

Грудницька, С.М., Деревянко, Б.В.

ГЛАВА 2. НОРМАТИВНО-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1. ЗАГАЛЬНІ ЗАСАДИ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТНОГО КОМПЛЕКСУ УКРАЇНИ

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

п. 45: виконання авіаційно-хімічних робіт;

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

п. 50: туроператорська та турагентська діяльність;

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

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

важеним виконавчим органом рад для ліцензування певних видів господарської діяльності.

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

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

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

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

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

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

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

Державна система стандартизації на транспорті спрямована на:

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

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

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

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

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

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

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

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

технологій перевезень, застосування сучасних зразків автомобільних транспортних засобів;

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

забезпечення стабільності, прозорості і прогнозованості тарифів.

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

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

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

2. ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ОКРЕМИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ

2.1. Особливості правового регулювання діяльності автомобільного транспорту

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

Згідно з чинним законодавством до складу автомобільного транспорту входять:

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

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

До складу міського електротранспорту входять:

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

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

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

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

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

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

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

Державне регулювання діяльності автомобільного транспорту здійснюється:

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

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

Основними функціями державного регулювання діяльності автомобільного транспорту є:

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

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

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

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

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

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

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

Інвестиційну політику на автомобільному транспорті загального користування 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.

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

2.2. Особливості правового регулювання діяльності залізничного транспорту

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

До складу залізничного транспорту України входять:

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

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

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

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

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

- а) Правила перевезення вантажів;
- б) Технічні умови навантаження і кріплення вантажів;
- в) Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України;
- г) інші нормативні документи.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Основними є постанови:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

інші накази.

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

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

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

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

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

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

ради проводяться в життя наказами генерального директора Укрзалізниці.

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

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

Основними завданнями Укрзалізниці Положення про Укрзалізницю визначає:

- 1) організацію злагодженої роботи залізниць і підприємств з метою задоволення потреб суспільного виробництва і населення в перевезеннях;
- 2) забезпечення ефективної експлуатації залізничного рухомого складу, його ремонту та оновлення;
- 3) розроблення концепцій розвитку залізничного транспорту;

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

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

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

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

2) сприяти:

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

3) здійснювати функції з управління майном, що перебуває у загальнодержавній власності та закріплене за підприємствами, в частині:

- затвердження статутів (положень) підприємств, контролю додержання та прийняття рішень у зв'язку з порушенням їх вимог;
- укладення і розірвання контрактів з керівниками підприємств (крім начальників залізниць);
- здійснення контролю за ефективністю використання і збереженням закріпленого за підприємствами державного майна;
- підготовки разом з місцевими органами державної виконавчої влади та органами місцевого самоврядування пропозицій Міністерства зв'язку щодо розмежування державного майна між загальнодержавною, республіканською (Автономної Республіки Крим) і комунальною власністю;
- участі у підготовці міжнародних договорів України з питань загальнодержавної власності;

4) розробляти та погоджувати в установленому порядку умови перевезень експортних, імпорتنних і транзитних вантажів;

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

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

7) забезпечувати розвиток ремонтної бази залізничного транспорту, розроблення і впровадження в практику сучасних засобів автоматизації, телемеханіки, зв'язку, енергетики, обчислювальної техніки;

8) вживати заходів для забезпечення безпеки руху поїздів, розслідувати причини аварій, розробляти норми безпеки руху відповідно до вимог міжнародних стандартів і законодавства України;

9) організовувати роботу з підготовки, перепідготовки та підвищення кваліфікації кадрів;

10) представляти інтереси залізничного транспорту України у міжнародних організаціях і спілках залізничників;

11) брати участь у підготовці міжнародних угод щодо забезпечення потреб залізничного транспорту України у матеріально-технічних і паливно-енергетичних ресурсах, а також у підготовці

та проведенні міжнародних нарад, конференцій, інших форумів з питань, пов'язаних з діяльністю залізниць;

12) здійснювати заходи, спрямовані на створення безпечних умов праці, соціальний захист працівників залізничного транспорту, впровадження єдиної системи оплати їхньої праці, поліпшення житлових і культурно-побутових умов;

13) формувати галузеві програми наукових, проектних і проектно-конструкторських розробок, координувати їх виконання, сприяти впровадженню в практику досягнень науки і техніки, нових технологій та передового досвіду;

14) приймати у встановленому порядку рішення про закріплення транспортних засобів та їх передачу однією залізницею або підприємством іншим залізницям та підприємствам, що належать до сфери управління Укрзалізниці;

15) розробляти та здійснювати заходи, спрямовані на зменшення шкідливого впливу залізничного транспорту на навколишнє природне середовище, контролювати додержання вимог національних і міжнародних документів з цих питань;

16) визначати категорії працівників залізничного транспорту, яким надано право на ношення форменого одягу, встановлювати формені знаки відмінності;

