходячи з попиту на такі послуги.

Сільські, селищні, міські ради та їх виконавчі органи в межах своїх повноважень організовують відповідно до законодавства перевезення пасажирів автомобільним транспортом на території відповідного населеного пункту.

### **Стаття 12. Надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту загального користування**

Надання соціально значущих послуг автомобільного транспорту загального користування здійснюється відповідно до законодавства з питань поставки продукції для державних потреб.

Соціально значущими послугами автомобільного транспорту загального користування є послуги з перевезення пасажирів автобусними маршрутами загального користування за визначеними уповноваженими органами тарифами та на пільгових умовах відповідно до законодавства.

### **Стаття 13. Страхування**

Страхування на автомобільному транспорті здійснюється відповідно до закону. При придбанні квитка пасажиром на-

дається інформація про страховика та здійснений вид обов'язкового страхування.

#### **Стаття 14. Забезпечення діяльності автомобільного транспорту**

Організаційне, науково-технічне та методичне забезпечення, державне регулювання та контроль, міжнародна діяльність автомобільного транспорту загального користування фінансуються у відповідності із законом про Державний бюджет України.

### *Глава 3*

#### *Державний контроль на автомобільному транспорті*

#### **Стаття 15. Завдання та система державного контролю на автомобільному транспорті**

Основним завданням державного контролю на автомобільному транспорті є забезпечення виконання законодавства про автомобільний транспорт.

Державний контроль на автомобільному транспорті здійснюють центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, його територіальні органи, у тому числі служба міжнародних автомобільних перевезень, та урядовий орган державного управління на автомобільному транспорті, а також інші органи державної влади та органи місцевого самоврядування відповідно до закону.

#### **Стаття 16. Порядок здійснення державного контролю територіальними органами центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту**

Державному контролю територіальними органами центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту підлягає дотримання вимог цього Закону суб'єктами підприємницької діяльності, що належать до автомобільного транспорту загального користування, їх персоналом та споживачами послуг.

Територіальні органи центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту здійснюють державний контроль суб'єктів підприємницької діяльності, які належать до автомобільного транспорту загального користування, шляхом проведення планових та позапланових перевірок. Планові перевірки здійснюються не частіше одного разу на рік. Позапланові перевірки здійснюються лише на підставі надходжен-

ня у письмовій формі заяви (повідомлення) про порушення суб'єктом підприємницької діяльності вимог законодавства про автомобільний транспорт або з метою перевірки виконання припису про усунення порушення цього законодавства. Державний контроль перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування проводиться при їх здійсненні.

Суб'єкт підприємницької діяльності під час перевірки дотримання вимог законодавства про автомобільний транспорт надає всі необхідні для проведення перевірки документи, передбачені цим Законом, та забезпечує умови для її проведення.

Територіальний орган центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, що здійснює перевірку, за результатами цієї перевірки складає акт у двох примірниках. Один примірник акта видається керівнику суб'єкта підприємницької діяльності, який перевірявся, другий — зберігається органом, який здійснив перевірку.

При виявленні порушення вимог законодавства про автомобільний транспорт територіальні органи центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту мають право не пізніше десяти робочих днів з дня виявлення цього порушення:

внести припис про усунення порушення;

у встановленому порядку здійснити заходи щодо обмеження надання певних послуг, виконання робіт суб'єктом підприємницької діяльності, який належить до автомобільного транспорту загального користування;

застосувати відповідно до цього Закону фінансові санкції.

Порядок проведення державного контролю на автомобільному транспорті загального користування затверджується Кабінетом Міністрів України.

#### Глава 4

#### *Розвиток автомобільного транспорту загального користування*

#### Стаття 17. Засади розвитку автомобільного транспорту загального користування

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

Відповідно до загальнодержавної програми розвитку та вдосконалення транспорту Верховною Радою Автономної Республіки Крим, обласними та Київською і Севастополь-



ською міськими радами затверджуються регіональні програми розвитку автомобільного транспорту загального користування, якими визначається мережа автобусних маршрутів загального користування на відповідній території.

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

#### **Стаття 18. Підтримка розвитку автомобільного транспорту загального користування та інвестиційна політика**

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

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

Інвестиційну політику на автомобільному транспорті загального користування реалізують суб'єкти підприємницької діяльності шляхом використання своїх внутрішніх ресурсів, зовнішніх інвестиційних ресурсів, а також позичкових та залучених коштів.

Інвестиційні проекти на автомобільному транспорті загального користування, спрямовані на реалізацію положень загальнодержавної програми розвитку та вдосконалення транспорту, регіональних програм розвитку автомобільного транспорту загального користування, реалізуються на конкурсних засадах у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України.

### *Глава 5*

#### *Персонал автомобільного транспорту загального користування*

#### **Стаття 19. Статус персоналу автомобільного транспорту загального користування**

До персоналу автомобільного транспорту загального користування належать працівники, які безпосередньо здійснюють надання послуг автомобільного транспорту загального користування.

Трудові відносини персоналу автомобільного транспорту загального користування регулюються трудовим законодавством, у тому числі положенням про дисципліну та правилами внутрішнього трудового розпорядку.

Створення робочих місць для працевлаштування інвалідів проводиться перевізниками у розмірі 4 відсотків загальної чисельності працюючих, крім водіїв.

Перелік категорій і посад працівників, які належать до персоналу автомобільного транспорту загального користування, затверджується Кабінетом Міністрів України.

#### **Стаття 20. Вимоги до персоналу автомобільного транспорту загального користування**

Персонал автомобільного транспорту загального користування повинен відповідати визначеним законодавством вимогам, зокрема:

- мати необхідний рівень професійної кваліфікації;
- забезпечувати якісне надання послуг автомобільного транспорту загального користування;
- ввічливо та уважно реагувати на звернення споживачів послуг автомобільного транспорту загального користування.

#### **Стаття 21. Особливості організації праці та контролю за роботою водіїв автомобілів**

З метою організації безпечної праці та ефективного контролю за роботою водіїв автомобілів перевізники зобов'язані:

- організувати роботу водіїв, режими їх праці і відпочинку відповідно до вимог законодавства;

- здійснювати заходи, спрямовані на забезпечення безпеки дорожнього руху;

- забезпечувати виконання вимог законодавства з питань охорони праці;

- забезпечувати водіїв санітарно-побутовими приміщеннями і обладнанням.

Контроль за роботою водіїв автомобілів повинен забезпечувати безпечне виконання водіями транспортної роботи і включає організацію перевірок режимів їх праці і відпочинку, а також виконання водіями вимог цього Закону.

Положення про робочий час і час відпочинку водіїв автомобільних транспортних засобів затверджує Кабінет Міністрів України.

**Глава 6****Автомобільні транспортні засоби****Стаття 22. Класифікація автомобільних транспортних засобів**

Автомобільні транспортні засоби за своїм призначенням поділяються на:

- пасажи́рські автомобілі;
- вантажні автомобілі;
- вантажо-пасажи́рські автомобілі;
- приче́пи.

**Стаття 23. Вимоги до автомобільних транспортних засобів та запасних частин до них**

Автомобільні транспортні засоби повинні відповідати таким вимогам:

не загрожувати безпеці осіб, які ними користуються, або іншим учасникам руху;

рівень шкідливих речовин, що виділяються ними, не повинен перевищувати встановлені законодавством значення;

не спричиняти нищення доріг та їх облаштування;

забезпечувати достатнє поле огляду водієві, а також легке, зручне і повне користування засобами керування, гальмування, сигналізації та освітлення дороги;

не спричиняти радіоелектричних перешкод вище встановленого рівня.

Запасні частини повинні відповідати вимогам нормативної та конструкторської документації і мати маркування для їх ідентифікації. Обладнання та пристрої автомобільних транспортних засобів, насамперед ті, що сприяють безпеці та охороні довкілля від негативних наслідків їх використання, повинні утримуватись у належному технічному стані, діяти надійно та ефективно.

**Стаття 24. Сертифікація автомобільних транспортних засобів та запасних частин до них**

Автомобільні транспортні засоби та запасні частини до них підлягають обов'язковій сертифікації відповідно до закону.

**Стаття 25. Захист автомобільних транспортних засобів від використання без відома їх власників (користувачів)**

Захист автомобільних транспортних засобів від використання без відома їх власників (користувачів) здійснюється ни-

ми шляхом зберігання цих засобів у спеціально пристосованих для цього приміщеннях, гаражах, на майданчиках, стоянках, забезпечених засобами охорони.

Органи місцевого самоврядування в межах своїх повноважень приймають рішення про організацію місць зберігання автомобільних транспортних засобів на відповідній території та здійснюють контроль за їх діяльністю відповідно до чинного законодавства.

#### **Стаття 26. Вимоги до технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів**

Технічне обслуговування і ремонт автомобільних транспортних засобів та їх складових виконуються з метою підтримання їх у роботоздатному стані і забезпечення встановлених виробником технічних характеристик.

Технічне обслуговування і ремонт повинні забезпечувати відповідність автомобільних транспортних засобів вимогам законодавства про автомобільний транспорт.

Виконавцем технічного обслуговування і ремонту є суб'єкт підприємницької діяльності, який повинен мати для цього:

кваліфікований відповідно до видів робіт персонал;

виробничі споруди, засоби технічного обслуговування і ремонту, які відповідають встановленим законодавством вимогам.

Порядок встановлення відповідності виконавця технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів та їх складових вимогам законодавства та правила надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільних транспортних засобів затверджуються Кабінетом Міністрів України.

#### **Стаття 27. Вимоги до автомобільного палива, мастильних матеріалів та до їх реалізації**

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

Відносини між продавцем і покупцем автомобільного палива та мастильних матеріалів визначаються законодавством.

**Стаття 28. Особливості договору про технічне обслуговування і ремонт автомобільного транспортного засобу**

Договір про технічне обслуговування і ремонт автомобільного транспортного засобу укладається відповідно до цивільного законодавства між замовником і виконавцем у письмовій формі (договір, наряд-замовлення, накладна, квитанція тощо) та повинен відповідати вимогам законодавства.

Істотними умовами договору про технічне обслуговування і ремонт автомобільного транспортного засобу є:

найменування та місцезнаходження сторін за цим договором;

перелік робіт з технічного обслуговування чи ремонту та термін їх виконання;

вартість робіт та порядок розрахунків;

гарантійні зобов'язання виконавця.

Виконавець за договором про технічне обслуговування і ремонт автомобільного транспортного засобу під час його укладання чи виконання не може нав'язувати замовнику за цим договором додаткові оплачувані послуги.

**Стаття 29. Обов'язки та відповідальність виконавця за договором про технічне обслуговування і ремонт автомобільних транспортних засобів**

Виконавець за договором про технічне обслуговування і ремонт автомобільних транспортних засобів зобов'язаний:

надавати можливість замовнику (уповноваженій ним особі) особисто спостерігати за виконанням договору;

безплатно усувати недоліки, виявлені під час приймання виконаної згідно з договором роботи;

безплатно виконувати роботу чи відшкодовувати замовнику витрати, пов'язані з усуненням недоліків від неналежного виконання договору;

гарантувати відповідність технічного стану автомобільного транспортного засобу встановленим вимогам у межах проведеного ним технічного обслуговування і ремонту цього автомобільного транспортного засобу;

виконувати гарантійні зобов'язання, надані ним замовнику.

Виконавець за договором про надання послуг з технічного обслуговування і ремонту автомобільного транспортного засобу несе відповідальність за невиконання або неналежне ви-

конання цього договору згідно з цим договором, якщо інше не передбачено законом.

**Стаття 30. Права замовника за договором про технічне обслуговування і ремонт автомобільного транспортного засобу**

Замовник за договором про технічне обслуговування і ремонт автомобільного транспортного засобу має право:

одержувати достовірну інформацію про предмет договору та його виконавця;

спостерігати особисто (через уповноважену ним особу) за виконанням робіт за договором;

на відшкодування збитків, завданих у результаті невиконання або ненадежного виконання виконавцем договору, а також на безплатне усунення ним недоліків у період гарантійного терміну.

*Глава 7*

*Автомобільні шляхи сполучення*

**Стаття 31. Інфраструктура автомобільних шляхів сполучення**

До інфраструктури автомобільних шляхів сполучення належать: автомобільні дороги, автовокзали, автостанції, зупинки автобусних маршрутів загального користування, майданчики для розвороту і відстою автобусів у початкових і кінцевих пунктах маршрутів, стоянки таксі, вантажні термінали (автопорти), вантажні автомобільні станції, контейнерні пункти, об'єкти дорожнього сервісу.

До об'єктів дорожнього сервісу, призначених для надання послуг перевізникам, водіям та пасажиром, належать: стоянки, мийки, автозаправні станції, мотелі, кемпінги, магазини, пункти громадського харчування, зв'язку та медичної допомоги.

**Стаття 32. Вимоги до інфраструктури автомобільних шляхів сполучення**

На автовокзалах та автостанціях забезпечується: прийом та відправлення автобусів і пасажирів; організація продажу квитків населенню; диспетчерське управління і регулювання руху автобусів; контроль екіпіровки та санітарного стану автобусів, дорожньої документації водіїв та дотримання визначеного ре-

жиму роботи підприємств, установ і організацій, розташованих на їх території;

організація побутового обслуговування пасажирів і водіїв.

У разі скорочення обсягів пасажирських перевезень задіяні для цього приміщення автовокзалів чи автостанцій тимчасово, до відновлення зазначених обсягів перевезень, відповідно до законодавства можуть використовуватися для надання пасажиром додаткових послуг. Перепрофілювання автовокзалів чи автостанцій може здійснюватися їх власниками лише при закритті усіх автобусних маршрутів загального користування, що пролягають через них, та за згодою органу місцевого самоврядування населеного пункту і територіального органу центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту.

Розміщення зупинок та стоянок такі повинно забезпечувати:

- зручний і безпечний прохід до них;
- якнайменше зниження пропускної здатності дороги;
- відсутність перешкод іншим видам транспорту;
- зручну пересадку на інші види транспорту;
- безпеку дорожнього руху.

Розміщення майданчиків для розвороту і відстою автобусів у початкових і кінцевих пунктах маршрутів повинно відповідати безпеці дорожнього руху.

