



ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО

для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти освітньої програми Транспортно-логістичні системи автомобільних перевезень
галузь знань J Транспорт та послуги спеціальності
J8 Автомобільний транспорт денної та заочної форм навчання

УДК 347.7.

Електронна копія друкованого видання передана для внесення в репозиторій ЛНТУ

Директор бібліотеки _____ С.С. БАКУМЕНКО

Рекомендовано до видання Вченою радою факультету бізнесу та права ЛНТУ, протокол № ___ від «___» _____ 2025 року.

Голова Вченої ради факультету бізнесу та права _____ Л.Л. КОВАЛЬСЬКА

Розглянуто і схвалено на засіданні кафедри права ЛНТУ, протокол № ___ від «___» _____ 2025 року.

Завідувач кафедри права _____ Вікторія АНІЩУК

Укладач: _____ РЯБИХ Н.В., кандидат юридичних наук, доцент кафедри права ЛНТУ.

Рецензент: _____ ЗИЦИК С.Г. кандидат юридичних наук, доцент кафедри права ЛНТУ.

Відповідальний за випуск: _____ РЯБИХ Н.В., кандидат юридичних наук, доцент кафедри права ЛНТУ.

ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО

K82 для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти освітньої програми Транспортно-логістичні системи автомобільних перевезень галузь знань J Транспорт та послуги спеціальності J8 Автомобільний транспорт денної та заочної форм навчання для денної та заочної форм навчання / уклад. Н.В. Рябих., Луцьк: ЛНТУ, 2025. 347 с.

Основним завданням навчальної дисципліни «Транспортне право» є формування у здобувачів вищої освіти системних знань та практичних навичок щодо застосування норм транспортного законодавства України. Конспект лекцій підготовлено відповідно до програми навчальної дисципліни «Транспортне право», яка базується на чинному законодавстві України, міжнародних транспортних конвенціях та практиці їхнього застосування.

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА

ТЕМА 1. Предмет та система транспортного права

ТЕМА 2. Правовідносини у галузі транспорту

ТЕМА 3. Суб'єкти транспортного права

ТЕМА 4. Організаційно-правові основи діяльності транспорту в Україні

ТЕМА 5. Договірні засади здійснення транспортної діяльності

ТЕМА 6. Правове регулювання діяльності залізничного транспорту. Система залізничного транспорту.

ТЕМА 7. Правові основи діяльності автомобільного транспорту.

ТЕМА 8. Правове регулювання діяльності повітряного транспорту.

ТЕМА 9. Правове регулювання діяльності міського електротранспорту.

ТЕМА 10. Правове регулювання діяльності трубопровідного транспорту.

ТЕМА 11. Юридична відповідальність у сфері транспорту

ПЕРЕДМОВА

Роль і значення транспорту в сучасній економіці України визначено статтею 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року, згідно з якою транспорт є однією з ключових галузей суспільного виробництва, спрямованою на забезпечення потреб населення та економіки у перевезеннях. На сьогодні транспортна система держави перетворюється на стратегічний елемент національної безпеки, сталого розвитку та інтеграції України у світовий економічний простір.

Унікальне географічне положення України, а також її активна участь у міжнародних логістичних ініціативах, зумовлюють посилення ролі сучасної національної транспортної політики. Україна виступає ключовою ланкою між країнами Європейського Союзу, Чорноморським регіоном, Кавказом та Азією, що створює значні можливості для розвитку транзитного потенціалу, оптимізації транспортних коридорів і розширення ринків збуту національних транспортних послуг.

Сучасні глобальні процеси, виклики воєнного часу, необхідність відновлення інфраструктури, впровадження цифрових технологій та екологічних стандартів демонструють, що жодна держава не здатна забезпечити максимально ефективне транспортне забезпечення без активної співпраці з іншими країнами. Саме міжнародне партнерство дає змогу інтегруватися в європейську транспортну мережу TEN-T, забезпечити сталий обіг товарів, доступ до нових логістичних рішень і розширити спектр транспортних послуг.

У цьому контексті вивчення студентами спеціального курсу **«Транспортне право»** набуває особливої актуальності.