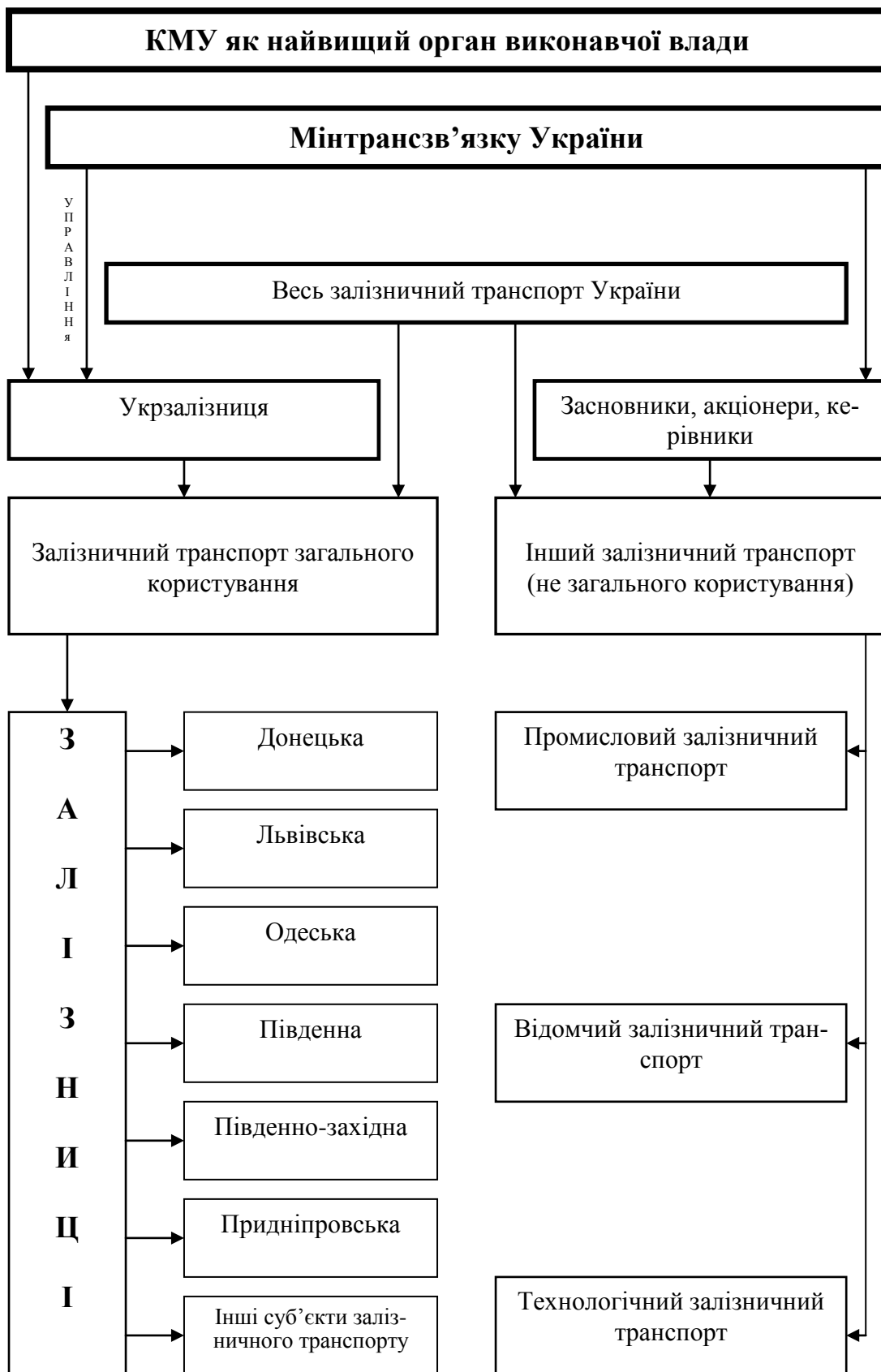
17) розробляти і здійснювати заходи стосовно захисту державної, службової та комерційної таємниці;

18) організовувати роботу, пов'язану із забезпеченням мобілізаційної готовності і цивільної оборони підприємств залізничного транспорту, їх підготовкою до роботи в умовах особливого періоду, а також до дій у разі виникнення надзвичайних ситуацій та ліквідації їх наслідків.

Серед прав Укрзалізниці виділяються права:

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

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



Система органів управління залізничним транспортом

2.3. Особливості правового регулювання діяльності водного транспорту

Водний транспорт України складається із морського та річкового транспорту.

До складу морського транспорту входять:

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

До складу річкового транспорту входять:

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

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

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

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

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

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

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

Більшу питому вагу серед НПА, що регулюють транспортні правовідносини у сфері водного транспорту, мають підзаконні акти. Серед них виділяються Укази Президента України:

- «Про Положення про Державний комітет України по водному господарству» від 14 липня 2000 року № 898/2000;
 - «Про систему реагування на надзвичайні ситуації на водних об'єктах» від 15 червня 2001 року № 436/2001;
 - «Про вдосконалення системи реагування на надзвичайні ситуації на водних об'єктах» від 3 червня 1999 року № 602/99 та інші;
- постанови Кабінету Міністрів України:
- «Про затвердження Порядку справляння збору за спеціальне використання водних ресурсів та збору за користування водами для потреб гідроенергетики і водного транспорту» від 16 серпня 1999 року № 1494;
 - «Про затвердження переліку внутрішніх водних шляхів, що належать до категорії судноплавних» від 12 червня 1996 року № 640;
 - «Про затвердження Порядку ведення державного водного кадастру» від 8 квітня 1996 року № 413;
 - «Про затвердження Порядку видачі дозволів на проведення робіт на землях водного фонду» від 12 липня 2005 року № 557;
 - «Про утворення Міжвідомчої координаційної ради з питань розвитку водних ресурсів» від 23 квітня 2003 року № 568;
 - «Про затвердження порядку користування землями водного фонду» від 13 травня 1996 року № 502;
 - «Про затвердження Порядку використання коштів державного бюджету на підтримку експлуатаційно безпечного стану внутрішніх водних шляхів та судноплавних шлюзів» від 30 червня 2005 року № 528 та інші.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Торговельне судно означає самохідну чи несамохідну плаваючу споруду, що використовується:

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

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

3) для наукових, навчальних і культурних цілей;

4) для спорту;

5) для інших цілей.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) заподіянням шкоди в результаті втрати або пошкодження майна у зв'язку з експлуатацією судна;
- 2) заподіянням шкоди в результаті позбавлення життя або ушкодження здоров'я на суші або на воді у прямому зв'язку з експлуатацією судна;
- 3) заподіянням шкоди навколишньому природному середовищу;
- 4) винагородою, що належить за здійснення рятувальних заходів або виконання вимог будь-яких договорів про рятування;

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

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

7) будь-яким договором використання або фрахтування судна;

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

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

10) загальною аварією;

11) лоцманським проведенням та сплатою лоцманських зборів;

12) буксируванням;

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

14) будівництвом, ремонтом, перебудовою або переобладнанням судна;

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

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

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

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

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

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

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

22) заставою судна;

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

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

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

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

1) визнання судна непридатним для подальшої експлуатації і ремонту;

2) втрати судном права плавання під Державним прапором України;