- На вантажних терміналах (автопортах) забезпечується:
- навантаження, розвантаження та зберігання вантажів;
  - збирання дрібних партій вантажів та формування їх у великовагові відправлення за напрямками перевезень;
  - технічне обслуговування і ремонт автомобільних транспортних засобів;

заправлення та миття автомобільних транспортних засобів; надання транспортно-експедиційних послуг; надання послуг з відпочинку, харчування та зв'язку для перевізників і водіїв.

- На вантажних автомобільних станціях забезпечується:
- навантаження, розвантаження та зберігання вантажів;
  - збирання дрібних партій вантажів та формування їх у великовагові відправлення за напрямками перевезень;
  - надання транспортно-експедиційних послуг.

- На контейнерних пунктах забезпечується:
- навантаження та розвантаження контейнерів;
  - зберігання контейнерів;

збирання дрібних партій контейнерів та формування їх у великовагові відправлення за напрямками перевезень;  
ремонт та обслуговування контейнерів;  
надання транспортно-експедиційних послуг.

**Стаття 33. Будівництво, ремонт і утримання об'єктів інфраструктури автомобільних шляхів сполучення**

Будівництво, ремонт і утримання об'єктів інфраструктури автомобільних шляхів сполучення здійснюються відповідно до вимог законодавства та з метою задоволення потреб споживачів послуг автомобільного транспорту загального користування.

Ремонт і утримання об'єктів інфраструктури автомобільних шляхів сполучення здійснюються їх власниками.

**Стаття 34. Послуги автостанцій та автовокзалів**

Автостанції та автовокзали надають пасажиром послуги, пов'язані з їх проїздом автобусними маршрутами загального користування. Перелік обов'язкових послуг автостанцій та автовокзалів визначається правилами надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

За надання обов'язкових послуг автостанцій та автовокзалів з осіб, які придбавають проїзні квитки, стягується відповідно автостанційний чи автовокзальний збір, граничні розміри якого затверджуються у порядку, визначеному Кабінетом Міністрів України. Інші послуги автостанцій та автовокзалів, пов'язані з проїздом пасажирів автобусними маршрутами загального користування, крім послуг кімнати матері та дитини, надаються за додаткову плату.

*Розділ II*

**ВНУТРІШНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ  
АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

*Глава 8*

*Загальні положення перевезення пасажирів  
автомобільним транспортом*

**Стаття 35. Послуги пасажирського автомобільного транспорту загального користування та правила їх надання**

Послуги пасажирського автомобільного транспорту загального користування поділяються на автобусні, таксі та вантажопасажирські перевезення пасажирів та багажу.



Автобусні перевезення — це переміщення людей і багажу за допомогою автобусів. Внутрішні перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування поділяються на: міські, приміські, міжміські внутрішньообласні, міжміські міжобласні. До міських належать перевезення за маршрутами в межах території населеного пункту (далі — міські маршрути). До приміських належать перевезення за маршрутами завдовжки до 50 кілометрів незалежно від адміністративно-територіального поділу, крім міських маршрутів (далі — приміські маршрути). До міжміських внутрішньообласних належать перевезення за маршрутами, довжина яких перевищує 50 кілометрів і які проходять у межах території Автономної Республіки Крим, області. До міжміських міжобласних належать перевезення за маршрутами, довжина яких перевищує 50 кілометрів і які виходять за межі території Автономної Республіки Крим, області.

Внутрішні перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування здійснюються у звичайному (основний вид перевезень) і експресному режимах руху та у режимі маршрутного таксі (додаткові види перевезень). Перевезення пасажирів у звичайному режимі руху здійснюється з дотриманням усіх зупинок, передбачених розкладом руху. Експресні перевезення пасажирів здійснюються із скороченням кількості зупинок та часу перевезення. Маршрутні таксі здійснюють перевезення пасажирів з обов'язковим наданням їм місць для сидіння та з висадкою і посадкою пасажирів на їх вимогу.

Перевезення на замовлення — це перевезення на погоджених перевізником і замовником умовах за визначеним ними маршрутом.

Туристичні перевезення — це нерегулярні перевезення пасажирів за задалегідь визначеними маршрутами з туристичною метою.

Перевезення таксі — це перевезення пасажирів та їх багажу на таксі.

Вантажопасажирські перевезення — це перевезення пасажирів з вантажем вантажопасажирськими автомобілями. Вантажопасажирські перевезення можуть виконуватися на замовлення або за встановленими маршрутами.

Населенню можуть надаватися додаткові транспортні послуги з:

- попереднього продажу квитків;
- бронювання місць;
- замовлення квитка по телефону;
- замовлення таксі (звичайного, термінового, нічного);
- замовлення автобуса;
- переоформлення квитка та інші послуги.

Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту затверджуються Кабінетом Міністрів України.

### Стаття 36. Пільгові перевезення пасажирським автомобільним транспортом загального користування

Пільгові перевезення осіб, які відповідно до законодавства користуються такими правами, здійснюються пасажирськими перевізниками усіх форм власності та підпорядкування. Пасажирському перевізнику забороняється відмовлятися від пільгового перевезення, крім випадків, передбачених законом. Безпідставна відмова від пільгового перевезення тягне за собою відповідальність згідно з законом.

Види та обсяги пільгових перевезень встановлюються державним замовленням, в якому визначається порядок компенсації пасажирським перевізникам збитків від цих перевезень.

### Стаття 37. Додаткові зручності для окремих категорій пасажирів під час перевезень

Окремі категорії пасажирів мають право на додаткові зручності під час перевезень автомобільним транспортом загального користування.

Право позачергового входу в автобус, користування таксі мають: інваліди, громадяни похилого віку, вагітні жінки, пасажирки з дітьми дошкільного віку. Для зазначених категорій пасажирів у передній частині салону автобуса міського і приміського маршрутів відводяться місця. Інші пасажирки можуть користуватися цими місцями лише за відсутності в салоні пасажирів зазначених категорій.

Право позачергового придбання квитків надається інвалідам, вагітним жінкам та іншим особам відповідно до законодавства.

На автостанціях та автовокзалах організовується робота кімнат матері і дитини для надання додаткових послуг пасажиркам з дітьми віком до 5 років та вагітним жінкам.

**Стаття 38. Документи на перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування**

Документами на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування є:

для пасажирського перевізника — ліцензія, договір із замовником на перевезення пасажирів, паспорт маршруту, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах;

для водія автобуса — посвідчення водія, реєстраційні документи на транспортний засіб, дорожній лист, квитково-обліковий лист, схема маршруту, розклад руху, таблиця вартості проїзду (крім міських перевезень), дозвіл замовника на перевезення;

для пасажирів — квиток на проїзд в автобусі і на перевезення багажу (для пільгового проїзду — посвідчення особи встановленого зразка).

Документами на перевезення пасажирів автобусами на замовлення та при туристичних перевезеннях є:

для пасажирського перевізника — ліцензія, документ, що засвідчує використання автобуса на законних підставах;

для водія автобуса — посвідчення водія, реєстраційні документи на транспортний засіб, дорожній лист.

Документами на перевезення пасажирів таксі є:

для пасажирського перевізника — ліцензія на право надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу;

для водія таксі — посвідчення водія, свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу, дорожній лист.

Автомобільні транспортні засоби, що використовуються для надання послуг з перевезення пасажирів, повинні мати ліцензійну картку.

**Стаття 39. Основні права та обов'язки водія автобуса, таксі при перевезенні пасажирів**

Водій автобуса при перевезенні пасажирів автомобільним транспортом загального користування має право:

вимагати від пасажирів виконання їх обов'язків;

не допускати до поїздки пасажирів, який не має квитка, порушує громадський порядок у салоні автобуса, забруднює його, пасажирів або їх речі;

під час посадки в автобус пасажирів на приміському, між-

міському або міжнародному маршруті перевіряти наявність квитків на проїзд та перевезення багажу;

не видавати багаж, якщо пасажир не пред'явив квитка.

Водій автобуса зобов'язаний:

виконувати правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту загального користування і технічної експлуатації автобуса;

мати з собою і пред'являти для перевірки уповноваженим посадовим особам документи на перевезення;

дотримуватися визначеного маршруту та розкладу руху автобуса;

приймати, розмішати та видавати багаж пасажирам на зупинках, передбачених розкладом руху;

стежити за виконанням пасажирами своїх обов'язків та безпечним розміщенням ними багажу і ручної поклажі в автобусі;

оголошувати назви зупинок і час стоянки на них;

здійснювати висадку пасажирів у відведеному для цього місці у разі заправлення автобуса паливом під час виконання перевезень;

вживати необхідних заходів для безпеки пасажирів у разі виникнення перешкод для руху на маршруті (туман, ожеледь тощо), які не дають змоги продовжити поїздку, а також у разі вимушеної зупинки автомобільного транспортного засобу на залізничному переїзді;

зупиняти автобус за сигналом контролера, виконувати його вказівки та сприяти у здійсненні контролю.

Водію автобуса забороняється:

змінювати маршрут та розклад руху;

продавати пасажирам квитки під час керування автобусом.

Водій таксі має право відмовляти в наданні послуги пасажиру, якщо:

пасажир має явні ознаки сп'яніння;

кількість осіб, які потребують обслуговування, перевищує кількість місць у легковому автомобілі;

багаж пасажира не може бути вільно розміщений у багажнику чи салоні легкового автомобіля або може забруднити чи пошкодити його.

Водій таксі зобов'язаний:

виконувати правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту і технічної експлуатації легкового автомобіля;

здійснювати посадку пасажирів на стоянці у порядку черги, а також надавати право позачергового користування таксі згідно із законодавством;

відчиняти двері таксі і відкривати багажник та перевіряти їх закриття під час посадки пасажирів;

називати пасажиром розмір оплати проїзду, показники таксометра на початку і в кінці поїздки та роз'яснювати порядок користування таксі;

здійснювати перевезення до пункту призначення за визначеним пасажиром маршрутом або найкоротшим шляхом за згодою пасажирів.

Водію таксі забороняється:

відмовляти пасажирів у перевезенні, крім випадків, обумовлених цією статтею;

обирати пасажирів за вигідністю напрямків їх прямування; пропонувати громадянам поїздки без згоди пасажирів, які знаходяться в таксі;

здійснювати перевезення пасажирів, якщо в таксі відсутній або не працює таксометр.

## *Глава 9*

### *Пасажирський перевізник*

#### **Стаття 40. Засади діяльності пасажирського перевізника**

Пасажирським перевізником є суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послугу за договором перевезення пасажирів автомобільним транспортним засобом загального користування, що використовується ним на законних підставах.

Збитки пасажирського перевізника від пільгових перевезень та від перевезень за регульованими збитковими тарифами повністю компенсуються за рахунок коштів відповідних бюджетів.

#### **Стаття 41. Відносини пасажирського перевізника з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування**

Відносини пасажирського перевізника з органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування визначаються договором на перевезення пасажирів за автобусним маршрутом загального користування, в якому визначається

державне замовлення на соціально значущі послуги автомобільного транспорту загального користування.

**Стаття 42. Відносини пасажирського перевізника з власниками автовокзалів, автостанцій**

Відносини пасажирського перевізника автобусного маршруту загального користування з власниками автовокзалів, автостанцій визначаються договором, що укладається в обов'язковому порядку та передбачає доручення перевізника укладати від його імені договір з пасажиром про перевезення.

Предметом договору пасажирського перевізника з власниками автовокзалів, автостанцій є надання послуг та виконання робіт, пов'язаних з відправленням і прибуттям пасажирів автобусних маршрутів загального користування (крім міських) згідно з розкладом руху.

Перелік обов'язкових послуг (робіт), що надаються (виконуються) на автовокзалах, автостанціях, та їх гранична вартість визначаються у порядку, встановленому Кабінетом Міністрів України.

Власники автовокзалів, автостанцій зобов'язані укласти договір з пасажирським перевізником тільки за наявності у нього договору із замовником на перевезення на автобусному маршруті загального користування, що пролягає через цей автовокзал чи автостанцію.

Відправлення чи прибуття автобусів приміських та міжміських автобусних маршрутів загального користування здійснюється тільки з автовокзалу чи автостанції, а у разі їх відсутності — із зупинок, передбачених розкладом руху.

**Стаття 43. Вимоги до пасажирського перевізника**

Пасажирський перевізник повинен:

виконувати вимоги цього Закону;

утримувати автомобільні транспортні засоби у належному технічному стані;

забезпечувати проведення медичного контролю водіїв;

забезпечувати умови праці та відпочинку персоналу згідно

з вимогами законодавства;

забезпечувати водіїв автобусів і таксі відповідною документацією на перевезення пасажирів.

**Глава 10****Організація перевезень пасажирів  
на автобусних маршрутах загального користування****Стаття 44. Конкурс на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування**

Визначення пасажирського перевізника на автобусному маршруті загального користування здійснюється виключно на конкурсних засадах.

Проведення конкурсу та визначення умов перевезень покладаються на замовників перевезень автобусними маршрутами загального користування:

на міських автобусних маршрутах загального користування — на виконавчий орган сільської, селищної, міської ради відповідного населеного пункту;

на приміських автобусних маршрутах загального користування, що не виходять за межі території району, — на відповідні районні державні адміністрації;

на приміських автобусних маршрутах загального користування, що виходять за межі території району, але не виходять за межі території Автономної Республіки Крим чи області, а також на внутрішньообласних автобусних маршрутах загального користування — відповідно на Раду міністрів Автономної Республіки Крим чи обласні державні адміністрації;

на міжобласних та міжнародних автобусних маршрутах загального користування — на урядовий орган державного управління на автомобільному транспорті.

Умови та маршрут перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування у приміському і міжміському сполученні (в межах Київської області), пунктом призначення яких є столиця України — місто Київ, погоджуються з Київською міською радою.

Для підготовки та проведення конкурсу замовник утворює конкурсний комітет, до складу якого включаються представники відповідного територіального органу центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту, інших органів виконавчої влади та органів місцевого самоврядування, а також організацій споживачів послуг пасажирського автомобільного транспорту загального користування.