Метою навчальної дисципліни є формування у студентів системи знань про будову, функціонування та правові засади роботи транспортної системи України, а також про суб'єктів транспортних правовідносин. Особлива увага приділяється правовому регулюванню діяльності окремих видів транспорту —

залізничного, автомобільного, повітряного, морського, річкового та трубопровідного, — а також специфіці господарювання підприємств транспортної галузі в умовах ринкової економіки та європейської інтеграції.

Коло відносин, розглянутих у цьому конспекті лекцій, є широким та комплексним. Воно охоплює поняття транспортного права та його місце у системі права України, структуру та тенденції розвитку транспортного законодавства, особливості укладання та виконання договорів перевезення, механізми забезпечення відповідальності транспортних організацій і користувачів послуг за неналежне виконання транспортних зобов'язань. Окрему увагу приділено адаптації українського законодавства до стандартів Європейського Союзу, цифровізації транспортної галузі та актуальній правозастосовчій практиці.

Навчальний матеріал, викладений у конспекті, ґрунтується на чинному законодавстві, сучасних наукових підходах та актуальній практиці діяльності транспортних підприємств. Завдяки цьому він є корисним не лише для студентів і викладачів, а й для практиків транспортної сфери, юристів та фахівців, які працюють над модернізацією та реформуванням транспортної інфраструктури України.

ТЕМА 1. ПОНЯТТЯ, ПРЕДМЕТ І СИСТЕМА ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА УКРАЇНИ

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

1. Поняття, предмет та структура транспортного права України

Транспортне право являє собою комплекс правових норм, спрямованих на врегулювання суспільних відносин, що виникають у процесі організації та функціонування транспортної системи. Воно охоплює правові зв'язки, які формуються між транспортними підприємствами та споживачами їхніх послуг, а також між самими транспортними організаціями різних видів транспорту у процесі здійснення перевізної діяльності.

З позиції структури національної правової системи транспортне право не виступає самостійною галуззю на кшталт цивільного, кримінального чи адміністративного права. Його зміст має комплексний характер, оскільки включає норми, що за своєю природою належать до різних галузей права — цивільного, адміністративного, господарського тощо. Такий підхід зумовлений багатогранністю та специфікою суспільних відносин, що виникають у сфері транспорту.

Предметом транспортного права є майнові та управлінські правовідносини.

Майнові відносини виникають між транспортними підприємствами та споживачами у зв'язку з наданням послуг, пов'язаних із використанням транспортних засобів для здійснення перевезень. До таких правовідносин належать, зокрема, відносини з укладення та виконання договору перевезення вантажів чи пасажирів. Регулювання майнових відносин ґрунтується

здебільшого на методі приватного (цивільного) права, який передбачає рівність сторін і автономність їхньої волі.

Управлінські відносини визначають порядок функціонування транспорту як єдиної системи, що включає державну, комунальну та приватну складові. Такі відносини виникають між транспортними організаціями та органами державної влади у процесі управління, контролю та координації діяльності транспортного комплексу. Для їх регулювання використовується метод публічного права, який базується на юридично владних приписах та принципі субординації сторін.

Таким чином, *предмет правового регулювання транспортного права України* охоплює широкий спектр суспільних відносин, що виникають у зв'язку з організацією використання шляхів сполучення та транспортних засобів, взаємодією транспортних підприємств із клієнтами, а також між самими підприємствами в процесі здійснення перевезень.

Система транспортного права становить структурно впорядковану сукупність транспортно-правових норм та інститутів. Її традиційно поділяють на *загальну та особливу* частини.

У *загальній частині* висвітлюються теоретико-правові засади функціонування транспортної системи, питання правового статусу суб'єктів транспортної діяльності, принципи управління транспортом, основи господарської діяльності у сфері транспорту, види та підстави юридичної відповідальності, а також порядок укладення та виконання транспортних договорів.

Особлива частина містить норми, що регулюють діяльність окремих видів транспорту, а саме:

- 1) автомобільного;
- 2) залізничного;
- 3) морського;
- 4) річкового;
- 5) повітряного;
- 6) трубопровідного.

Зміст загальної та особливої частин становить взаємопов'язаний комплекс норм та інститутів, які забезпечують цілісне правове регулювання у сфері транспорту. Окрім індивідуальних норм, система включає групи взаємопов'язаних положень (наприклад, інститут планування та організації перевезень вантажів), що регулюють однорідні за своїм змістом суспільні відносини.