3) загибелі судна або пропажі його безвісти.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) забезпечення безпечного руху в портових водах, безпечної стоянки та обробки суден;
- 2) утримання у справному стані гідротехнічних споруд, засобів зв'язку і електрорадіонавігації, що перебувають у володінні порту;

- 3) утримання у справному стані засобів навігаційного устаткування на підхідних каналах і акваторії порту;
- 4) контроль і підтримання оголошених глибин;
- 5) визначення районів обов'язкового використання буксирів;
- 6) забезпечення виконання вимог чинного законодавства України щодо охорони навколишнього природного середовища;
- 7) надання допомоги потерпілим;
- 8) вжиття ефективних заходів для прийняття з суден забруднених і стічних вод (для нафтоперевантажувальних портів також вод, що містять нафту), сміття та інших речовин, шкідливих для навколишнього природного середовища і здоров'я людини, а також зменшення обсягів утворення та для знешкодження, переробки, безпечного складування або захоронення виробничих, побутових та інших відходів.

Морський порт забезпечує:

- 1) навантаження, розвантаження і обслуговування суден у порядку черговості їх приходу в порт;
- 2) перевантаження вантажів з інших видів транспорту на судно і у зворотному порядку, складські операції з вантажами;
- 3) обслуговування пасажирів морського транспорту, перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти;
- 4) допоміжні операції, необхідні для забезпечення життєдіяльності порту;
- 5) інші види діяльності відповідно до статусу порту.

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

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

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

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

До функцій капітанів морських портів належать:

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

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

3) видача документів;

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

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

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

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

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

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

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

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

12) облік та розслідування аварійних морських подій.

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

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

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

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

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

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

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

При цьому морський агент зобов'язаний:

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

2) діяти в межах своїх повноважень;

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

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

Морські перевезення регулюються договорами.

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

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

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

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

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

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

в) зобов'язана публікувати тарифи та умови перевезень.

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

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

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

Договір морського перевезення вантажу повинен бути укладений у письмовій формі.

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

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

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

3) інші письмові докази.

Рейсовий чартер повинен містити основні реквізити:

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

У коносаменті зазначаються:

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

2) найменування перевізника;

3) місце приймання або навантаження вантажу;

4) найменування відправника;

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

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

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

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

- 9) час і місце видачі коносаменту;
- 10) кількість складених примірників коносаменту;
- 11) підпис капітана або іншого представника перевізника.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Зазначений термін обчислюється:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Ціною договору є вартість проїзного квитка.

Договір морського перевезення пасажира є публічним договором.

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

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

Перевізник має право відмовитися від договору лише у випадках:

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

Договір буде припинено без згоди сторін якщо:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Договір портового буксирування може бути укладено в усній формі.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Цей строк обчислюється:

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

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

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

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

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

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

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

Договір про іпотеку повинен бути укладений у письмовій формі.

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

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

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

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

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

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

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

Публікація повинна містити:

- 1) найменування суду, що виніс рішення, дату його прийняття;
- 2) причини і підстави продажу;
- 3) спосіб, місце і час продажу;
- 4) інформацію про це судно або про судно, що будується;
- 5) звернення до кредиторів з пропозицією заявити про свої вимоги відносно цього судна або судна, що будується, протягом 60 днів з дня публікації;
- б) інші істотні обставини.

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

- 1) органу, що зареєстрував судно або право власності на судно, що будується;
- 2) всім зареєстрованим держателям іпотеки і морських вимог.

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

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

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

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

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

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

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

До загальної аварії належать:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

До загальної аварії також належать або прирівнюються:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- 1) дії непереборних сил;
- 2) воєнних дій, ворожих дій або народних заворушень;
- 3) поведінки третіх осіб, які діяли з наміром заподіяти шкоду;
- 4) несправності вогнів та інших навігаційних засобів, що сталася внаслідок недбалості або інших неправомірних дій властей, які відповідають за підтримання цих засобів у порядку;
- 5) аварійного скидання господарсько-фекальних вод або сміття внаслідок неприйняття їх портом у встановлений термін після своєчасного подання судном відповідної заяви.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Морський протест заявляється:

у порту України – нотаріусу або іншій посадовій особі, на яку законодавством України покладено здійснення нотаріальних дій;
в іноземному порту – консулу України або компетентним посадовим особам іноземної держави у порядку, встановленому законодавством цієї держави.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1) вартості судна;

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

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

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

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

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

1) вартості вантажу, не зданого одержувачеві;

2) відшкодування, належного за пошкоджений вантаж;

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Комерційний акт складається для засвідчення:

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

2) пошкодження або зіпсуття вантажу або багажу;

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

4) повернення перевізнику викраденого вантажу або багажу.

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

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

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

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

Претензія повинна бути заявлена у письмовій формі.

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

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

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

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

2.4. Особливості правового регулювання діяльності авіаційного транспорту

До складу авіаційного транспорту входять:

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

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

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

Державне регулювання авіаційного транспорту здійснюється Міністерством транспорту та зв'язку України за такими напрямками:

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

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

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

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

До авіаційних правил належать:

- 1) норми льотної придатності цивільних повітряних суден;
- 2) норми будівництва і придатності до експлуатації аеродромів і аеропортів, систем регулювання використання повітряного простору України і обслуговування повітряного руху на території України;
- 3) правила сертифікації цивільних повітряних суден, аеродромів, виробництва авіаційної техніки, діяльності експлуатантів, авіаційного персоналу, використання повітряних трас і місцевих повітряних ліній;
- 4) правила реєстрації повітряних суден, аеродромів, повітряних трас і місцевих повітряних ліній;
- 5) стандарти і нормативи у галузі охорони навколишнього природного середовища.

До авіаційних правил також належать нормативні акти, що регулюють:

- 1) порядок будівництва, утримання і ремонту аеродромів і аеропортів;
- 2) порядок підготовки, перепідготовки, підвищення кваліфікації авіаційного персоналу;

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

4) порядок організації, виконання і забезпечення польотів;

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

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

7) порядок проведення пошукових і аварійно-рятувальних робіт;

8) порядок здійснення охорони навколишнього природного середовища;

9) порядок здійснення нагляду і контролю за безпекою польотів;

10) порядок проведення службового розслідування авіаційних подій;

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

12) порядок здійснення забезпечення безпеки авіації та її профілактики;

13) порядок організації та виконання випробувальних і позатрасових польотів;

14) взаємовідносини цивільної та державної авіації.