Конкурсний комітет публікує, не пізніше як за 15 днів до початку конкурсу, в засобах масової інформації оголошення про конкурс, яке повинно містити необхідну для перевізників інформацію про умови перевезень.

**Стаття 45. Вимоги до пасажирських перевізників, які допускаються до участі в конкурсі**

У конкурсі на визначення пасажирського перевізника на автобусному маршруті загального користування можуть брати участь пасажирські перевізники, які на законних підставах використовують у достатній кількості автобуси відповідного класу. Конкурсний комітет може звертатися до територіального органу центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту з питань визначення відповідності автобусів учасників конкурсу умовам перевезень.

**Стаття 46. Проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування**

Для участі у конкурсі на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування пасажирський перевізник подає конкурсному комітету такі документи:

заяву претендента встановленого зразка із зазначенням автобусного маршруту загального користування, на якому має намір працювати претендент;

нотаріально завірнену копію ліцензії на право надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування;

документ, що підтверджує внесення плати за участь у конкурсі.

Фінансування проведення конкурсу здійснюється замовником за рахунок плати претендентів за участь у конкурсі, а також за рахунок власних коштів. Якщо конкурс не відбувся або переможця не було визначено, претендентам повертається плата за участь у конкурсі, а витрати на підготовку конкурсу відносяться на рахунок замовника.

Порядок проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування затверджується Кабінетом Міністрів України.



**Стаття 47. Визначення переможця конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування**

Під час проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування пасажирські перевізники можуть пропонувати умови, які відрізняються від тих, що запропоновані замовником.

Переможець конкурсу визначається на засіданні конкурсного комітету із запрошенням на нього всіх перевізників, що беруть участь у конкурсі.

Переможцем конкурсу визначається претендент, який за оцінкою конкурсного комітету при порівнянні пропозицій зайняв перше місце.

Рішення про результати конкурсу приймаються конкурсним комітетом на закритому засіданні у присутності не менше половини його складу відкритим голосуванням простою більшістю голосів. За рівної кількості голосів голос голови конкурсного комітету є вирішальним.

Переможець конкурсу укладає з замовником договір на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, в якому визначаються права, обов'язки та відповідальність сторін. Виконавець договору не може передоручити виконання своїх обов'язків іншій особі.

Строк договору на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування визначається замовником, але не може бути меншим як три роки.

У разі припинення перевізником перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування з підстав, передбачених законодавством, замовник цього перевезення призначає тимчасового перевізника на строк до одного місяця і проводить новий конкурс.

**Стаття 48. Контроль за виконанням умов договору на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування**

Контроль за виконанням пасажирським перевізником умов договору на перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування здійснює замовник (уповноважена ним особа) відповідно до цього договору, якщо інше не передбачено законодавством.

## Глава 11

### Інші перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування

#### Стаття 49. Організація туристичних перевезень та перевезень пасажирів на замовлення

Туристичні перевезення та перевезення пасажирів на замовлення здійснюються пасажирськими перевізниками за замовленнями.

Пасажирський перевізник, який здійснює туристичні перевезення або перевезення пасажирів на замовлення, повинен заздалегідь узгодити із замовником послуг маршрут, режим руху та умови перевезень. Пасажирському перевізнику, який виконує ці перевезення, забороняється здійснювати посадку пасажирів у пунктах, встановлених для посадки пасажирів на автобусних маршрутах загального користування.

#### Стаття 50. Загальні засади перевезень пасажирів на таксі

Перевезення пасажирів, їх багажу в індивідуальному порядку здійснюються на таксі.

Організацію перевезень пасажирів та їх багажу на таксі в межах території населеного пункту або пунктом відправлення яких є цей населений пункт здійснює виконавчий орган сільської, селищної, міської ради цього населеного пункту.

Перевізником пасажирів та їх багажу на таксі є суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послугу за договором такого перевезення.

#### Стаття 51. Вимоги до перевезень на таксі

До перевезень пасажирів та їх багажу в індивідуальному порядку допускаються легкові автомобілі, обладнані таксометром та пристосовані до таких перевезень. Відповідність легкових автомобілів цим вимогам визначається територіальними органами центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту за зверненнями перевізників.

На таксі можуть перевозитись у встановленому порядку тільки пасажирів та їх багаж і тварини за плату згідно із показниками таксометра.

*Глава 12**Договір про перевезення пасажирів автомобільним транспортом***Стаття 52. Особливості договору про перевезення пасажирів автомобільним транспортом**

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

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

Договір про перевезення пасажирів автомобільним транспортом загального користування вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду, а для осіб, які користуються правом пільгового проїзду, при туристичних перевезеннях, перевезеннях на замовлення — з моменту посадки в автобус. Цей договір набирає чинності з моменту посадки пасажирів в автомобільний транспортний засіб і діє до моменту його висадки у пункті призначення. Договір перевезення пасажирів на таксі набуває чинності з моменту посадки пасажирів.

Пасажир може відмовитися від договору про його перевезення та одержати у встановленому порядку компенсацію вартості проїзду.

Дія договору про перевезення пасажирів автомобільним транспортом може бути припинена за ініціативою пасажирського перевізника чи водія автомобільного транспортного засобу, якщо пасажир:

перебуває у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння;  
порушує громадський порядок;  
пред'являє заборонений до перевезення багаж або багаж, який за габаритами не відповідає встановленим нормам;  
порушує інші вимоги правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту.

**Стаття 53. Основні права та обов'язки пасажирів**

Пасажир має право:

одержувати від перевізника, водія, на зупинках автобусних маршрутів загального користування, автостанціях та автовок-

залах інформацію про послуги автомобільного транспорту загального користування;

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

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

**Пасажи́р зобов'язаний:**

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

виконувати вимоги правил користування автомобільним транспортом.

#### **Стаття 54. Основні права та обов'язки пасажирського перевізника**

**Пасажи́рський пере́візник має право:**

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

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

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

**Пасажи́рський пере́візник зобов'язаний:**

забезпечувати дотримання персоналом вимог законодавства про автомобільний транспорт;

мати паспорт маршруту для здійснення перевезень;

забезпечувати проведення медичного огляду водіїв;

забезпечувати водія схемою маршруту та розкладом руху;

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

забезпечувати проїзд пасажирів до зупинки призначення за маршрутом без додаткових витрат у разі припинення поїздки через технічну несправність автомобільного транспортно-го засобу.

**Розділ III**  
**ВНУТРІШНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ**  
**АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

**Глава 13**

**Загальні положення внутрішніх перевезень вантажів**  
**автомобільним транспортом**

**Стаття 55. Внутрішні перевезення вантажів автомобільним транспортом та правила їх надання**

Автомобільний транспорт загального користування надає послуги з перевезення вантажів у внутрішньому сполученні між пунктами відправлення та призначення, розташованими в Україні, а також комплекс допоміжних операцій, пов'язаних з цими перевезеннями.

Внутрішні перевезення вантажів виключно для власних потреб власників автомобільних транспортних засобів, що перевозять ці вантажі, можуть здійснюватися відомчим та індивідуальним автомобільним транспортом.

До внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом належать технологічні автомобільні перевезення вантажів, що здійснюються в межах одного виробничого об'єкта без виїзду на автомобільні дороги загального користування.

Внутрішні перевезення вантажів автомобільним транспортом здійснюються у прямому та змішаному сполученні. У прямому сполученні перевезення вантажу здійснюються одним автомобільним транспортним засобом без перевантаження на інший. У змішаному сполученні перевезення вантажу здійснюються кількома видами транспорту.

До комплексу допоміжних операцій, пов'язаних із внутрішніми перевезеннями вантажів автомобільним транспортом, належать:

завантаження та розвантаження автомобільних транспортних засобів;

перевантаження вантажів на інший вид транспорту чи транспортний засіб;

сортування, пакування, обмірювання та маркування вантажу;

накопичення, формування або дроблення партій вантажу;

зберігання вантажу;

транспортно-експедиційні послуги.

Правила внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом затверджуються центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

#### Стаття 56. Пряме змішане сполучення

Пряме змішане сполучення при перевезенні вантажів автомобільним транспортом здійснюється ним разом з іншими видами транспорту. Взаємовідносини перевізників у процесі перевезення вантажів за єдиним документом різними видами транспорту визначаються законодавством та укладеними відповідно до нього договорами між перевізниками.

#### Стаття 57. Документація перевезення вантажів автомобільним транспортом загального користування у внутрішньому сполученні

Документами на перевезення вантажів є:

для вантажного перевізника — ліцензія та документ, що засвідчує використання автомобільного транспортного засобу на законних підставах, а для вантажного перевізника, який є одночасно водієм, — також визначені законодавством документи на вантаж, реєстраційні документи на автомобільні транспортні засоби, посвідчення водія, документ встановленого зразка про проходження медичного огляду;

для водія, який працює на умовах найму, — визначені законодавством документи на вантаж, посвідчення водія, реєстраційні документи на транспортний засіб, дорожній лист, документ встановленого зразка про проходження медичного огляду.

Автомобільні транспортні засоби, що використовуються для надання послуг з перевезення вантажів, повинні мати ліцензійну картку.

При внутрішніх і міжнародних перевезеннях вантажу відомчим автомобільним транспортом для власних потреб його власника застосовуються документи, визначені частиною першою цієї статті, крім ліцензії.

Внутрішні перевезення індивідуальним автомобільним транспортом вантажу, що є особистим майном власника автомобільного транспортного засобу, здійснюються за наявності у водія реєстраційних документів на автомобільні транспортні засоби та посвідчення водія.

**Стаття 58.** Основні права та обов'язки водія при перевезенні вантажу автомобільним транспортом загального користування у внутрішньому сполученні

Водій вантажного автомобільного транспортного засобу при внутрішньому перевезенні вантажів має право:

відмовлятися від прийняття для перевезення вантажу, який не відповідає встановленим вимогам або вимогам щодо пломбування вантажу, якщо відтиск пломби нечіткий або пломбу пошкоджено;

вимагати від вантажовласника (уповноваженої ним особи) належного закріплення вантажу на автомобільному транспортному засобі відповідно до встановлених законодавством вимог та очищення його кузова від залишків вантажу.

Водій вантажного автомобільного транспортного засобу зобов'язаний:

мати з собою і пред'являти для перевірки уповноваженим посадовим особам документи, визначені цим Законом;

перевіряти надійність пломбування, закріплення, накриття та ув'язування вантажу для його безпечного перевезення;

забезпечити збереження вантажу, прийнятого до перевезення, та своєчасно його доставити вантажовласнику (уповноваженій ним особі);

дотримуватися визначеного режиму праці та відпочинку.

#### *Глава 14*

#### *Вантажний перевізник*

**Стаття 59.** Засади діяльності вантажного перевізника

Вантажним перевізником є суб'єкт підприємницької діяльності, який відповідно до законодавства та одержаної ліцензії надає послугу згідно з договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом, що використовується ним на законних підставах.

**Стаття 60.** Вимоги до вантажного перевізника

Вантажний перевізник повинен:

виконувати вимоги цього Закону;

здійснювати перевезення вантажу автомобільним транспортним засобом відповідного типу та утримувати його у належному технічному стані;

забезпечувати проведення медичного огляду водіїв;  
забезпечувати встановлені законодавством умови праці та відпочинку водіїв.

### Глава 15

#### *Договір про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування*

#### **Стаття 61. Особливості договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування**

Договір про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування укладається відповідно до цивільного законодавства між замовником та виконавцем у письмовій формі (договір, накладна, квитанція тощо). Істотними умовами договору є:

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

#### **Стаття 62. Основні права та обов'язки замовника за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування**

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

Замовник за договором про перевезення вантажу зобов'язаний:

- забезпечити своєчасне та повне оформлення документів на перевезення вантажу;
- утримувати власні під'їзні шляхи до вантажних пунктів, вантажні майданчики, рампи тощо у стані, що відповідає вимогам законодавства з питань охорони праці, техніки безпеки та безпеки руху;
- здійснювати вантажні операції, закріплення, накріття, ув'язування та пломбування вантажу, зняття кріплень і покриттів та очищення автомобільного транспортного засобу від залишків вантажу;



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

**Стаття 63. Основні права та обов'язки виконавця за договором про перевезення вантажу автомобільним транспортом загального користування**

Вантажний перевізник має право:

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

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

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

Вантажний перевізник зобов'язаний:

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

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

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

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

*Розділ IV*

**МІЖНАРОДНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ  
І ВАНТАЖІВ АВТОМОБІЛЬНИМ ТРАНСПОРТОМ**

**Стаття 64. Організація міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом**

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюються між пунктами відправлення

та призначення, один з яких або обидва розташовані за межами території України.

Організація міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюється перевізниками відповідно до міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень.

Правила міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом по території України затверджуються Кабінетом Міністрів України.

Правила міжнародних перевезень вантажів автомобільним транспортом по території України затверджуються центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

#### **Стаття 65. Міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом**

Міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом забезпечує центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, який у межах повноважень:

організовує контроль за виконанням міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

розробляє пропозиції щодо розвитку міжнародного співробітництва у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

бере участь у проведенні заходів щодо укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

бере участь у роботі міжнародних організацій автомобільного транспорту;

забезпечує видачу дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

#### **Стаття 66. Контроль за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом**

Контроль за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом проводить служба міжнародних автомобільних перевезень центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту в пунктах пропуску через державний кордон України.

Служба міжнародних автомобільних перевезень діє відповідно до законодавства та свого положення, затвердженого центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту.

Функціями контролю за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом є:

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

контроль технічного стану автомобільних транспортних засобів, що впливає на безпеку руху;

перевірка вагових і габаритних параметрів автомобільних транспортних засобів, оформлення та видача дозволів на проїзд цих засобів по території України у разі перевищення ними встановлених законодавством вагових та габаритних параметрів, а також при перевезенні небезпечних вантажів;

контроль та оформлення дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом;

облік автомобільних транспортних засобів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів і вантажів;

перевірка транспортно-експедиційної документації та ліцензій на здійснення міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом.