Метод правового регулювання транспортних відносин полягає у поєднанні прийомів та способів юридичного впливу, притаманних як приватному, так і публічному праву. Хоча всі галузі права використовують загальні засоби регулювання — приписи, заборони та дозволи, — транспортне право відзначається специфічним поєднанням цих засобів, що відповідає комплексному характеру галузі та різноманітності врегульованих нею правовідносин.

2. Поняття транспортної діяльності та її класифікація

Роль і значення транспорту у функціонуванні економіки та забезпеченні потреб суспільства визначено у статті 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 року. Закон закріплює, що транспорт належить до ключових галузей суспільного виробництва та призначений для задоволення потреб населення і суб'єктів господарювання у перевезеннях.

Термін *«транспорт»* має багатозначне змістове наповнення й використовується для позначення різних явищ у межах єдиної сфери діяльності. Зокрема, ним позначають:

- певний вид транспортних засобів;
- галузь народного господарства, що забезпечує перевезення пасажирів і вантажів;
- інфраструктурну систему та організацію транспортного процесу.

У законодавстві широко використовується категорія *«транспортна діяльність»*, проте нормативного визначення цього поняття не встановлено. На

основі аналізу законодавчих норм та характерних ознак можна сформулювати узагальнене й науково обґрунтоване визначення транспортної діяльності.

2.1. Ознаки транспортної діяльності

Правова сутність транспортної діяльності проявляється через такі ключові ознаки:

1. Соціальна орієнтація — діяльність спрямована на забезпечення транспортних потреб населення та суспільного виробництва.
2. Зв'язок із наданням транспортних послуг — діяльність пов'язана з використанням транспортних засобів, інфраструктури та шляхів сполучення.
3. Професійність здійснення — транспортна діяльність реалізується спеціалізованими суб'єктами на професійних засадах.
4. Відплатність результатів діяльності — транспортні послуги є платними, що відображає їх економічну природу.
5. Поєднання приватних і публічних інтересів — діяльність узгоджує інтереси перевізників, споживачів транспортних послуг та інтереси держави, пов'язані з безпекою, мобільністю та обороноздатністю.

Узагальнюючи викладене, транспортна діяльність може бути визначена як суспільно корисна професійна діяльність транспортних підприємств, організацій та інших суб'єктів, спрямована на надання та реалізацію за плату транспортних послуг, що здійснюється з урахуванням поєднання приватних і публічних інтересів.

Класифікація транспортної діяльності забезпечує можливість системного аналізу її змісту, форм та правових особливостей. У науці транспортного права й чинному законодавстві застосовуються такі класифікаційні критерії.

1. За структурою Єдиної транспортної системи України

Відповідно до її складових, транспортна діяльність включає діяльність:

- промислового залізничного транспорту;
- відомчого транспорту;
- трубопровідного транспорту;
- транспорту загального користування;

– діяльність, пов'язану з використанням шляхів сполучення загального користування.

2. За видом транспорту загального користування

Виділяють такі основні напрями транспортної діяльності:

- залізничного транспорту;
- морського транспорту;
- річкового транспорту;
- автомобільного транспорту;
- авіаційного транспорту;
- міського електричного транспорту.

3. За строковим критерієм

Транспортна діяльність може бути:

- строковою — у межах договору перевезення, фрахтування тощо;
- безстроковою — рятувальні операції, лоцманське проведення суден та інші послуги, що не мають визначеного строку.

4. За ліцензійними вимогами

Відповідно до законодавства про ліцензування:

- ліцензована діяльність — пасажирські та вантажні перевезення певних категорій, міжнародні перевезення, перевезення небезпечних вантажів тощо;
- неліцензована діяльність — транспортно-експедиційні послуги, фрахтування суден та інші операції, щодо яких законодавство не передбачає ліцензування.

5. За формою власності суб'єкта

Виділяють:

- транспортну діяльність, що здійснюється суб'єктами державної форми власності;
- діяльність суб'єктів приватної, колективної та змішаної форм власності.

6. За метою здійснення діяльності:

- комерційна діяльність — підприємницька діяльність, спрямована на одержання прибутку;
- некомерційна діяльність — діяльність, що виконується в інтересах держави чи суспільства (наприклад, охорона державного кордону морськими суднами).

7. За ринком надання транспортних послуг

- внутрішня діяльність — здійснюється в межах території України;
- зовнішня (міжнародна) діяльність — пов'язана з перетинанням транспортним засобом митного кордону України.