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

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

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

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

Повітряні судна поділяються на державні, цивільні й експериментальні.

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

Цивільне повітряне судно реєструється у державному реєстрі цивільних повітряних суден.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Документами на перевезення є:

- квиток – при перевезенні пасажирів;
- багажна квитанція – при перевезенні речей пасажирів як багажу;
- відповідні документи – при перевезенні вантажу, пошти та інших предметів.

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

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

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

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

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

На кожному цивільному повітряному судні при виконанні польотів повинні бути:

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

Управління та обслуговування повітряного судна здійснюється його авіаційним персоналом.

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

До складу авіаційного персоналу входять:

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

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

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

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

Особливою категорією всередині авіаційного персоналу є екіпаж повітряного судна.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Виділяються **Укази Президента України:**

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

- інші.

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

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

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

авіакомпаніями внутрішніх та міжнародних рейсів» від 22.03.2004 р. № 237;

- «про затвердження плану заходів щодо реалізації Концепції розвитку системи регулювання авіаційної діяльності у сфері створення та використання малих повітряних суден» від 19.05.2004 р. № 417;

- «про затвердження Положення про сертифікацію типу надлегких та дуже легких повітряних суден, планерів, мотопланерів, мотопарапланів і пілотованих вільних аеростатів» від 07.06.2004 р. № 470;

- «про затвердження Правил ведення радіотелефонного зв'язку та фразеології радіообміну в повітряному просторі України» від 10.06.2004 р. № 486;

- інші.

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

2.5. Особливості правового регулювання діяльності трубопровідного транспорту

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

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

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

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

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

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

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

3. Транспортування продукції магістральними трубопроводами характеризується безперервністю та рівномірністю.

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

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

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

Вказані особливості визначають особливості правовому регулюванню діяльності трубопровідного транспорту.

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

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

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

новлюють засади та принципи регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту.

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

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

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

Слід зазначити, що ні у Господарському кодексі України, ні у Цивільному кодексі України не визначено договори доставки нафти, газу та інших речовин трубопроводами як окремі види правочинів. У той же час, у науковій літературі неодноразово вказувалося на самостійний характер цього виду непоіменованих договорів, на його відмінні риси від договору енергопостачання, перевезення, поставки тощо.

Земельні відносини, пов'язані зі створенням, функціонуванням та ліквідацією систем трубопровідного транспорту, урегульовано Земельним кодексом України. Відповідно до ст. 73 Земельного кодексу України до земель трубопровідного транспорту належать земельні ділянки, надані під наземні і надземні трубопроводи та їх споруди, а також під наземні споруди підземних трубопроводів. Уздовж наземних, надземних і підземних трубопроводів встановлюються охоронні зони.

Слід зазначити, що земельні та інші відносини, пов'язані з природокористуванням та охороною навколишнього середовища регулюються законодавством про трубопровідний транспорт у той частині, у якій це не суперечить земельному, природоохоронному законодавству.

Серед нормативно-правових актів вищої юридичної сили важливе місце займають закони. Універсальним правовим регулятором у сфері транспортних відносин, у тому числі і галузі трубопровідного транспорту, є Закон України «Про транспорт». За-

кон визначає правові, економічні, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту. Тобто положення Закону поширюються на відносини, що виникають при здійсненні будь-якої транспортної діяльності.

Відповідно до ст. 21 Закону України «Про транспорт» трубопровідний транспорт входить до єдиної транспортної системи України. Закон є основою для формування системи законодавства України у галузі транспортної діяльності. Але не всі положення Закону можуть бути реалізовані у галузі трубопровідного транспорту. Визначені ст. 12 Закону права та обов'язки підприємств транспорту мають відношення до всіх видів транспорту, у тому числі і трубопровідного, але з певними застереженнями. Так, право підприємств транспорту призначати регулярні та додаткові рейси і маршрути перевезень фактично не може бути реалізовано у галузі трубопровідного транспорту, оскільки маршрути магістральних трубопроводів мають завданий характер, територіально обмежений у просторі.

Не може бути застосована щодо підприємств трубопровідного транспорту ст. 39 «Взаємодія підприємств різних видів транспорту» Закону України «Про транспорт», оскільки у статті вказано, що відносини підприємств різних видів транспорту під час перевезень пасажирів та вантажів визначаються кодексами (статутами) окремих видів транспорту, а також укладеними на їх основі договорами (вузловими угодами). Трубопроводи є самостійною системою закритих магістральних та приєднаних промислових мереж, тому їх взаємодія з іншими видами транспорту є технічно неможливою. Окрім цього, система законодавства про трубопроводи не включає кодекси (статути).

З іншого боку, більшість положень Закону України «Про транспорт» мають важливе значення щодо правового забезпечення відносин у галузі трубопровідного транспорту. Ст.ст. 3, 4 Закону встановлюють засади державного регулювання та управління у галузі трубопровідного транспорту. Окрім цього, у Законі закріплено положення щодо організації та забезпечення транспортної діяльності, відповідальності підприємств транспорту. Незважаючи на те, що ці положення мають значення для створення та функціонування всієї інфраструктури транспортної галузі, вони опосередковано впливають і на відносини у галузі трубопровідного транспорту.

Необхідним правовим регулятором, що визначає визначає правові, економічні та організаційні засади діяльності трубопроводного транспорту, є Закон України «Про трубопровідний транспорт».

Метою законодавства про трубопровідний транспорт є регулювання відносин на всіх етапах створення та функціонування (проектування, будівництво, експлуатація, капітальний ремонт, реконструкція тощо) трубопроводного транспорту, встановлення гарантій безпеки життя та здоров'я населення, забезпечення охорони навколишнього природного середовища і національного багатства України від можливого негативного впливу під час експлуатації об'єктів цього виду транспорту.