#### **Стаття 67. Міжнародний перевізник пасажирів і вантажів автомобільним транспортом**

Міжнародним перевізником пасажирів і вантажів автомобільним транспортом є суб'єкт підприємницької діяльності, який здійснює таке перевезення відповідно до міжнародних договорів України, ліцензії та договору про перевезення пасажирів чи (та) вантажу автомобільним транспортом, що використовується ним на законних підставах.

Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом здійснюються:

автомобільним транспортом загального користування відповідно до договору перевезення;

відомчим та індивідуальним автомобільним транспортом для власних потреб їх власників;

перевізниками — нерезидентами України.

Розділ V  
**ЗАКЛЮЧНІ ПОЛОЖЕННЯ**

**Стаття 68. Відповідальність перевізника**

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

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

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

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

Якщо внаслідок пошкодження (псування) багажу чи вантажу його якість змінилася настільки, що він не може бути використаний за прямим призначенням, пасажир має право відмовитися від багажу, а вантажовідправник (вантажодержувач) — від вантажу і вимагати відшкодування завданих збитків.

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

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

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

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

Перевізник звільняється від відповідальності за шкоду, заподіяну під час перевезення багажу чи вантажу, якщо доведе, що вона настала внаслідок обставин, незалежних від нього.

**Стаття 69. Відповідальність суб'єктів підприємницької діяльності за порушення законодавства про автомобільний транспорт**

За порушення законодавства про автомобільний транспорт до суб'єкта підприємницької діяльності застосовуються фінансові санкції за:

1) безпідставну відмову від пільгового перевезення — у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

2) самовільне відкриття автобусного маршруту загального користування — у розмірі п'ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

3) перевезення пасажирів та їх багажу на таксі без ліцензії — у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

4) перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 кілометрів одним водієм — у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

5) відсутність документів, обов'язкових для надання послуг з перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом загального користування, — у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

6) порушення правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

7) здійснення міжнародного перевезення великогабового, великогабаритного чи небезпечного вантажу автомобільним транспортом без спеціального дозволу або з відхиленням від маршруту руху чи з перевищенням габариту — у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

8) здійснення нерезидентом України міжнародного перевезення пасажирів чи вантажів автомобільним транспортом без дозволу на поїздку по території України, за умови обов'язковості такого дозволу, чи з дозволом, що не відповідає виду перевезення, — у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

9) відсутність у випадках, передбачених законодавством, списку пасажирів при здійсненні міжнародного перевезення

пасажирів автомобільним транспортом — у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Стаття 70. Розгляд справ про порушення законодавства про автомобільний транспорт**

Про порушення законодавства про автомобільний транспорт, передбачені пунктами першим — шостим статті 69 цього Закону, посадовою особою територіального органу центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту складається протокол не пізніше двох місяців з дня вчинення цього порушення, який розглядає протягом десяти днів керівник цього територіального органу та за наявності підстав ухвалює постанову про застосування до перевізника фінансових санкцій, яку передає для виконання органу державної виконавчої служби за місцезнаходженням цього перевізника.

Про порушення законодавства про автомобільний транспорт, передбачені пунктами сьомим — дев'ятим статті 69 цього Закону, посадовою особою служби міжнародних автомобільних перевезень центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту у пункті пропуску через державний кордон України складається протокол не пізніше однієї доби з дня вчинення цього порушення, який розглядає протягом трьох днів керівник цієї служби і за наявності підстав ухвалює постанову про застосування до перевізника фінансових санкцій, припиняючи перевезення до усунення виявленого порушення та сплати перевізником застосованих до нього фінансових санкцій.

*Розділ VI*

**ПРИКІНЦЕВІ ПОЛОЖЕННЯ**

1. Цей Закон набирає чинності з дня його опублікування.

2. Внести до Закону України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності» (Відомості Верховної Ради України, 2000 р., № 36, ст. 299, № 45, ст. 377; 2001 р., № 11, ст. 45, № 16, ст. 76) такі зміни:

1) у статті 9:

пункт 33 доповнити словами «загального користування (крім надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі)»;

доповнити після пункту 33 новим пунктом такого змісту:

«34) надання послуг з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі»;

у зв'язку з цим пункти 34—60 вважати пунктами 35—61;

2) статтю 14 доповнити частиною такого змісту:

«До ліцензій на надання послуг з перевезення пасажирів і вантажів автомобільним транспортом загального користування і з перевезення пасажирів та їх багажу на таксі додаються ліцензійні картки на кожен автомобільний транспортний засіб. Ліцензійна картка є бланком суворої звітності, до якої заносяться реєстраційні дані ліцензії та автомобільного транспортного засобу».

3. До приведення законодавства у відповідність із Законом України «Про автомобільний транспорт» закони та інші нормативно-правові акти застосовуються в частині, що не суперечить цьому Закону.

4. Кабінету Міністрів України у тримісячний термін від дня набрання чинності цим Законом:

подати на розгляд Верховної Ради України пропозиції щодо приведення законів України у відповідність із цим Законом;

привести свої нормативно-правові акти у відповідність із цим Законом;

забезпечити приведення міністерствами та іншими центральними органами виконавчої влади їх нормативно-правових актів у відповідність із цим Законом;

відповідно до своєї компетенції забезпечити прийняття нормативно-правових актів, передбачених цим Законом.

*м. Київ, 5 квітня 2001 року*  
*№ 2344-III*

КАБІНЕТ МІНІСТРІВ УКРАЇНИ  
ПОСТАНОВА  
від 6 квітня 1998 р. № 457  
Київ

**Про затвердження Статуту залізниць України**

Відповідно до статті 3 Закону України «Про залізничний транспорт» Кабінет Міністрів України постановляє:  
Затвердити Статут залізниць України (додається).

*Прем'єр-міністр України В. ПУСТОВОЙТЕНКО*

ЗАТВЕРДЖЕНО  
Постановою Кабінету Міністрів України  
від 6 квітня 1998 р. № 457

**Статут залізниць України**

*1. Загальні положення*

1. Залізничний транспорт загального користування (далі — залізничний транспорт) є однією з базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях.

Основною організаційною ланкою на залізничному транспорті є залізниця.

2. Статут залізниць України (далі — Статут) визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом.

Статутом регламентуються порядок укладання договорів, організація та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносин залізниць з іншими видами транспорту.

3. Дія Статуту поширюється на перевезення залізничним транспортом вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, у тому числі на перевезення вантажів, навантаження і розвантаження яких відбувається на залізничних під'їзних коліях незалежно від форм власності, які не належать до за-



лізничного транспорту загального користування (далі — залізничні під'їзні колії).

Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізницями, що будуються, до здавання їх у постійну експлуатацію здійснюється згідно з порядком, який визначають власник або орган управління будівництва та відповідна залізниця за погодженням з Держнаглядом охорони праці.

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

5. На підставі цього Статуту Мінтранс затверджує:

а) Правила перевезення вантажів (далі — Правила);

б) Технічні умови навантаження і кріплення вантажів;

в) Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України (далі — Правила перевезень пасажирів);

г) інші нормативні документи.

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

6. У цьому Статуті наведені нижче терміни вживаються у такому значенні:

вантаж — матеріальні цінності, які перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього вантажному рухомому складі;

вантажовідправник (відправник вантажу, вантажовласник) — зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка довіряє вантаж залізниці для його перевезення;

вантажодержувач (одержувач вантажу, вантажовласник) — зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка за дорученням вантажовідправника отримує вантаж;

вантажні операції — навантаження вантажу на залізничний рухомий склад, вивантаження вантажу із залізничного рухомого складу, сортування дрібних відправок та контейнерів, перевантаження, перевалка на транспортні засоби іншого виду транспорту;

внутрішній перевезення — перевезення вантажу з однієї під'їзної колії на іншу в межах однієї станції;

Збірник правил перевезення і тарифів залізничного транспорту — офіційне періодичне видання, в якому публікуються затверджені згідно з цим Статутом нормативні акти з питань перевезення;

міжнародне залізничне сполучення — перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти між Україною та іноземними державами;

накладна — основний перевізний документ встановленої форми, оформлений відповідно до цього Статуту та Правил і наданий залізниці відправником разом з вантажем. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони — одержувача. Накладна одночасно є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення;

небезпечні вантажі — речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які через присутні їм властивості за наявності певних факторів можуть в процесі транспортування, під час проведення вантажних робіт та збереження призвести до вибуху, пожежі, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів транспорту, заподіяння матеріальних втрат і шкоди навколишньому середовищу, а також загибелі, травмування, отруєння, опіків, захворювання людей, тварин;

перевізні документи — накладна та інші залізничні документи на вантаж;

під'їзди до залізничних станцій — автомобільні шляхи, які примикають до території залізничної станції;

Правила перевезення вантажів (Правила) — нормативний акт, що конкретизує передбачені цим Статутом положення, які регламентують участь та обов'язки сторін у процесі перевезення вантажів;

пряме залізничне сполучення — перевезення вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу у межах двох і більше залізниць України;

пряме змішане сполучення — перевезення, що здійснюється залізницями та іншими видами транспорту за єди-

ним транспортним документом протягом усього шляху прямування;

тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу — система цінкових ставок та правил їх застосування, за якими провадяться розрахунки за перевезення залізницями;

збори — цінкові ставки, за якими провадяться розрахунки за виконання підприємствами залізничного транспорту робіт та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу;

Технічні умови навантаження і кріплення вантажів — обов'язкові для дотримання всіма учасниками перевезення вимоги щодо розміщення, закріплення, способу навантаження, розвантаження вагонів, забезпечення безпеки руху, збереження залізничного рухомого складу та вантажів (далі — Технічні умови);

транспортні засоби — залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнери.

## II. Вантажне господарство.

### *Пристрій для обслуговування пасажирів*

7. Залізниці здійснюють перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти між станціями, відкритими для виконання відповідних операцій.

Станції здійснюють операції, пов'язані з перевезенням пасажирів, багажу і вантажобагажу з прийняттям, видачею вантажів вагонними, дрібними відправками та в контейнерах, а за договорами з відправниками та одержувачами — їх навантаження і вивантаження. Станції можуть відкриватися для проведення усіх або окремих операцій.

Відкриття чи закриття станцій для здійснення усіх чи окремих операцій провадиться Укрзалізницею після опублікування про це у Збірнику правил перевезень і тарифів залізничного транспорту. При цьому питання про експлуатацію малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій, а також залізничних під'їзних колій, що перебувають на балансі залізниць, вирішується разом з відповідними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

У разі неприйняття органами місцевого самоврядування (протягом 6 місяців після звернення залізниці) рішень про компенсацію збитків з місцевих бюджетів або за рахунок під-

приємств, що обслуговуються цими дільницями, станціями та під'їзними коліями, Укрзалізниця за погодженням з Мінтрансом має право прийняти рішення про закриття збиткових дільниць, станцій та під'їзних колій.

8. Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізницями провадиться у вагонах парку залізниць або орендованих у залізниць, а також у власних вагонах, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам — суб'єктам підприємницької діяльності, в тому числі розташованим за межами України.

Вагони, призначені для перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, повинні відповідати вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України та санітарно-гігієнічним і протиепідемічним нормам і правилам.

9. Вантажні операції виконуються як на станційних складах і майданчиках, що перебувають у віданні залізниць (місця загального користування), так і на приколіїних складах, майданчиках та в інших пунктах, які належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам — суб'єктам підприємницької діяльності або надані їм залізницею на підставі договору (місця незагального користування).

10. Для виконання вантажних операцій станції згідно з їх спеціалізацією повинні мати обладнані належним чином споруди і пристрої в місцях загального користування.

Всі споруди і пристрої вантажного господарства за своєю потужністю і переробною спроможністю повинні забезпечувати своєчасне виконання запланованого обсягу вантажних операцій, повне збереження вантажів, своєчасне оброблення рухомого складу, а також механізацію вантажних робіт з дотриманням вимог нормативних актів з питань охорони праці.

11. На станціях із значним обсягом вантажних операцій, які виконуються в місцях загального користування, організуються вантажні райони.

Площі вантажних районів і під'їзди до них повинні забезпечувати нормальні умови для роботи усіх видів транспорту і механізмів, що обслуговують вантажний район, а також безпеку руху поїздів і дотримання техніки безпеки людей та охорону навколишнього природного середовища.

Вантажний район за своєю спеціалізацією повинен мати усі необхідні технічні засоби і пристрої, що забезпечують збереження вантажів і протипожежний захист.

12. Залізниця вправі приймати рішення про складування за плату підприємствами, організаціями, установами, громадянами — суб'єктами підприємницької діяльності вантажів у смугі відведення, а також надавати дозвіл на примикання під'їзних колій та будівництво тимчасових споруд.

13. Для зважування вантажів, багажу і вантажобагажу (товаробагажу) використовуються вагонні, вантажні, елеваторні та інші ваги.

Для визначення маси вантажу зважуванням залізниця в місцях загального користування, а відправники та одержувачі вантажів, морські і річкові порти, які примикають до залізниць, в місцях незагального користування повинні мати необхідну кількість ваг і вагових приладів. Для навантаження масових насипних і навалочних вантажів їх відправники повинні використовувати вагові прилади, які визначають масу вантажу в процесі навантаження, чи механізовані дозувальні пристрої.

14. Ваги і вагові прилади підлягають обов'язковій державній повірці і тавруванню в установленому порядку. Зважування вантажів на несправних вагах, а також на вагах з простроченими термінами повірки і таврування не дозволяється.

Залізниця на договірних засадах можуть приймати на технічне обслуговування (технічний нагляд, ремонт, контрольна повірка) ваги власників, призначені для зважування вантажів.

Повірка, таврування ваг та вагових приладів проводяться під час установки ваг, після виходу їх із капітального та середнього ремонту та періодично у терміни, встановлені Держстандартом.

15. Станції, призначені для операцій з перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу, повинні відповідати вимогам, що забезпечують виконання цих операцій, а також санітарно-гігієнічним та протиепідемічним нормам і правилам.

16. На станціях, вокзалах, у пасажирських поїздах повинна бути книга скарг і пропозицій пасажирів, відправників та одержувачів вантажів, яка видається за першою вимогою.

### *III. Планування та організація перевезення вантажів*

17. Перевезення вантажів залізничним транспортом організуються на договірних засадах. Форма договору про організацію перевезень вантажів встановлюється Правилами. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень.