8. За режимом здійснення діяльності

- діяльність, що здійснюється у звичайному режимі;
- діяльність у спеціальному режимі, пов'язаному з виконанням особливих завдань (військові перевезення, евакуація населення, ліквідація наслідків надзвичайних ситуацій).

3. Загальна характеристика джерел транспортного права

Джерела транспортного права України — це система нормативно-правових актів, у яких закріплено правила поведінки суб'єктів транспортних правовідносин та визначено принципи функціонування транспортної системи держави. Вони охоплюють акти різної юридичної сили — від Конституції України до підзаконних нормативно-правових актів та міжнародних договорів. Станом на 2024–2025 рр. система джерел транспортного права формується з урахуванням євроінтеграційних зобов'язань України та реформування транспортного сектору.

Конституція України визначає засади правового регулювання економічної діяльності, свободи пересування, гарантії прав учасників транспортних відносин, а також принципи організації державної влади у сфері транспорту. Її норми є фундаментом для подальшого розвитку галузевого транспортного законодавства.

Після втрати чинності Господарським кодексом України з 28 серпня 2025 року провідне значення для регулювання зобов'язань у сфері транспорту має **Цивільний кодекс України**, який визначає:

- 1) загальні засади виконання договорів перевезення вантажів, пасажирів і багажу;
- 2) порядок укладення договорів транспортного експедирування;

- 3) правила навантаження, розвантаження та зберігання вантажів;
- 4) умови та межі відповідальності перевізника;
- 5) порядок пред'явлення претензій і позовів.

Застосування положень ЦК України є базовим для практики укладення та виконання транспортних договорів.

Базовим нормативним актом є *Закон України «Про транспорт»*, який визначає правові, економічні та організаційні засади функціонування транспортної системи держави.

До спеціальних законів, що регулюють діяльність окремих видів транспорту, належать:

- Закон України «Про дорожній рух»;
- Закон України «Про автомобільний транспорт»;
- Закон України «Про залізничний транспорт»;
- Закон України «Про функціонування єдиної транспортної системи України в особливий період»;
- закони щодо транспортної безпеки, розвитку інфраструктури та мультимодальних перевезень.

Ці акти спрямовані на забезпечення безпеки руху, якості транспортних послуг та дотримання стандартів ЄС.

Спеціальне регулювання транспортної діяльності ґрунтується на галузевих кодексах і статутах, зокрема:

- Повітряний кодекс України;
- Кодекс торговельного мореплавства України;
- Статут залізниць України.

Чинними залишаються також нормативні акти радянського періоду, які застосовуються в частині, що не суперечить чинному законодавству України:

- Статут внутрішнього водного транспорту СРСР;
- Статут автомобільного транспорту УРСР.

Укази Президента виступають джерелами транспортного права у випадках, коли вони регулюють організацію діяльності органів влади, структуру

центрального органу виконавчої влади або визначають напрям державної політики в транспортній сфері.

Підзаконні нормативно-правові акти:

а) Постанови Кабінету Міністрів України

Постанови КМУ деталізують порядок функціонування транспортної системи, зокрема:

- правила дорожнього руху;
- умови функціонування міжнародних транспортних коридорів;
- порядок перевезення небезпечних вантажів;
- вимоги до роботи транспортної інфраструктури.

б) Нормативні акти центрального органу виконавчої влади

Після адміністративної реформи 2022–2023 рр. більшість повноважень у сфері транспорту здійснює Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, яке видає:

- правила, положення, інструкції;
- нормативи безпеки;
- організаційно-технічні документи.

До найбільш значущих актів належать:

- Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом;
- Правила перевезень вантажів залізничним транспортом України;
- Правила перевезень пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом;
- інші техніко-правові акти у сфері безпеки та експлуатації.

Судові рішення Верховного Суду забезпечують єдність застосування транспортного законодавства. Вони мають особливе значення у:

- тлумаченні договорів перевезення;
- визначенні відповідальності перевізників;
- вирішенні спорів щодо транспортної експедиції;
- розмежуванні часток відповідальності між сторонами транспортного правовідношення.

Хоча судова практика не є нормативним актом, вона фактично виконує функцію орієнтира для правозастосувачів.