Дія Закону України «Про трубопровідний транспорт» поширюється на відносини в галузі трубопроводного транспорту, призначеного для транспортування вуглеводнів, хімічних продуктів, води та інших продуктів і речовин з місць їх знаходження, видобутку (промислів), виготовлення або зберігання до місць їх переробки чи споживання, перевантаження та подальшого транспортування.

Закон складається з 21 статті. У Законі визначено систему трубопроводного транспорту України: магістральний трубопровідний транспорт, промисловий трубопровідний транспорт. Закон встановлює коло суб'єктів правового регулювання відносин у галузі трубопроводного транспорту, основні принципи державної політики у галузі трубопроводів, систему органів державного управління трубопроводами, засади господарської діяльності підприємств, установ та організацій трубопроводного транспорту тощо.

Закон України «Про трубопровідний транспорт» є спеціальним нормативно-правовим актом у цій сфері. Але виконуючи своє головне призначення – організація та забезпечення діяльності трубопроводного транспорту, Закон не може впорядкувати всі відносини у галузі трубопроводів. Тому низка законів опосередковано регулює вказані відносини.

Так, складовими законодавства про трубопровідний транспорт є нормативно-правові акти щодо захисту економічної конкуренції. Відповідно до ст. 5 Закону України «Про природні монополії» транспортування нафти і нафтопродуктів, природного і нафтового газу та його розподіл, інших речовин трубопроводами

є сферою діяльності природних монополій. Тому особливості правового регулювання трубопровідного транспорту також визначаються: Законом України «Про природні монополії», «Про захист економічної конкуренції», «Про захист від недобросовісної конкуренції».

Відповідно до ст. 13 Закону України «Про трубопровідний транспорт» діяльність, пов'язана з проектуванням, будівництвом, ремонтом та експлуатацією об'єктів трубопровідного транспорту, здійснюється на підставі ліцензії і підлягає обов'язковій сертифікації, тому до законодавства про трубопровідний транспорт слід віднести Закон України «Про ліцензування певних видів господарської діяльності», Декрет Кабінету Міністрів України «Про стандартизацію і сертифікацію»¹.

Оскільки евакуація добутих нафти та газу у більшості визначається ефективністю їх освоєння, законодавство у галузі користування надрами також встановлює низку норм щодо магістрального транспортування нафти та газу. Тобто Закон України «Про нафту і газ» також є частиною законодавства про трубопровідний транспорт. Норми Закону регулюють відносини між підприємствами магістрального трубопровідного транспорту, перевалувальними комплексами нафти, газу та продуктів їх переробки і відправниками. Магістральні трубопроводи входять до Єдиної газотранспортної системи України.

Закон також містить низку вимог щодо дотримання вимог антимонопольно-конкурентного законодавства. Відповідно до ст. 8 Закону України «Про нафту і газ» суб'єкти підприємницької діяльності, які здійснюють видобуток нафти і газу, транспортування нафти трубопроводами, транспортування і розподіл природного газу і визнані в установленому законодавством порядку монополістами на ринках нафти і газу, не можуть припиняти свою діяльність або зменшувати її обсяг з метою створення дефіциту нафти чи газу, якщо необхідність такого обмеження не встановлена чинним законодавством. У разі виникнення спорів між сторонами угоди про транзит не допускається припинення або скорочення транзиту нафти, газу та продуктів їх переробки підприємством трубопровідного транспорту до вирішення спору в суді, якщо інше не передбачено відповідною угодою.

¹ Декрет Кабінету Міністрів України має силу закону

Відносини у галузі трубопровідного транспорту регулюють також Закон України «Про заходи, спрямовані на забезпечення сталого функціонування підприємств паливно-енергетичного комплексу», «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період» тощо.

На відносини з доставки продукції трубопровідним транспортом, ускладненої іноземним елементом, поширюються положення Закону України «Про міжнародне приватне право».

Наступний рівень складають підзаконні нормативно-правові акти, які визначають механізм реалізації положень законів. Перш за все це постанови Кабінету Міністрів України: Правила охорони магістральних трубопроводів, затверджені постановою Кабінету Міністрів України від 16 листопада 2002 року № 1747, Порядок митного контролю та митного оформлення природного газу, нафти, нафтопродуктів, етилену і аміаку, що переміщуються через митний кордон України трубопровідним транспортом, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 17 грудня 2003 року № 1958 тощо. Постанови Кабінету Міністрів України визначають у своїй більшості питання удосконалення державного управління трубопровідним транспортом, фінансової, кредитної, цінової та тарифної політики.

До категорії нормативно-правових актів як джерел регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту відносяться також постанови, інструкції, розпорядження інших органів державної влади. У першу чергу таким органом є Національна комісія регулювання електроенергетики, яка виконує функції регулювання діяльності суб'єктів природних монополій у сферах транспортування природного і нафтового газу трубопроводами та його розподілу, транспортування нафти і нафтопродуктів. Так, постановою Національної комісії регулювання електроенергетики від 30 травня 2005 року № 856 затверджено Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з транспортування природного і нафтового газу магістральними трубопроводами, а постановою від 30 вересня 2005 року № 858 - Ліцензійні умови провадження господарської діяльності з транспортування нафтопродуктів магістральними трубопроводами.

До підзаконних нормативно-правових актів інших органів державної влади можна віднести: наказ Міністерства фінансів України від 29 травня 1996 року № 110/65 Про затвердження По-

ложення про порядок обчислення і сплати до Державного бюджету України відрахувань від плати за транзит газу трубопровідним транспортом через територію України, наказ Державної податкової адміністрації України від 25 червня 2003 року № 311 Про затвердження форм розрахунків рентної плати за транспортування нафти магістральними нафтопроводами та транзитне транспортування трубопроводами аміаку, природного газу територією України, наказ Міністерства промислової політики України від 3 січня 2003 року № 2 Про тариф за транзит аміаку через територію України трубопровідним транспортом тощо.