Умови та порядок організації перевезення в усіх видах сполучення визначаються Правилами.

Порядок розроблення, термін подання заявок, затвердження планів та облік виконання перевезень вантажів встановлюються Правилами, а військових перевезень — спеціальними інструкціями.

18. Місячне планування перевезення вантажів здійснюється залізницями відправлення на основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів та замовлень відправників.

Замовлення на перевезення за встановленою номенклатурою вантажовласники або за їх дорученням експедиторські організації, а також морські та річкові порти подають відповідним залізницям. Замовлення складаються за встановленою формою у вагонах, а у випадках, передбачених Правилами, — і в тоннах.

У разі потреби одночасно з місячним замовленням надаються плани перевезень вантажів маршрутами.

19. У разі неподання з вини залізниць вагонів (контейнерів) для виконання місячного плану перевезення вантажів вони зобов'язані за замовленням відправника виділити рухомий склад, щоб надолужити недовантаження протягом наступного місяця у порядку, встановленому Правилами.

20. Виконання перевезень, у тому числі на пред'явлення, позапланових, понадпланових та перевезень для надолуження недовантаження протягом минулого місяця враховується в обліковій картці встановленої Правилами форми.

Порядок та умови зарахування вагонів, контейнерів під завантаження встановлюються Правилами.

21. Начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявою вантажовідправника без додаткової плати:

- а) дозволяють завантаження понад план та поза планом;
- б) змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення в порядку та розмірах, установлених Правилами;
- в) дозволяють внутрістанційні перевезення вантажів.

Начальник станції за заявою вантажовідправника дозволяє без додаткової плати:

а) змінювати передбачений планом тип рухомого складу, якщо таке перевезення допускається Правилами;

б) змінювати вид вантажу у межах однієї номенклатурної групи, передбаченої планом;

в) не пізніше ніж за 3 доби до дня навантаження змінювати в місячних планах перевезень залізниці та станції призначення в обсягах до 50 відсотків планової (договірної) норми;

Для перевезень вантажів понад план та поза планом відправник подає заявку залізниці у термін, передбачений Правилами.

Оформлення замовлень на перевезення вантажів поза планом та понад план здійснюється у порядку, встановленому Правилами.

22. За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввіреній 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.

23. Відправники повинні надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну (комплект перевізних документів).

Станція призначення видає накладну одержувачу разом з вантажем.

Дата приймання і видачі вантажу засвідчується на накладній календарним штампелем станції. В разі проведення митного контролю дата видачі вантажу ставиться після закінчення митних операцій.

Для посвідчення прийняття вантажу до перевезення станція видає відправнику квитанцію.

Форма накладної і порядок її заповнення, а також форма квитанції затверджуються Мінтрансом.

Під час перевезення масових вантажів у випадках, передбачених Правилами, допускається оформлення однієї накладної (комплекту перевізних документів) на перевезення цілого маршруту або групи вагонів чи комплекту контейнерів.

Станції видають вантажовідправникам бланки накладних (комплектів перевізних документів) за плату згідно з тарифом.

24. Вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ним у накладній.

Залізниця має право перевіряти правильність цих відомостей, а також періодично перевіряти кількість та масу вантажу, що зазначаються у накладній.

Упакування, пакування, тара повинні відповідати вимогам нормативних документів.

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

25. Відправники і одержувачі вибухових, легкозаймистих, радіоактивних, отруйних та інших небезпечних вантажів повинні виконати всі належні заходи, що гарантують безпеку перевезень, мати засоби і мобільні підрозділи для ліквідації аварій та їх наслідків під час перевезення цих вантажів.

26. Вантажі приймаються до перевезення вантажною швидкістю, а також великою швидкістю.

До перевезення великою швидкістю приймаються, як правило, швидкопсувні вантажі, а також інші вантажі в напрямках, установлених Укрзалізницею.

Швидкість перевезення зазначається у накладній вантажовідправником.

27. Вантажі, що потребують тари для їх збереження від втрат, недостач, псування та пошкодження, повинні здаватися до перевезення у непошкодженій тарі, яка відповідає стандартам (технічним умовам), а вантажі, на тару та упаковку яких стандартів не встановлено, — у непошкодженій тарі, яка забезпечує їх збереження.

Овочі, фрукти та інші швидкопсувні вантажі повинні пред'являтися до перевезення у такому стані, який забезпечує збереження їх якості упродовж граничного терміну перевезення, передбаченого Правилами.

Під час перевезення вантажів, які змерзаються і здуваються, відправник зобов'язаний вжити відповідних профілактичних заходів. Залізниця може відмовити в перевезенні у разі невжиття відправником зазначених заходів. У разі невиконання зазначених вимог відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, що виникли з цієї причини, несе відправник.

28. Залізниці можуть приймати до перевезення вантажі з оголошеною вартістю. Оголошена вартість не повинна перевищувати дійсної вартості вантажу. У разі розходження між



відправником та станцією відправлення вартість вантажу визначається незалежною експертизою, про що складається відповідний акт.

Перелік вантажів, оголошення вартості яких є обов'язковим, а також вантажів, оголошення вартості яких не допускається, встановлюється Правилами.

Під час прийняття вантажу з оголошеною вартістю стягується додатковий збір у розмірі, встановленому тарифом.

29. Укрзалізниця має право запроваджувати, за погодженням з Мінтрансом, тимчасові обмеження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скучення нерозвантажених транспортних засобів у пунктах призначення.

30. Завантаження вантажів у вагони (контейнери), а також вивантаження з них здійснюється відправниками та одержувачами.

Залізниця можуть брати на себе виконання вантажних робіт за договорами з відправниками або одержувачами.

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

31. Залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках — продезинфіковані вагони та контейнери.

Додаткова підготовка вагонів та контейнерів під завантаження вантажів, що потребують особливих умов перевезення і зберігання, може здійснюватися залізницею на підставі договору за рахунок відправника.

Під наливання повинні подаватися цистерни та бункерні напіввагони, що відповідають роду наливного вантажу.

Підготовка під наливання спеціальних цистерн та бункерних напіввагонів усіх форм власності здійснюється відправником.

Придатність рухомого складу для перевезення вантажу в комерційному відношенні визначається:

вагонів — відправником, якщо завантаження здійснюється його засобами, або залізницею, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці;

контейнерів, цистерн та бункерних напіввагонів — відправником.

32. Вантажі повинні завантажуватись без перевищення вантажопідйомності вагона (контейнера).

У разі завантаження вагонів (контейнерів) понад їх вантажопідйомність організація, яка провадила навантаження (відправник, залізниця, порт), зобов'язана вивантажити надлишок.

Відправник зобов'язаний підготувати вантаж з урахуванням його схоронності під час транспортування і здійснювати навантаження з виконанням Технічних умов.

Перелік вантажів, перевезення яких допускається на відкритому рухомому складі, встановлюється Правилами.

33. Необхідні для навантаження і перевезення пристосування та матеріали (козли, стояки, прокладки, підкладки, дріт, брезент, віршовка, щитові огороження тощо) повинні заготовляти вантажовідправники.

Встановлення цих пристосувань і матеріалів під час завантаження і зняття їх під час вивантаження здійснюються тією організацією (підприємством), засобами якої провадиться завантаження чи вивантаження.

Про встановлення зазначених пристосувань та матеріалів у вагоні (контейнері) вантажовідправник повинен зазначити у накладній.

Пристосування та матеріали видаються на станції призначення одержувачу разом із вантажем.

34. Про час подачі вагонів під завантаження, вивантаження засобами відправника, одержувача начальних станції зобов'язаний повідомити їх не пізніше ніж за 2 години до подачі.

35. Одержувач або організація, яка здійснює вивантаження, зобов'язані:

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

повністю прибрати з вагона (контейнера) скріплюючий дріт, дротові закрутки з люків і штурвалів, стояки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, крім інвентарних засобів кріплення, які підлягають поверненню;

прибрати також папір, картон, фанеру, листовий метал, дошки та інші засоби упаковки і збереження вантажів. У разі неповного розвантаження вагони залишаються в одержувача з внесенням ним платежів за період користування вагонами;

очистити зовнішню поверхню кузова вагона (контейнера) від залишків, які її забруднюють, захисної плівки, наклеюють, бірок і написів, а всередині вагонів (контейнерів) — від залишків вантажу, емульсій, профілактичних засобів проти змерзання.

Очищення контейнерів здійснюється в усіх випадках вантажовідправником та вантажоодержувачем.

Очищення, промивання і в необхідних випадках дезінфекція вагонів після перевезення тварин, птиці, сирих тваринних продуктів та швидкопсувних вантажів можуть здійснюватися за рахунок одержувача у спеціально обладнаних місцях.

Промивання, дегазація, дезактивація вагонів після вивантаження небезпечних, отруйних, сморідних і забруднюючих вантажів здійснюються одержувачем у спеціально обладнаних місцях. Перелік таких вантажів встановлюється Правилами.

Очищення внутрішньої і зовнішньої поверхні цистерн та бункерних напіввагонів від забруднення після наливу і злиття здійснюється відповідно вантажовідправником або вантажоодержувачем.

Злиття продуктів з цистерн та бункерних напіввагонів має здійснюватись повністю (за винятком випадків, коли стандартами допускається наявність залишків) з очищенням в'язких продуктів з внутрішньої поверхні котла і бункера.

Залізниця має право не приймати не очищені після вивантаження (злиття) вагони і контейнери. Вантажна операція вважається незакінченою до повного очищення вагонів (контейнерів), а з одержувача стягується плата за користування вагонами (контейнерами) за весь час їх затримки під очищенням.

Вантажоодержувач вносить залізниці установлену відповідно до статті 119 цього Статуту плату за час знаходження цистерн і бункерних напіввагонів на промивально-пропарувальній станції залізниці під очищенням від залишків продуктів.

Вантажоодержувач відшкодовує також витрати залізниць, пов'язані з очищенням порожніх вагонів у пунктах їх наступного навантаження.

За погодженням між вантажовідправником і вантажоодержувачем очищення внутрішньої поверхні спеціальних вагонів, які належать їм або орендовані ними, може не здійснюватись, якщо це не суперечить нормам та Правилам.

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

Начальник залізниці, уповноважені ним керівники організацій, що входять до складу залізниці, відповідно до Правил мають право на укладення договорів про збереження вантажів на складах станцій або у вагонах.

37. Під час здавання вантажів для перевезення відправником має бути зазначена у накладній їх маса.

Тарні і штучні вантажі перевозяться із зазначенням у накладній маси і кількості вантажних місць. Маса цих вантажів визначається до здавання їх для перевезення і зазначається на вантажних місцях.

Вантажі, що перевозяться насипом і наливом, а також інші вантажі, зважування яких на вантажних вагах неможливе, зважуються на вагонних вагах.

Перелік вантажів, що можуть перевозитися насипом і наливом, установлюється Правилами.

Загальна маса вантажу визначається шляхом зважування на вагах або підрахуванням маси на вантажних місцях за тарафом чи стандартом.

Маса окремих вантажів може визначатися розрахунковим методом, за обміром або умовно (нафтопродукти в цистернах, тварини, лісоматеріали тощо).

Маса вантажів визначається відправником.

Спосіб визначення маси зазначається у накладній.

38. Завантажені контейнери, а також криті вагони (у тому числі ізотермічні) і цистерни пломбуються тим підприємством, організацією, засобами яких провадиться навантаження. Домашні речі можуть перевозитися за пломбами залізниці або експедитора.

Перелік вантажів, що допускаються до перевезення у вагонах без пломб, технічні умови виготовлення пломб, а також порядок пломбування вагонів і контейнерів встановлюються Правилами.

Пломби, пломбувальні лещата та дріт, запірні-пломбувальні пристрої для пломбування вагонів і контейнерів надаються залізницею за плату виходячи з їх собівартості.

39. Приймання вантажів дрібними відправленнями здійснюється через склади станцій.

40. Перевезення окремих вантажів, перелік яких затверджено Правилами, здійснюється у супроводі провідника відправника (одержувача). Перевезення інших вантажів у супроводі провідника може здійснюватися за домовленістю з залізницею.

41. Залізниця зобов'язана доставити вантажі за призначенням в установлені терміни.

Терміни доставки вантажів і правила обчислення термінів доставки вантажів встановлюються Правилами, виходячи з технічних можливостей залізниць.

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

Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого терміну доставки.

У разі затримки подачі вагонів (контейнерів) під вивантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, залежних від одержувачів, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення до закінчення встановленого терміну доставки.

42. Залізниця зобов'язана повідомити одержувача в день прибуття вантажу або до 12-ої години наступного дня. Порядок і способи повідомлення встановлюються начальником станції. Одержувач може визначити спосіб повідомлення.

Якщо залізниця не повідомить про прибуття вантажу, одержувач звільняється від внесення плати за користування вагонами (контейнерами) і за зберігання вантажу до того часу, як буде надіслано повідомлення.

За угодою між одержувачем і станцією вагони (контейнери) можуть подаватися без попереднього повідомлення.

43. Вантажовідправник має право змінити зазначеного у накладній вантажоодержувача без зміни станції призначення.

Заява про зміну вантажоодержувача подається начальнику станції відправлення з доданням вантажної квитанції. У разі неможливості подання вантажної квитанції відправник подає копію письмового або телеграфного повідомлення на адресу першого вантажоодержувача про таку зміну.

Залізниця виконує розпорядження відправника лише у тому випадку, якщо вантаж не видано одержувачу.

44. Залізниця може на заяву відправника, одержувача змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення (переадресувати вантаж), з оплатою витрат за договірним тарифом. За час затримки вагонів (контейнерів) в очікуванні переадресування справляється плата, встановлена згідно із статтею 119 цього Статуту. Час затримки обчислюється з моменту, коли минуло дві години після повідомлення про прибуття вантажу.

45. В усіх випадках зміни одержувача або станції призначення вантажу підприємство, організація, громадяни, за заявою яких здійснено таку зміну, є відповідальними перед попереднім одержувачем за наслідки такої зміни і зобов'язані відрегулювати розрахунки між відправниками, попередніми адресатами та фактичними одержувачами.

46. Одержувач зобов'язаний прийняти і вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу. Терміни вивезення і порядок зберігання вантажів устанавлюються Правилами.