Міжнародні договори, ратифіковані Україною, становлять важливу складову джерел транспортного права. Вони регулюють:

- міжнародні автомобільні, залізничні, морські та авіаційні перевезення;
- безпеку судноплавства та польотів;
- функціонування міжнародних транспортних коридорів;
- мультимодальні та інтермодальні перевезення.

Згідно зі статтею 9 Конституції України, у разі колізії міжнародний договір має пріоритет перед нормами національного законодавства.

Запитання для самоконтролю

1. Дайте визначення транспортного права та поясніть його особливості як комплексної галузі.
2. Визначте предмет транспортного права та охарактеризуйте майнові та управлінські відносини.
3. Які методи правового регулювання застосовуються у транспортному праві та в яких випадках?
4. Поясніть поняття системи транспортного права, її загальної та особливої частини.
5. Дайте визначення транспортної діяльності та назвіть її ключові ознаки.
6. Які види транспортної діяльності існують за різними критеріями: виду транспорту, строковості, ліцензування, суб'єкта здійснення, мети отримання прибутку, ринку надання послуг та режиму роботи транспорту?
7. Поясніть відмінність комерційної та некомерційної транспортної діяльності.
8. Визначте поняття внутрішніх і міжнародних перевезень у контексті транспортної діяльності.
9. Що таке джерела транспортного права та яка їх роль у правовому регулюванні транспортної діяльності?

10. Назвіть основні джерела транспортного права України, які діють станом на 2024–2025 рр.
11. Яке значення мають Конституція України, Цивільний кодекс, галузеві закони та кодекси, укази Президента, підзаконні акти та міжнародні договори для транспортної сфери?
12. Поясніть роль судової практики Верховного Суду України у забезпеченні єдності застосування транспортного законодавства.
13. Які нормативні акти радянського періоду продовжують застосовуватися в транспортному праві України (зокрема Статут внутрішнього водного транспорту СРСР) та в яких межах?

ТЕМА 2. ПРАВОВІДНОСИНИ У ГАЛУЗІ ТРАНСПОРТУ

1. Поняття та загальна характеристика правовідносин у галузі транспорту
2. Класифікація правовідносин у галузі транспорту
3. Суб'єкти транспортних правовідносин
4. Об'єкти транспортних правовідносин
5. Загальні та спеціальні види правовідносин у галузі транспорту
6. Механізми реалізації та захисту прав у транспортній сфері
7. Правове регулювання правовідносин у галузі транспорту
8. Практичні аспекти реалізації транспортних правовідносин

1. Поняття та загальна характеристика правовідносин у галузі транспорту

Правовідносини у галузі транспорту — це врегульовані нормами права суспільні відносини, що виникають у процесі організації, здійснення та забезпечення транспортної діяльності, функціонування транспортної інфраструктури, а також надання транспортних послуг у сфері перевезення пасажирів, вантажів, багажу і пошти.

Транспортні правовідносини являють собою врегульовані нормами права суспільні відносини, що виникають у сфері організації та здійснення перевезень пасажирів, вантажів, багажу та пошти різними видами транспорту, такими як залізничний, автомобільний, авіаційний, морський та річковий. Ці правовідносини характеризуються специфічним предметом регулювання (процеси переміщення), особливим суб'єктним складом (перевізники, пасажирів, вантажовідправники, вантажоодержувачі) та своєрідними об'єктами правових зв'язків (послуги з перевезення, транспортні засоби, транспортна інфраструктура).

Предметом транспортних правовідносин є суспільні відносини, що формуються у зв'язку з переміщенням людей і матеріальних цінностей у просторі за допомогою транспортних засобів. Ці відносини охоплюють як безпосередньо процес перевезення, так і супутні йому дії: завантаження, розвантаження, зберігання, супроводження, митне оформлення тощо. *Суб'єктний склад* є розширеним і включає не лише основних учасників (перевізників, вантажовідправників/одержувачів, пасажирів), а й допоміжні суб'єкти: експедиторів, страховиків, митні органи, органи державного нагляду та контролю, а також виробників транспортних засобів та операторів інфраструктури. *Об'єктами* виступають не тільки послуги перевезення, а й самі транспортні засоби (як джерела підвищеної небезпеки), транспортна інфраструктура (дороги, залізничні колії, порти, аеропорти), а також права та обов'язки, що виникають у зв'язку з їх використанням та функціонуванням.