Слід зазначити, що з багатьох питань трубопровідного транспорту продовжують діяти нормативно-правові акти, видані міністерствами та відомствами СРСР. У першу чергу, це стосується питань проектування, техніки та технології робіт з будівництва та експлуатації трубопроводів. Більшість з них потребує переробки та переоформлення.

Правилами, торговими та іншими звичаями у господарській діяльності регулюються ті суспільні відносини у галузі трубопровідного транспорту, які недоцільно або неможливо впорядкувати на рівні нормативно-правових актів. Це може бути пов'язано зі швидким розвитком відносин, національними особливостями. Звичай можуть біти зафіксовані в нормативно-правових актах рекомендованого характеру, кодексах професійної етики тощо.

До джерел правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту слід також віднести судову практику. Національна система права не визнає судовий прецедент. Але суди аналізують та узагальнюють судову практику, видають спеціальні рекомендації щодо застосування законодавства при розв'язанні конфліктних ситуацій та ситуацій, неурегульованих нормативно-правовими актами.

Важливою частиною джерел у галузі трубопровідного транспорту є міжнародно-правові акти. Такі акти у більшій частині регулюють ускладнену іноземним елементом доставку нафти, газу, інших речовин та газів магістральними трубопроводами. Відповідно до ст. 19 Закону України «Про міжнародні договори України» чинні міжнародні договори України є частиною національного законодавства тільки у випадку їх ратифікації Верховною Радою України. За загальним правилом ратифіковані міжнародно-

правові договори мають пріоритет щодо національних нормативно-правових актів.

У галузі доставки речовин та газів магістральними трубопроводами поширені як двосторонні, так і багатосторонні угоди. Двосторонні угоди, як правило, укладаються у тих випадках, коли об'єктом регулювання є безпосередньо відносини щодо доставки нафти, газу, інших речовин. У багатосторонніх угодах вирішується низка питань щодо організації певної галузі, управління технологічно єдиними системами магістральних трубопроводів, транзиту через територію сторін, що домовляються, загальні умови постачання та транспортування речовин трубопроводами, відповідальність сторін тощо.

У сфері міждержавних відносин трубопровідного транспорту виділяють три головні організаційно-правові проблеми:

- регулювання експортних та імпорتنих потоків, тобто перекачка з однієї країни в іншу;
- регулювання транзитних потоків, тобто перекачка з однієї країни в іншу через територію третьої країни (території третіх країн);
- гармонізація вітчизняного законодавства у галузі магістрального трубопровідного транспорту з законодавством суміжних держав та нормами міжнародного права.

У 1947 році Генеральна Угода про тарифи та торгівлю (ГАТТ) ввела норму про застосування до транзиту нафти та газу магістральними трубопроводами режиму найбільшого сприяння, звільнення перекачуваної продукції від митних зборів.

Важливе значення у структурі міжнародних нормативних документів займають договори, укладені під впливом регіональних економічних організацій. Так, на базі європейської Енергетичної хартії, що призначена розробляти рішення для нівелювання конфліктів у енергетичній галузі, виник Договір про Енергетичну хартію, підписаний 50 державами (всіма західноєвропейськими державами, державами Східної Європи та Балтії, Японією, Австралією, Європейським Союзом як організацією), у тому числі Україною. Договір про Енергетичну хартію набув чинності 16 квітня 1998 року. На відміну від Хартії, яка є декларацією, договір має юридичну силу.

Положення Договору мають важливе значення для України як транзитної країни транспортування газу, нафти, аміаку. У До-

говорі охоплено такі важливі питання, як охорона іноземних інвестицій, свобода торгівлі, обов'язковість розгляду спорів у арбітражному суді, а також правила безперешкодного та гарантованого транзиту. Міжнародно-правові положення договору про Енергетичну хартію оцінюються міністрами енергетики країн ЄС як один з найважливіших елементів майбутнього співробітництва.

У Договорі встановлено важливі аспекти взаємовідносин між учасниками у галузі енергетики: умови доступу до природних ресурсів, режим торгівлі, транспортування енергоносіїв, передачу технологій, доступ до ринку капіталів, заохочення та захисту інвестицій, охорони навколишнього середовища, розгляду спорів та арбітражу.

Таким чином, встановлено «правила гри» на території всієї Європи та частково за її межами. Підписання Договору свідчить про глобальний характер енергетичних інтересів, про необхідність міжнародного співробітництва у вирішенні проблеми енергозабезпечення.

Особливий інтерес має Рамкова угода про інституціональні засади створення міждержавних систем транспортування нафти та газу, підписана у Києві 30 грудня 1999 року. Сторонами Угоди є Республіка Вірменія, Республіка Азербайджан, Республіка Білорусь, Республіка Болгарія, Грузія, Республіка Казахстан, Киргизька Республіка, Республіка Молдова, Румунія, Республіка Таджикистан, Республіка Туркменія, Україна, Республіка Узбекистан, Республіка Албанія, Республіка Хорватія. У міжнародній практиці – це одна з рідких Угод у галузі нафти та газу, розрахована на таку велику кількість учасників. На відміну від більшості угод у цій галузі вона не має регіонального характеру. Об'єктом Угоди є відносини учасників зі створення міждержавних систем доставки нафти та газу. Угода є правовою базою для реалізації різноманітних форм співробітництва у цій галузі. Особливістю угоди є те, що з її підписанням знаходять стійку правову форму та одержують подальший розвиток раніше виниклі проекти. Об'єкт Угоди характеризується складністю змісту та наявністю двох складових, які не гублять свою самостійність:

- відносини зі створення однієї або кількох міждержавних систем доставки нафти та газу магістральними трубопроводами;

- відносини з експлуатації та технічного обслуговування міждержавних систем доставки нафти та газу магістральними трубопроводами.

Необхідним елементом правового регулювання доставки газів та речовин магістральним трубопровідним транспортом є угоди, укладені Україною з країнами СНД у межах науково-технічного та економічного співробітництва. Це можуть бути багатосторонні та двосторонні угоди, що визначають засади взаємодії держав-учасниць СНД, гармонізації законодавства, безпосередньо закріплюють порядок транспортування речовин та газів магістральними трубопроводами, порядок будівництва та експлуатації трубопроводів.