Вантажі, що прибули, зберігаються на станції безкоштовно протягом доби. Цей термін обчислюється з 24-ої години дати вивантаження вантажу (контейнера) засобами залізничі або з 24-ої години дати подачі вагонів під вивантаження засобами одержувача.

За зберігання вантажу на станції понад зазначений термін справляється плата, встановлена тарифом.

47. У разі прибуття вантажу на адресу одержувача, поставка якого йому не передбачена планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом та ін.), останній зобов'язаний прийняти такий вантаж від станції на відповідальне зберігання.

Одержувач може відмовитись від прийняття вантажу лише у разі, коли якість вантажу через псування або пошкодження змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового його використання.

Відповідальність за псування і пошкодження вантажу, що сталися через його несвоєчасне вивантаження і вивезення одержувачем, а також через затримку вагонів на залізничних під'їзних коліях і станціях з його вини, несе одержувач.

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

Одержувач розписується в дорожній відомості про одержання вантажу.

Якщо залізниця не має можливості видати вантаж одержувачу, зазначеному у накладній, вона вчиняє з вантажем дії за вказівкою відправника, який зобов'язаний дати таку вказівку у тридобовий термін від дня вручення йому повідомлення.

Якщо повідомлення відправника не надійшло в зазначений термін, залізниця може реалізувати вантаж або повернути його відправнику у разі неможливості реалізувати. Залізниця вправі також реалізувати вантаж, що надійшов, іншій організації у разі перебування його на станції понад граничні терміни зберігання, установлені Правилами, з дотриманням вимог, передбачених статтею 50 цього Статуту.

За затримку вагонів (контейнерів) в очікуванні вказівки відправника новий одержувач вносить залізниці відповідну плату.

49. Якщо залізниця не має можливості доставити призначений до перевезення вантаж і видати його одержувачу, вона може передати (реалізувати) цей вантаж у порядку, встановленому Правилами.

Оцінка вантажів, що передаються (реалізуються), в тому числі у випадках, передбачених статтею 48 цього Статуту, здійснюється комісійно представниками залізниці, організації, якій передається вантаж, та місцевих фінансових і торговельних органів у порядку, встановленому Правилами. Про оцінку вантажу складається акт.

50. Сума, одержана залізницею за переданий (реалізований) вантаж, крім суми, належної залізниці, перераховується зазначеним у накладній одержувачу або відправнику залежно від того, хто з них оплатив вартість вантажу.

У разі неможливості такого розрахунку у зв'язку з відсутністю одержувача або відправника чи їх правонаступників зазначені кошти повинні використовуватися для відшкодування збитків від претензій за вантажі, не доставлені за призначенням.

51. Підприємства залізничного транспорту загального користування мають право на заставу майна переданих їм для перевезення вантажів для забезпечення гарантії належної провізної оплати та інших платежів.

Заставне право діє поки вантаж перебуває у віданні залізниці.

Якщо відправник (одержувач) не внесе залізниці належні їй платежі, залізниця використовує заставне право і реалізує

вантаж після закінчення передбаченого Правилами граничного терміну його зберігання. Граничний термін зберігання не повинен перевищувати 30 діб.

52. На станціях призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу у разі:

прибуття вантажу у пошкодженному вагоні (контейнері), а також у вагоні (контейнері) з пошкодженими пломбами відправника або пломбами попутних станцій;

прибуття вантажу з ознаками недостачі, псування або пошкодження під час перевезення на відкритому рухомому складі або у критих вагонах без пломб, якщо таке перевезення передбачене Правилами;

прибуття швидкопсувного вантажу з порушенням граничного терміну його перевезення або з порушенням температурного режиму перевезення в рефрижераторних вагонах (контейнерах);

прибуття вантажу, який був завантажений залізницею;

видачі з місць загального користування вантажів, вивантажених залізницею;

прибуття вантажів у вагонах навалом і насипом за вимогою одержувача у розмірах, передбачених Правилами.

У зазначених вище випадках тарні і штучні вантажі видаються залізницею з перевіркою кількості і стану вантажу тільки у пошкоджених місцях. У разі виявлення пошкодження тари або інших обставин, що можуть привести до зміни стану вантажу, залізниця зобов'язана перевірити вантаж у пошкоджених місцях за фактурами і рахунками з розкриттям пошкоджених місць.

У разі випадків вантажі, завантажені відправником, і ті, що прибули у справних вагонах, контейнерах із непошкодженими пломбами відправника, а також без ознак недостачі, псування, пошкодження на відкритому рухомому складі або у критих та інших вагонах без пломб, якщо такі перевезення передбачені Правилами, видаються без перевірки їх кількості і стану.

Маса вантажу вважається правильною, якщо різниця у масі, визначена на станції відправлення, порівняно з масою, що виявилася на станції призначення, не перевищує:

у разі недостачі — норми природної втрати маси вантажу і граничного розходження визначення маси нетто;



у разі надлишку — граничного розходження визначення маси нетто.

За участь представника залізниці на вимогу одержувача у вивантаженні і видачі вантажу з одержувача справляється збір за договірним тарифом.

53. Якщо під час перевірки маси, кількості місць або стану вантажу на станції призначення буде виявлено недостачу, псування або пошкодження вантажу, або якщо ці обставини зазначені у комерційному акті, складеному на шляху проходження, станція призначення зобов'язана визначити обсяг фактичної недостачі, міру псування або пошкодження вантажу.

У разі потреби в здійсненні експертизи вантажу залізниця за власною ініціативою або на вимогу одержувача запрошує експертів.

54. Для перевезення вантажів можуть застосовуватися універсальні контейнери транспорту, а також спеціальні і спеціалізовані контейнери, що належать відправникам або одержувачам.

Навантаження вантажів у контейнери і вивантаження з них здійснюється відправником та одержувачем.

Навантаження контейнерів транспорту на вагони і вивантаження їх з вагонів у місцях загального користування здійснюється залізницею.

Усі контейнери за розмірами і вантажопідйомністю повинні відповідати вимогам стандартів (технічних умов).

Вантажі, які можуть бути сформовані в транспортні пакети, повинні пред'являтися для перевезення у пакетованому вигляді.

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

56. Перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії, а також із станцій широкої колії до станцій вузької колії і у зворотному напрямку здійснюється в порядку, встановленому Правилами.

57. Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) встановлюються у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Тарифи на перевезення пасажирів і багажу у приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. У разі за-

стосування тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів.

Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні встановлюються відповідно до міжнародних договорів та чинного законодавства.

Плата за перевезення вантажів справляється залежно від відстані, яка визначається згідно з планом формування поїздів.

58. Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, вантажобагажу, пошти, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, проводяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству.

59. Тарифи і збори за перевезення вантажів і багажу лініями, що будуються і відкриті для тимчасової експлуатації, затверджуються власником або органом управління будівництвом за погодженням з Мінтрансом та Мінекономіки.

60. Залізницями затверджуються:

а) тарифи на перевезення вантажів і пасажирів всіма залізничними лініями, що не належать до загальної мережі залізниць;

б) ставки зборів з вантажоодержувачів за очищення, промивання та дезінфекцію вагонів засобами залізниць у випадках, передбачених статтею 35 цього Статуту, а також за очищення, промивання засобами залізниць вагонів після вивантаження в інших випадках, коли згідно з Правилами потрібні спеціальне очищення і промивання вагонів;

в) тарифи на перевезення вантажів коліями, що належать залізницям, без виходу на колії загального користування;

г) ставки зборів та розмір плати за послуги, передбачені у статті 12 цього Статуту;

д) пільгові тарифи на перевезення вантажів у місцевому сполученні.

61. Тарифи на перевезення, збори і штрафи, встановлені відповідно до чинного законодавства, публікуються у Збірниках правил перевезень і тарифів залізничного транспорту.

Тарифи на перевезення і ставки зборів, затверджені залізницями, публікуються у засобах масової інформації із зазначенням терміну введення їх у дію.

62. Порядок розрахунків за перевезення і послуги встановлюється Укрзалізницею згідно з чинним законодавством.

Належні за перевезення вантажів і надання додаткових послуг платежі можуть вноситися готівкою, чеками, безготівково, якщо інше не передбачено законодавством, на станціях відправлення або передоплатою через розрахункові підрозділи залізниць.

Остаточні розрахунки між залізницями і одержувачами за перевезення вантажів і надання додаткових послуг здійснюються на станціях призначення.

Платежі за перевезення експортно-імпортних вантажів здійснюються згідно з міжнародними угодами та чинним законодавством.

У разі несвоєчасного внесення вантажовідправником, вантажоодержувачем, експедитором належної плати, зборів та штрафів справляється пеня за кожний день затримки у розмірі, встановленому законодавством. Відправка, видача вантажів можуть бути затримані до внесення платежів. За час затримки відправник, одержувач, експедитор сплачують за користування вагонами (контейнерами), залізниці плату, передбачену статтею 119 цього Статуту.

63. Мінтранс разом із заінтересованими міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, відправниками та одержувачами у виняткових випадках, коли через особливі обставини перевезення окремих вантажів не може бути здійснено з дотриманням Правил, можуть встановлювати порядок перевезення таких вантажів на особливих умовах.

Перевезення вантажів на особливих умовах здійснюються за окремими договорами. При цьому сторони вправі передбачати у договорах додаткову відповідальність за виконання зобов'язань щодо перевезень вантажів.

#### *IV. Залізничні під'їзні колії*

64. 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.

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

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

Конструкція та стан колійних пристроїв і технічних споруд залізничних під'їзних колій повинні забезпечувати пропуск великовагонних вагонів, а у разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивами залізниць, — пропуск локомотивів, наданих для цього залізницею.

66. Колійний розвиток станції, який пов'язаний із збільшенням обсягів перевезень на залізничній під'їзній колії підприємства, здійснюється з матеріалів та за рахунок коштів цього підприємства.

Заходи, пов'язані з примиканням залізничної під'їзної колії підприємства і будівництвом при цьому необхідних нових постів та роз'їздів у місцях примикання, обладнанням їх і укладанням стрілки примикання, здійснюються залізницею за рахунок коштів цього підприємства.

Кошти на розвиток існуючих і будівництво нових залізничних станцій у зв'язку з примиканням нової під'їзної колії передбачаються у проектах та кошторисах підприємств на будівництво залізничної під'їзної колії.

67. Відкриття для постійної експлуатації новобудованої залізничної під'їзної колії і подання на цю колію рухомого складу допускається після прийняття цієї залізничної колії в експлуатацію комісією за участю представника Держнаглядохоронпраці і встановлення залізницею порядку обслуговування під'їзної колії.

На кожен залізничну під'їзну колію складається масштабний план з нанесенням на нього розташування вантажних фронтів і механізмів, а також технічний паспорт, поздовжній профіль і креслення споруд.

Подача вагонів на залізничні під'їзні колії у період їх будівництва допускається на умовах тимчасової угоди між заліз-

ницею та підприємством, якому належить під'їзна колія, або будівельною організацією, які несуть відповідальність за збереження вантажу, рухомого складу, вчасне повернення його і безпеку руху.

68. Залізничні колії, локомотиви і вагони підприємств повинні утримуватися ними згідно з правилами, затвердженими власниками цих підприємств чи органами, до сфери управління яких вони належать.

Локомотиви і вагони, що належать підприємствам і експлуатуються в загальній мережі залізниць, повинні відповідати вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України.

69. Працівники залізничних під'їзних колій підприємства, які пов'язані з рухом поїздів і маневровою роботою на коліях залізниць, 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.

Знання інших працівників залізничних під'їзних колій підприємства, пов'язаних з рухом поїздів і маневровою роботою, перевіряються комісією, яка призначається керівником підприємства.

Особи, які не пройшли перевірки відповідних знань, до роботи не допускаються.

Під час виконання службових обов'язків на коліях залізниць працівники залізничних під'їзних колій підприємств зобов'язані мати при собі посвідчення встановленого зразка про проходження перевірки щодо здатності виконувати такі роботи і чітко виконувати розпорядження чергового по станції або станційного диспетчера.

70. Начальнику станції або його заступнику і ревізорам надається право перевіряти стан безпеки руху і залізничного господарства на під'їзних коліях за участю уповноваженого представника підприємства.

У разі виявлення несправностей, що загрожують безпеці руху, розпорядженням начальника станції або ревізора подача вагонів на залізничні під'їзні колії повинна бути припинена до усунення несправностей, з повідомленням про це підприємства.

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

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

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

Порядок подачі 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.

72. Час перебування вагонів (контейнерів) на залізничній під'їзній колії визначається за їх номерами.

73. 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 подачу і забирання вагонів. Усі розрахунки за обслуговування здійснюються безпосередньо між ними.

Розрахунки, пов'язані з амортизацією залізничних під'їзних колій, за участь контрагента у ремонті та утриманні колії у всіх випадках здійснюються безпосередньо між підприємством і його контрагентом.

74. Залізниця за погодженням з підприємством може використати залізничну під'їзну колію для проведення маневрових робіт, постановки рухомого складу та з іншою метою.

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

Вантажний фронт визначається кількістю вагонів, яку можна встановити за довжиною складської колії, що може бути використана для одночасного навантаження або розвантаження однорідних вантажів.

Фронт механізованого навантаження та розвантаження визначається залежно від кількості механізмів.

76. Час перебування вагонів під навантаженням і вивантаженням у разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивом залізниці визначається з моменту фактичної подачі вагонів на місце навантаження або вивантаження до моменту одержання станцією від підприємства повідомлення про готовність вагонів до забирання.

Час знаходження вагонів на залізничних під'їзних коліях, що обслуговуються їх локомотивами, визначається з моменту передачі вагонів на передавальних коліях.

Місце і порядок операцій встановлюються договором про експлуатацію залізничної під'їзної колії. Норми часу на операції передачі не повинні перевищувати однієї хвилини на вагон і 30 хвилин на всю пред'явлену партію вагонів.

Охорона завантажених і порожніх вагонів на залізничних під'їзних коліях здійснюється засобами і за рахунок підприємств.

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

Порядок розроблення та форма договорів встановлюються Правилами.

77. Термін дії договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договору на подачу 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 подачу і забирання вагонів укладаються між залізницею або відповідною уповноваженою начальником залізничної 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.

78. Примикання споруджуваних залізничних під'їзних колій до існуючих допускаються з дозволу начальника залізниці і відповідного підприємства.

*У. Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту*

79. Залізничний транспорт здійснює перевезення вантажів, пасажирів, пошти і багажу у взаємодії з іншими видами транспорту через систему змішаних сполучень.

80. Для прямого змішаного сполучення відкриті усі залізничні станції, що здійснюють операції з вантажними перевезеннями, а також за переліком, встановленим Мінтрансом, — морські і річкові порти.

Порти вважаються відкритими для прямого змішаного сполучення з моменту телеграфного повідомлення про це (з наступною публікацією у пресі).

81. Вантажі у прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення згідно з планом, затвердженим у встановленому порядку на підставі замовлень та договорів на організацію перевезень.

82. У пунктах перевалки транспортні підприємства зобов'язані забезпечувати безперервну і рівномірну подачу вагонів, суден, інших транспортних засобів під навантаження.

Залізниці, станції, порти у разі неподачі з їх вичи засобів перевезення для виконання плану перевалки вантажів зобов'язані виділяти засоби перевезення для надолуження невиконаної частини плану протягом наступного місяця. Порядок виділення засобів перевезення для поповнення недовантаження встановлюється угодою між відповідними транспортними організаціями.

У разі порушення погодженого порядку виділення транспортних засобів залізниця, порти несуть відповідальність за невиконання плану згідно із статтею 106 цього Статуту.



83. Напівні вантажі, вибухові і сильнодіючі отруйні речовини до перевезення у прямому змішаному сполученні не приймаються.

Перелік швидкопсувних, небезпечних, легкозаймистих вантажів, що потребують супроводу провідниками відправників або одержувачів, у прямому змішаному сполученні встановлюється органами управління відповідних видів транспорту за погодженням з Мінскобезпеки.

84. Вантажі, навантажені засобами відправника або порту, що прибули у непошкоджених вагонах (контейнерах) з непошкодженими пломбами, передаються портам, приймаються від портів з перевіркою цілості і стану пломб, зазначених у перевізних документах.

Вантажі на відкритому рухомому складі передаються за наявності ознак недостачі, псування або пошкодження з перевіркою кількості і стану вантажу. При цьому передача вантажу, який перевозиться у транспортних пакетах, відбувається з перевіркою кількості пакетів.

85. Перевезення вантажів в універсальних контейнерах транспорту у прямому змішаному сполученні здійснюється між пунктами, встановленими Мінтрансом.

За затримку контейнерів понад встановлені терміни порти і залізниці вносять плату, встановлену статтею 119 цього Статуту.

86. Терміни початку приймання вантажів портами від залізниць у пунктах перевалки з відкриттям навігації і терміни закінчення приймання вантажів перед закриттям навігації повідомляються залізницям портами, морськими та річковими транспортними підприємствами, що здійснюють перевезення вантажів.

87. Вантажі приймаються залізницею до перевезення у прямому змішаному сполученні за умови доставки їх у пункт перевалки до оголошеного терміну закриття прийому пунктом перевалки.

88. У разі прострочення та доставки залізницею вантажів до порту призначення після закінчення навігації подальше відправлення вантажів залізничним транспортом чи відповідальне зберігання в порту здійснюється за рахунок залізниці.

Термін доставки цих вантажів відповідно збільшується на час затримки вантажу у портах.

89. Перевалочні роботи виконуються портом, якщо інше не передбачене Правилами.

90. Обладнання вагонів і суден для перевалки і перевезення великовагових, громіздких, довгомірних, кількоарусних вантажів, а також виправлення, у разі потреби, тари, кріплення вантажів на залізничному рухомому складі і суднах виконується портом.

Матеріали та пристосування для обладнання вагонів та суден і кріплення вантажів надаються відправником.

Вартість виконаних робіт, а також витрат на виправлення тари і переупакування вантажів вноситься до накладної і сплачується одержувачем.

91. Залізничні колії у морських і річкових портах, а також колії спеціального призначення (підкранові, причальні тощо) належать порту.

Будівництво і реконструкція колій та складів здійснюються портом за проектом, погодженим із залізницею.

Утримання і ремонт ваг на перевалочних пунктах здійснюється портом.

92. Умови роботи перевалочних пунктів визначаються договорами, що укладаються залізницею або відповідним підприємством залізниці з портом.

Порядок укладання договорів визначається Правилами.

93. Порти зобов'язані приймати усі вагони, що надходять для перевалки. При цьому плата за користування нараховується також за вагони, які надійшли понад узгоджені обсяги розвантаження, а також за вагони, затримані на станції і на підходах до неї в очікуванні подачі через неприйняття їх портом.

94. Терміни доставки вантажів визначаються за сукупним терміном доставки їх залізничним та іншими видами транспорту і розраховуються на підставі діючих на цих видах транспорту правил.

95. Плата за перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні територією України здійснюється:

а) у пунктах відправлення — відправником за відстань перевезення відповідним видом транспорту. Плату за відстань, яку проходить вантаж до кордону України іншим видом транспорту, може вносити експедиторська організація;

б) у пунктах призначення — одержувачем за неоплачені перевезення всіма видами транспорту;

в) за транзитні перевезення — відправником, одержувачем або експедитором.

Порядок взаємних розрахунків між транспортними організаціями за перевезення вантажів встановлює Мінтранс.

96. Облік обсягів перевалки ведеться окремо щодо вантажів, які передавалися із залізничного на інші види транспорту, та щодо вантажів, переданих з іншого виду транспорту на залізничний.

Форми облікових карток і порядок їх ведення встановлюються Мінтрансом.

Залізничні несуть відповідальність за незабезпечення подачі порожніх вагонів за заявкою і завантажених вагонів, що прибули на станцію призначення.

Порти несуть відповідальність за невиконання плану навантаження, а також за вивантаження поданих вагонів.

97. У разі порушення відправниками вимог державних стандартів на тару (упаковку), маркування вантажу або використання упаковки, яка не відповідає якостям вантажу, що спричинило в пунктах перевалки простій вагонів і затримку передачі вантажів з одного виду транспорту на інший, з відправників справляється плата за користування вагонами у двократному розмірі.

У таких же розмірах стягуються плата за затримку вагонів і збір за збереження вантажів у випадках відвантаження на станції і в порти перевалки вантажів для одержувачів, відсутніх у зазначених пунктах.

98. Завантажені та порожні вагони (контейнери) в портах охороняються засобами порту.

У пунктах перевалки plombування вагонів (контейнерів), що перевозяться у прямому змішаному сполученні, та зняття пломб з них виконуються портом.

99. Володільці мостів зобов'язані розводити і піднімати прогони наплавних та підйомних мостів для пропуску суден.

Витрати залізниць на піднімання прогінних споруд мостів відшкодовуються судовласниками на договірній основі.

#### *VI. Перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти*

100. Залізничні повинні забезпечувати потреби населення у пасажирських перевезеннях, безпеку користування залізничним транспортом, необхідні зручності, якісне обслуговування пасажирів на вокзалах і в поїздах, своєчасне перевезення і збереження багажу і вантажобагажу.

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.

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

102. Залізниці забезпечують надання на вокзалах приміщення для обслуговування пасажирів поштовим, телеграфним і телефонним зв'язком, продажу періодичної преси, а також обробки і зберігання пошти.

Залізниці можуть надавати приміщення на вокзалах для обслуговування пасажирів міжміських і приміських автобусних сполучень і продажу квитків на інші види транспорту, якщо це не перешкоджає обслуговуванню пасажирів залізничного транспорту.

103. Під час будівництва нових і переобладнання існуючих вокзалів залізниці зобов'язані передбачити надання приміщень для обслуговування пасажирів засобами зв'язку в обсягах, погоджених з Держкомзв'язку.

Будівництво приміщень, спеціально призначених для відділів перевезень пошти, поза основними будівлями вокзалів, а також спеціальних тупиків, під'їзних колій, тунелів, сортувальних майданчиків, платформ та інших споруд, необхідних для обробки пошти, здійснюється за рахунок коштів, передбачених для Держкомзв'язку.

Ділянки для будівництва зазначених приміщень повинні відводитися біля вокзалів із забезпеченням виходу на перон.

104. Органи зв'язку зобов'язані утримувати поштові вагони у непошкодженому стані згідно з Правилами технічної експлуатації залізниць України. Ремонт поштових вагонів, що належать підприємствам зв'язку, здійснюється за їх рахунок.

#### *VII. Відповідальність залізниці, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів. Акти, претензії, позови*

105. Залізниці, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажиря, транспортні, експедиторські і посередницькі організації та особи, які виступають від імені вантажовідправника і вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за

перевезення у межах і розмірах, передбачених цим Статутом та окремими договорами.

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

за вантажі, перевезення яких планується у тоннаж і вагонах, — з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;

за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), — за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту 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 (згідно із статтею 19 цього Статуту).

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

107. Вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

а) стихійного лиха (землетрус, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами згідно з Правилами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним положенням виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено виробництво відвантажуваної продукції протягом не менше як трьох діб підряд;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 цього Статуту;

в) невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

г) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;

д) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

У разі коли вантажовідправник шляхом ущільненого завантаження вагонів (контейнерів) використав менше запланованої кількості вагонів (контейнерів), штраф за недовантаження відповідної кількості вагонів (контейнерів) не стягується.

Якщо вантажовідправник письмово відмовився від вагонів (контейнерів), передбачених заявкою, не менш ніж за дві доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на третину.

108. Залізниця звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

а) стихійного лиха (заметі, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;

б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 цього Статуту;

в) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;

г) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;

д) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);

е) незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

109. 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.

110. Залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі згідно з Правилами іншому підприємству.

Обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється Правилами, покладаються на відправника.

111. Залізниця звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли:

а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими гюмбамми відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;

б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;

г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;

д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами;

е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:

1) таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;

2) завантаження вантажу відправником у нецільготовленій, неочищеній або несправній вагоні (контейнері), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);

3) здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;

4) стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

112. У разі знеособлення масових однорідних вантажів, що перевозяться навалом, насипом чи наливом за різними накладними від відправника до одержувача (під час перевалки, перевантаження тощо), природні втрати обчислюються від загальної маси знеособленого у дорозі вантажу.

Недостача або надлишок вантажу, відвантаженого одним відправником на адресу одного одержувача, який перевозиться навалом, насипом чи наливом з перевалкою чи перевантаженням в дорозі і який прибув у непошкоджених вагонах без ознак недостачі, визначається за результатами видачі усієї партії.

113. За небереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниця несе відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

114. Залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме:

а) за втрату чи недостачу — у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі;

б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, — у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, — у розмірах дійсної вартості;

в) за псування і пошкодження — у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

Недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визначення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення.

Загальна сума відшкодування збитку за небережний вантаж в усіх випадках не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж.

Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу.

Витрати і збитки, не передбачені договором перевезення і цим Статутом, не підлягають відшкодуванню.

115. Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу.

Вартість вантажів, які належать громадянам і вартість яких не було оголошено під час відправлення, визначається за цінами, що діють у тому місці і на той час, де і коли здійснюється відшкодування збитків.



116. За несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам — суб'єктам підприємницької діяльності або орендовані ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

10 відсотків провізної плати — за прострочення на дві доби;

20 відсотків провізної плати — за прострочення на три доби;

30 відсотків провізної плати — за прострочення на чотири і більше діб.

Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем із станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що гниє.

Залізниця не несе відповідальності за порушення термінів доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізничної обставин.

117. Відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні — після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення.

Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізничі за втрату вантажу. У разі, коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, зазначена сума зменшується з урахуванням збитку, визначеного порядком, зазначеним у статті 114 цього Статуту.

118. За пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заповдіяних залізничі збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення.

Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

119. За користування вагонами і контейнерами залізничі вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, організаціями, установами, грома-

дянами — суб'єктами підприємницької діяльності вноситься плата. Порядок визначення плати за користування вагонами (контейнерами) та звільнення вантажовідправника від зазначеної плати у разі затримки забирання вагонів (контейнерів), що виникла з вини залізниці, встановлюється Правилами.

Зазначена плата вноситься також за час затримки вагонів на станціях призначення і на підходах до них в очікуванні подання їх під вивантаження, перевантаження з причин, що залежать від вантажоодержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства. За час затримки на коліях залізниці вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, стягується 50 відсотків зазначених розмірів плати.

Зазначена плата стягується також з вантажовідправників, вантажоодержувачів у разі затримки вагонів (контейнерів), пов'язаної з митним оформленням.

Вантажовласники, порти відшкодовують залізницям плату за користування вагонами інших держав від часу прийому цих вагонів від залізниці до повернення їх після виконання вантажних операцій у порядку, визначеному Укрзалізницею відповідно до міжнародних договорів України з цих питань.

Якщо подання вантажовідправнику на його замовлення порожніх спеціальних вагонів затримується з вини вантажовідправника, з нього стягується плата за весь час затримки вагонів на станції навантаження.

Якщо вантажовідправник заявить про відмову від цих вагонів, плата нараховується до моменту одержання відмови.

У разі відмови від раніше замовлених спеціальних вагонів, з вантажовідправника стягується плата за пробіг цих вагонів від станції, з якої вони були відправлені, до станції навантаження, але не більш як за 300 кілометрів. Зазначена плата не стягується, якщо ці вагони були використані на станції навантаження іншим вантажовідправником протягом доби з моменту їх прибуття.

Порядок розрахунків та перелік операцій з вагонами (контейнерами), за час виконання яких не стягується плата, встановлюється Правилами.

У розрахунках затримка до 30 хвилин не враховується, затримка 30 хвилин і більше враховується як повна година.

120. За затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил або неналежне їх

оформлення, вантажовідправник вносить плату, встановлену відповідно до статті 119 цього Статуту, і несе відповідальність перед залізницею за наслідки затримки вагонів і контейнерів.

121. Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт звільняються від плати за користування вагонами і контейнерами:

а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинним положенням заборонено виконувати вантажні роботи;

б) у разі подання залізницею вагонів (контейнерів) у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника і одержувача;

в) у інших випадках, передбачених Правилами.