Засади співробітництва країн СНД щодо створення єдиного економічного простору на базі ринкових відносин, спільної реалізації економічних проектів, у тому числі і у галузі магістральних трубопроводів, встановлено Договором про створення Економічного союзу від 24 вересня 1993 року. Договором закріплено положення про вільне переміщення товарів, послуг, капіталів та робочої сили, гармонізації митного законодавства, механізму тарифного та нетарифного регулювання. Положення Договору розвинено Угодою щодо створення зони вільної торгівлі від 15 квітня 1994 року, ратифікованою Україною 6 жовтня 1999 року. Угода встановлює принцип свободи транзиту та надання перевізникам національного режиму. Процедуру здійснення транзиту закріплено в Угоді про порядок транзиту через території держав-учасниць СНД від 4 червня 1993 року, ратифікованій Україною з застереженнями 22 лютого 2001 року.

Важливе значення для прискорення інтеграційних процесів в економіці, у тому числі і у галузі трубопровідного транспорту, має також Угода рамкового характеру про формування єдиного економічного простору, підписана Російською Федерацією, Республікою Білорусь, Україною та Казахстаном у 2003 році.

Певним чином впорядковує юридичні тексти та практику відносин щодо переміщення нафти, нафтопродуктів, газу трубопровідним транспортом територією суміжних держав Угода про загальні умови та механізм підтримки розвитку виробничої кооперації, підприємств та галузей держав-учасниць СНД. Відповідно до Угоди технологічні операції з переміщення речовин та газів магістральними трубопроводами ідентифіковано як послуги.

Загальноекономічною галузевою Угодою про співробітництво у галузі хімії та нафтохімії від 9 вересня 1994 року встановлено право країн-учасниць СНД укладати двосторонні та багатосторонні угоди про збереження та розвиток спеціалізації та кооперування хімічних, нафтохімічних підприємств та підприємств, що забезпечують постачання необхідної продукції, сировини (тобто у тому числі і трубопровідних підприємств).

Окрім угод загального характеру у рамках СНД укладено низку актів спеціального характеру щодо транзиту речовин та газу магістральними трубопроводами, їх будівництва та експлуатації.

У 1999 році Радою глав СНД була затверджена Міждержавна програма «Високонадійний трубопровідний транспорт», метою якої є модернізація мережі магістральних трубопроводів, реалізація пов'язаних з нею економічних, екологічних та юридичних завдань.

Угодою про проведення узгодженої політики в галузі транзиту нафти і нафтопродуктів магістральними трубопроводами від 12 квітня 1996 року, ратифікованою Україною 11 червня 1997 року з застереженнями щодо тарифів за транзит, стягнення митних та інших зборів, встановлено принципи та порядок забезпечення вільного транзиту нафти і нафтопродуктів під час їх трубопровідного транспортування територією відповідної держави. Учасниками Угоди є Азербайджанська Республіка, Республіка Вірменія, Республіка Білорусь, Грузія, Республіка Казахстан, Киргизька Республіка, Республіка Молдова, Російська Федерація, Республіка Таджикистан, Республіка Узбекистан, Україна. Слід зазначити, що положення Угоди не поширюються на відносини щодо транзиту нафти та нафтопродуктів між Україною та Росією.

Відповідно до ст. 3 Угоди безпосередньо обсяги та графік транзиту нафти та нафтопродуктів узгоджується двосторонніми та багатосторонніми протоколами учасників Угоди.

Угодою про проведення узгодженої політики в галузі транзиту природного газу від 17 грудня 1994 року, ратифікованою Україною 18 грудня 1996 року, закладено засади взаємодії держав-учасниць у цій галузі, а саме: визначено принцип забезпечення вільного транзиту і збереження природного газу під час трубопровідного транспортування, попередження загрози відключення від джерел газопостачання, порядок розгляду спорів,

взаємодії у випадку аварії. Учасниками Угоди є Азербайджанська Республіка, Республіка Вірменія, Республіка Білорусь, Грузія, Республіка Казахстан, Киргизька Республіка, Республіка Молдова, Російська Федерація, Республіка Таджикистан, Туркменістан, Україна.

З метою гармонізації законодавства щодо трубопровідного транспорту Міжпарламентською Асамблеєю держав-учасниць СНД у 2001 році прийнято текст модельного закону СНД «Про трубопровідний транспорт». За своєю юридичною силою Закон є актом типового характеру, що містить нормативні рекомендації.

Закон складається з преамбули та 37 статей. У Законі надано визначення: законодавства про трубопровідний транспорт, власності на магістральні трубопроводи, суб'єктів правового регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту, засадах державної політики та управління у галузі трубопровідного транспорту, державного регулювання тарифів на транспортні послуги, порядку розвитку та використання магістральних трубопроводів, порядку ліцензування, контролю та нагляду, страхування у галузі трубопровідного транспорту, вимог щодо забезпечення безпеки при створенні, функціонуванні та ліквідації трубопроводів, відповідальності за порушення законодавства та відшкодування шкоди тощо.

Важливе місце у системі законодавства про трубопровідний транспорт займають двосторонні міжурядові угоди України з Російською Федерацією, Азербайджаном, Казахстаном, Туркменістаном. Угоди спрямовані на економічний розвиток держав, забезпечення енергоресурсами. Наприклад, це Угода між Урядом України та Урядом Російської Федерації «Про співробітництво у розвитку нафтової та газової промисловості Росії» від 24 червня 1993 року, Угода між урядами України та Російської Федерації «Про взаємодію під час експлуатації магістральних нафтопродуктопроводів» від 8 лютого 1995 року.