122. За неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача з відправника, порту стягується штраф у розмірі згідно із статтею 118 цього Статуту. При цьому відправник несе перед залізницею відповідальність за наслідки, які виникли.

123. Подача залізницею під навантаження неочищеного рухомого складу дозволяється лише за погодженням з вантажовідправником, портом. При цьому залізниця сплачує штраф у розмірі 50 відсотків добової плати за користування вагонами і контейнерами на користь вантажовідправника, порту, які зобов'язані перед навантаженням очистити вагон (контейнер). На очищення вагонів (контейнерів) вантажовідправнику, порту надається необхідний для цього час, який визначається угодою між станцією та вантажовідправником, портом.

У разі здавання вантажоодержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів вантажоодержувач, порт сплачують залізниці штраф у таких самих розмірах.

124. За пошкодження і втрату вагонів, контейнерів на залізничних під'їзних коліях, у порту, на залізничній лінії, яка будується, під час навантаження або вивантаження засобами відправника або одержувача на станції, за пошкодження чи втрату знімних перевізних пристосувань (піддонів, строп, шківів, печей тощо), що належать залізниці, відправник, одержувач, порт, підприємство (організація) несуть матеріальну від-

повідальність перед залізницею у розмірі фактично заподіяної шкоди.

Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт, підприємство (організація) зобов'язані також відшкодувати залізниці збитки, завдані внаслідок пошкодження рухомого складу, перевантаження, неправильного навантаження, застосування неякісної упаковки або неправильного кріплення вантажу.

125. Після прибуття на станцію призначення вантажу всю відповідальність перед залізницею щодо цього перевезення несе одержувач.

Якщо вантаж адресовано одержувачу, якого не виявилось на станції призначення, відповідальність перед залізницею несе відправник.

126. У разі самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам або орендовані ними, залізниця сплачує їм плату за користування, встановлену статтею 119 цього Статуту.

За пошкодження залізницею вагонів або контейнерів, що належать підприємствам, залізниця несе матеріальну відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди.

За втрачені залізницею вагони і контейнери, що належать підприємствам, залізниця на їх вимогу зобов'язана надати відповідні вагони і контейнери для тимчасового безкоштовного користування, а після трьох місяців з моменту їх втрати — передати вагони і контейнери замість втрачених. У разі відсутності у залізниці відповідного рухомого складу вона зобов'язана відшкодувати його вартість.

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

За недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажобагажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах:

а) за багаж і вантажобагаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, — у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, — у розмірі дійсної вартості;

б) за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості, — у розмірі дійсної вартості багажу, встановлену згідно з Правилами перевезень пасажирів;

в) за псування і пошкодження багажу і вантажобагажу — у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість.

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

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу в межах до однієї доби штраф не нараховується. Не нараховується цей штраф також у разі, коли пасажир не вивіз багаж із станції в установлені Правилами перевезень пасажирів терміни.

У разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізниці штраф у розмірі п'ятикратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу.

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

128. Повернення вартості невикористаних квитків проводиться у порядку, встановленому Правилами перевезень пасажирів.

У всіх випадках повернення проїзних документів (крім випадків, які сталися з вини залізниці) з пасажирів утримується плата, встановлена за послуги (комісійний збір). Збори (плата), сплачені за резервування місць і продаж квитків, поверненню не підлягають.

129. Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника, вантажоодержувача, пасажирів під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць.

Комерційний акт складається для засвідчення таких обставин:

а) невідповідності найменування, маси і кількості місць вантажу, багажу чи вантажобагажу натурою з даними, зазначеними у транспортних документах;

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

в) псування, пошкодження вантажу, багажу і вантажобагажу;

г) повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Залізниця зобов'язана скласти комерційний акт, якщо вона сама виявила зазначені вище обставини або якщо про іє-

нування хоча б однієї з них заявив одержувач або відправник вантажу, багажу чи вантажобагажу.

В усіх інших випадках обставини, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу і вантажобагажу і які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актами загальної форми.

Порядок складання комерційних актів та актів загальної форми встановлюється Правилами.

130. Пред'явленню залізниці позову, який випливає із цього Статуту, має обов'язково передувати пред'явленню до неї претензії.

Право на пред'явлення до залізниці претензій та позовів мають:

а) у разі втрати вантажу:

відправник — за умови пред'явлення вантажної квитанції і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу;

одержувач — за умови пред'явлення вантажної квитанції з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу. У разі неможливості пред'явлення вантажної квитанції подається довідка станції відправлення про прийняття вантажу до перевезення з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу;

б) у разі недостачі, псування або пошкодження вантажу:

одержувач — за умови пред'явлення накладної, комерційного акта і документа, що засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу. Якщо у складанні комерційного акта відмовлено, замість нього подається документ, що підтверджує скаргу про цю відмову;

в) у разі прострочення доставки вантажу — одержувач за умови пред'явлення накладної;

д) у разі втрати багажу чи вантажобагажу — пред'явник багажної чи вантажобагажної квитанції, а у разі недостачі, псування, пошкодження або прострочення доставки багажу, вантажобагажу — пред'явник акта, виданого залізницею про недостачу, прострочення доставки, псування, пошкодження багажу чи вантажобагажу.

Накладна, вантажна, багажна і вантажобагажна квитанції та комерційний акт подаються лише в оригіналі.

131. Претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів, заявляються залізничні призначення вантажу.

Претензії, що виникли з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу можуть бути заявлені залізничні відправлення або призначення (на бажання заявника претензії).

Претензії, що виникли з перевезення вантажу у прямиому змішаному сполученні, заявляються:

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

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

Претензії вантажовідправників щодо штрафів заявляються залізничні відправлення, а вантажоодержувачів — залізничні призначення.

Порядок заявлення і розгляду претензій з приводу платежів, зборів і штрафів, пов'язаних з перевезенням пасажирів, багажу і вантажів, встановлюється правилами.

Україні залізниця може доручити розгляд претензій своїм структурним підрозділам.

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

133. Передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а також вантажовідправником або вантажоодержувачем вищій організації або уповноваженій особі, яка виступає від їх імені.

Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переступним підписом на документі (накладній, вантажній, багажній квитанції), а для уповноваженої особи — довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

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

134. Претензії до залізниць можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів — протягом 45 днів.

Зазначені терміни обчислюються:

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

б) через 30 днів з дня закінчення терміну доставки — для претензій про відшкодування за втрату вантажу;

в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення — для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;

г) через 10 днів після закінчення терміну доставки багажу чи вантажобагажу — для претензій про відшкодування за втрату багажу чи вантажобагажу;

д) від дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу — для претензій з приводу прострочення доставки вантажу, багажу або вантажобагажу;

е) після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для оплати штрафу, — для претензій про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень;

є) з дня отримання заявником претензії копії платіжного доручення (рахунка) залізниці про нарахування плати — для претензій про повернення плати за користування вагонами і контейнерами;

ж) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлену претензію, — в усіх інших випадках.

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

а) протягом 3 місяців — претензії, що виникли внаслідок перевезень у залізничному сполученні;

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

в) протягом 45 днів — претензії про сплату штрафів.

У разі часткового задоволення або відхилення претензій у повідомленні мають бути зазначені підстави рішення залізниці з посиланням на відповідні статті цього Статуту. У цих випадках подані з претензією документи повертаються заявнику.

Якщо у процесі розгляду претензії буде встановлено, що вантаж переадресовано або видано іншому одержувачу на за-



конних підставах, така претензія відхиляється з повідомленням заявнику про те, де, коли, кому і за чією вказівкою видано вантаж, для безпосереднього розрахунку з фактичним одержувачем або з тим органом, за вказівкою якого було переадресовано чи видано вантаж.

136. Позови до залізниць, що випливають із цього Статуту, можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови залізниці задовольнити претензію чи у разі неодержання від залізниці відповіді в установлений термін.

Позови подаються до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження залізниці, якій була пред'явлена претензія, у двомісячний термін з дня одержання відповіді залізниці або з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді.

137. Позови залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, що випливають із цього Статуту, можуть бути подані відповідно до установленної підвідомчості чи підсудності до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження відповідача протягом 6 місяців.

Зазначений шестимісячний термін обчислюється:

а) щодо стягнення штрафу за невиконання плану перевезень — після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для сплати штрафу;

б) в усіх інших випадках — з дня настання події, що стала підставою для подання позову.

## Зміст

Звернення до читачів . . . . .	3
--------------------------------	---

### Загальна частина

<i>Глава 1.</i> Предмет і система транспортного права . . . . .	6
§ 1. Транспорт як загальна складова суспільного виробництва . . . . .	6
§ 2. Поняття, предмет і метод транспортного права України . . . . .	9
§ 3. Система, функції та принципи транспортного права . . . . .	20
<i>Глава 2.</i> Транспортно-правові норми . . . . .	26
§ 1. Поняття, ознаки, структура норм транспортного права. Види норм транспортного права . . . . .	26
§ 2. Джерела транспортного права . . . . .	32
§ 3. Транспортні правовідносини. Поняття, ознаки та їхня характеристика . . . . .	41
<i>Глава 3.</i> Організаційно-правові засади діяльності транспорту в Україні . . . . .	51
§ 1. Поняття та структура транспортної системи України . . . . .	51
§ 2. Державне управління в галузі транспорту, його цілі й завдання . . . . .	54
§ 3. Суб'єкти (органи), які здійснюють управління транспортом, їхня структура й повноваження . . . . .	60
§ 4. Форми і методи управління транспортом . . . . .	83
<i>Глава 4.</i> Правопорушення на транспорті та юридична відповідальність . . . . .	99
§ 1. Поняття та види правопорушень на транспорті . . . . .	99
§ 2. Транспортні злочини та особливості кримінальної відповідальності . . . . .	103
§ 3. Адміністративні проступки на транспорті та особливості адміністративної відповідальності за них . . . . .	121

- § 4. Особливості цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань . . . . . 138

### *Особлива частина*

- Глава 5. Законодавство України про автомобільний транспорт* . . . . . 154

- § 1. Автомобільний транспорт. Поняття, структура системи та види . . . . . 154
- § 2. Повноваження суб'єктів управління автомобільним транспортом . . . . . 157
- § 3. Правові основи діяльності автомобільного транспорту . . . . . 163

- Глава 6. Законодавство України про водний транспорт* . . . . . 170

- § 1. Водний транспорт. Поняття, структура системи та види . . . . . 170
- § 2. Повноваження суб'єктів управління водним транспортом . . . . . 173
- § 3. Правові основи діяльності водного транспорту . . . . . 179
- § 4. Договірні відносини у сфері водного транспорту України та їхні особливості . . . . . 182
- § 5. Україна — суб'єкт міжнародного морського й річкового права. Застосування звичаїв та іноземного законодавства у водному праві України. Колізійні принципи та норми водного права . . . . . 185

- Глава 7. Законодавство України про залізничний транспорт* . . . . . 190

- § 1. Залізничний транспорт. Поняття, структура системи та види . . . . . 190
- § 2. Повноваження суб'єктів управління залізничним транспортом . . . . . 193
- § 3. Правові основи діяльності залізничного транспорту . . . . . 197
- § 4. Участь залізничного транспорту у міжнародному співробітництві . . . . . 199

<i>Глава 8. Законодавство України про повітряний транспорт</i>	202
§ 1. Повітряний транспорт. Поняття, структура системи та види	202
§ 2. Повноваження суб'єктів управління повітряним транспортом	205
§ 3. Правові основи діяльності повітряного транспорту	208
§ 4. Господарська та комерційна діяльність цивільної авіації	212
<i>Глава 9. Законодавство України про трубопровідний транспорт</i>	221
§ 1. Трубопровідний транспорт. Поняття, структура системи та види	221
§ 2. Повноваження суб'єктів управління трубопровідним транспортом	222
§ 3. Правові основи діяльності трубопровідного транспорту	227
§ 4. Відповідальність за порушення законодавства про трубопровідний транспорт	228
<i>Глава 10. Взаємодія усіх видів транспорту</i>	231
§ 1. Поняття взаємодії підприємств різних видів транспорту. Її форми й види	231
§ 2. Правові основи взаємодії	234
Література	242
Додатки	248
Закон України «Про дорожній рух»	248
Закон України «Про транспорт»	282
Закон України «Про трубопровідний транспорт»	300
Закон України «Про залізничний транспорт»	312
Закон України «Про автомобільний транспорт»	330
Статут залізниць України	370

Навчальне видання

Едуард Францович ДЕМСЬКИЙ,  
Володимир Казимирович ПІЖЕВСЬКИЙ,  
Сергій Едуардович ДЕМСЬКИЙ,  
Андрій Вікторович МІЛАСШЕВИЧ

# Транспортне право України

*Навчальний посібник*

**Шеф-редактор**  
КОВАЛЬСЬКИЙ В.С., кандидат юридичних наук

Юрінком Інтер – редакція наукової та навчальної літератури

Відповідальна за випуск *Т.А. Яскажук*  
Редактор *Т. Александрова*  
Комп'ютерний набір *Л.М. Сисова*  
Комп'ютерна верстка *Т.М. Виноградова*  
Художнє оформлення *М.П. Черненко*

Підписано до друку 02.04.2002. Формат 84×108/16. Папір офсетний № 1.  
Гарнітура Times. Умовн. друк. арк. 21,84. Обл.-вид. арк. 20,85.  
Наклад 10 000 (1-й завод 1—5 000) прим. Зам. № 2—134. Ціна договірна.

Оригінал-макет виготовлено комп'ютерним центром СП "Юрінком Інтер"

(Свідчення про внесення суб'єкта видавничої справи  
до державного реєстру видавців, виготівників і розповсюджувачів  
видавничої продукції — серія ДК № 19 від 20.03.2000.)

З питань придбання літератури звертатися до видавництва "Юрінком Інтер"  
за адресою: 04209, Київ-209, вул. Героїв Дніпра, 31-б; тел. 411-64-03

Віддруковано в ЗАТ "Київська книжкова фабрика"  
01054, Київ, вул. Воровського, 24

Свідчення про внесення до державного реєстру суб'єктів видавничої справи  
серія ДК № 787 від 28.01.2002 р.