Необхідність укладення таких угод обумовлена високою енергетичною залежністю України від країн-учасниць СНД, що є експортерами традиційних енергоносіїв. У загальному балансі споживання первинної енергії в Україні нафта і газ становлять понад 60%. При цьому повне забезпечення країни природним газом власного видобутку в принципі неможливе. Видобуток газу в Україні вдалося підняти в 2005 році до 20 млрд. кубометрів, що

за обсягу споживання в останні роки 75–76 мільярдів на рік становить тільки 24–27% від потреби. Щодо нафти і газового конденсату, то власний видобуток (майже 4 млн. тонн за щорічної потреби не менш як 24 млн. тонн) не покриває і 20% від мінімальної потреби. Тому дуже важливо визначити саме на рівні міжнародних міжурядових двосторонніх угод недискримінаційні засади взаємодії країн щодо постачання та транзиту нафти та газу.

Міжнародні міжурядові угоди є підставою для укладення між відповідними суб'єктами господарювання країн господарських договорів, що безпосередньо забезпечують експорт та/або транзит газу, нафти, нафтопродуктів магістральними трубопроводами. Міжнародні угоди є гарантіями виконання відповідних господарських договорів.

Таким чином, правове регулювання відносин у галузі трубопровідного транспорту здійснюється нормативно-правовими актами різної галузевої приналежності, які можна класифікувати за юридичною силою:

- Конституцією України;
- міжнародно-правовими договорами, угодами, ратифікованими Україною, серед яких важливе місце займають багатосторонні та двосторонні угоди між країнами-учасницями СНД;
- кодексами;
- законами, що безпосередньо та опосередковано регулюють відносини у галузі трубопроводів;
- підзаконними нормативно-правовими актами Кабінету Міністрів України, міністерств, відомств, технічними та будівельними стандартами.

Джерелом правового регулювання можуть бути також рішення Конституційного суду України, судова практика, правила, торговельні та інші звичаї господарської діяльності.

Особливості правового регулювання у галузі трубопроводів полягають у підвищеному значенні економічних та будівельних норм, неможливості експлуатації магістральних трубопроводів, що пролягають по території кількох держав, без відповідних міжнародних багатосторонніх та двосторонніх угод, які повинні вирішувати політичні, економічні, соціальні, науково-технічні завдання у галузі магістральних трубопроводів. Одним із стратегічних завдань є гармонізація законодавства у галузі трубопровідно-

го транспорту між державами-учасницями СНД у зв'язку з високою технологічною залежністю їх систем магістральних трубопроводів.

Контрольні питання до глави 2:

1. Що розуміється під транспортною системою ?
2. Які види транспорту складають єдину транспортну систему України ?
3. Наведіть приклади взаємодії різних видів транспорту.
4. Поясніть суть і завдання основних засобів забезпечення якості на транспорті – ліцензування, стандартизації і сертифікації.
5. Назвіть види транспортної діяльності, що підлягають ліцензуванню.
6. Надайте загальну характеристику автомобільного транспорту, розкрийте його значення.
7. Назвіть складові автомобільного транспорту.
8. Класифікуйте автомобільні засоби за різними критеріями.
9. Назвіть систему органів управління та контролю на автомобільному транспорті.
10. Дайте характеристику основним НПА, що регулюють правовідносини у сфері автомобільного транспорту.
11. Назвіть складові залізничного транспорту.
12. Класифікуйте основні НПА у сфері залізничних перевезень.
13. Дайте загальну характеристику Статуту залізниць України.
14. Визначте правовий статус Державної адміністрації залізничного транспорту України («Укрзалізниця»).
15. Систематизуйте органи господарського керівництва у сфері залізничного транспорту.
16. Назвіть складові морського та річкового транспорту.
17. Класифікуйте вітчизняні і міжнародні НПА у сфері залізничного транспорту.
18. Водний кодекс України та Кодекс торговельного мореплавства України як основні комплексні акти морського транспорту.
19. Дайте поняття судна та назвіть види суден.
20. Назвіть основні судові документи.
21. Дайте характеристику підставам арешту судна та звільненню його з-під арешту.
22. Дайте характеристику екіпажу судна.

23. Визначте правовий статус капітана судна.
24. Поняття, завдання та функції морського порту.
25. Функції капітана морського порту.
26. Визначте особливі та загальні умови договору морського перевезення вантажу.
27. Назвіть реквізити рейсового чартеру та коносаменту.
28. Визначте особливі та загальні умови договору морського перевезення пасажирів і договору морського круїзу.
29. Визначте особливі та загальні умови договорів морського, портового та міжпортового буксирування.
30. Визначте особливі та загальні умови договору фрахтування судна.
31. Назвіть особливості договору морського страхування.
32. Назвіть, що належить або прирівнюється до загальної аварії.
33. Дайте характеристику особливостям відповідальності на морському транспорті.
34. Поясніть суть і значення морського протесту.
35. Розкрийте черговість відшкодування збитків кредиторів перевізником.
36. Назвіть строки позовної давності у торговельному мореплаванні.
37. Що належить до складу авіаційного транспорту ?
38. Розкрийте суть та значення авіаційних правил.
39. Дайте визначення поняття та видів повітряних суден.
40. Назвіть особливості, пов'язані із реєстрацією та сертифікацією повітряних суден.
41. Розкрийте договірні правовідносини у повітряному транспорті.
42. Які категорії фахівців належать до авіаційного персоналу ? До екіпажу повітряного судна ?
43. Назвіть особливості в організації діяльності аеродромів та аеропортів.
44. Розкрийте особливості забезпечення авіаційної безпеки.
45. Дайте характеристику основним законодавчим та підзаконним актам у сфері повітряного транспорту.
46. У чому полягають особливості трубопровідного транспорту у порівнянні з іншими видами транспорту?
47. Які положення Закону України «Про транспорт» поширюються на трубопроводи?

48. Надайте загальну характеристику законодавству у сфері трубопровідного транспорту.
49. Охарактеризуйте Закон України «Про трубопровідний транспорт».
50. Перелічіть міжнародно-правові акти у галузі трубопровідного транспорту.
51. Які міжнародно-правові акти у галузі трубопровідного транспорту укладено між країнами СНД?

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

Рецензенти:

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

Автори підручника:

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

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

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

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

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

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

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

ББК 67.9(4Укр)304.2я73

© Шелухін М.Л., 2008

© Кол. авт., 2008

© Видавничий Дім «Ін Юре», 2008

ISBN 978-966-313-398-0