Основу транспортних правовідносин становить *договір перевезення*, що є найбільш поширеною формою юридичного оформлення взаємодії перевізника та користувачів транспортних послуг. Наприклад, *договір перевезення вантажу* (ст. 909 Цивільного кодексу України) або *договір перевезення пасажирів та багажу* (ст. 910 Цивільного кодексу України) регулюють права та обов'язки сторін. Важливо, що такі договори, окрім загальних положень Цивільного кодексу, деталізуються спеціальними нормативними актами для кожного виду транспорту, такими як Правила перевезення вантажів залізничним транспортом України або Правила повітряних перевезень пасажирів і багажу. Ці договори

визначають такі ключові аспекти, як маршрут, терміни доставки, розмір плати, права та обов'язки сторін, а також їхню відповідальність за неналежне виконання зобов'язань (наприклад, затримку рейсу, втрату або пошкодження вантажу, травмування пасажирів).

Однак сфера транспортного права значно ширша і охоплює також публічно-правові відносини, як-от: видача ліцензій на право здійснення господарської діяльності з перевезення пасажирів чи вантажів (наприклад, згідно із Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності», зокрема для автомобільних перевезень, ст. 9 цього Закону), забезпечення безпеки руху (через Правила дорожнього руху, затверджені Постановою КМУ № 1306, або Авіаційні правила України) та контроль з боку Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Укртрансбезпека здійснює державний нагляд (контроль) за дотриманням ліцензійних умов перевезення, габаритно-вагових норм, а також вимог безпеки на всіх видах транспорту, за винятком морського та річкового.

Транспортні правовідносини мають комплексний характер, оскільки регулюються нормами різних галузей права. Наприклад, **цивільне право** визначає умови укладення та виконання договорів перевезення (глави 64-65 ЦКУ), відповідальність за порушення зобов'язань (ст. 611-625 ЦКУ), а також загальні положення про відшкодування шкоди, завданої джерелом підвищеної небезпеки (ст. 1187 ЦКУ). **Адміністративне право** встановлює порядок ліцензування (як зазначено вище, Законом «Про ліцензування видів господарської діяльності»), сертифікації транспортних засобів, державний контроль та накладає адміністративні штрафи за порушення правил перевезення (наприклад, ст. 132-136 Кодексу України про адміністративні правопорушення за порушення правил дорожнього руху або правил перевезення вантажів). **Господарське право** регулює діяльність транспортних підприємств як суб'єктів господарювання, їх взаємовідносини з іншими суб'єктами господарювання, питання конкуренції та тарифоутворення (наприклад, Законом України «Про природні монополії»). Такий комплексний підхід зумовлений тим, що транспортна діяльність є одночасно сферою економічних відносин і об'єктом

державного регулювання, з огляду на її стратегічне значення для економіки країни та забезпечення доступності регіонів.

Окрім названих, до регулювання транспортних правовідносин залучаються норми й інших галузей права. **Трудове право** регламентує умови праці водіїв, машиністів, пілотів та іншого персоналу транспортних компаній, враховуючи специфіку роботи та вимоги до безпеки (наприклад, обмеження робочого часу, обов'язкові медогляди). **Екологічне право** встановлює вимоги до транспортних засобів щодо викидів шкідливих речовин та шуму (наприклад, Законом України «Про охорону атмосферного повітря» та міжнародними стандартами), а також порядок утилізації відходів, пов'язаних з транспортною діяльністю. **Митне право** регулює порядок переміщення вантажів та товарів через державний кордон України за допомогою транспортних засобів, визначаючи процедури декларування, сплати митних платежів та митного контролю.

Правове регулювання транспортних відносин здійснюється на міжнародному, національному та локальному рівнях. Особливу роль відіграють міжнародні конвенції та угоди, що встановлюють уніфіковані правила перевезень у міжнародному сполученні. Це, зокрема, Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ/CMR) від 1956 року, що є основою для регулювання міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Для повітряних перевезень діють Варшавська конвенція 1929 року та Монреальська конвенція 1999 року, які уніфікують правила щодо відповідальності перевізника. У сфері залізничних перевезень ключовим документом є Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). Ці міжнародні договори мають пріоритет над національним законодавством у разі їх ратифікації Україною та забезпечують єдині стандарти та механізми вирішення спорів на міжнародному рівні.

На національному рівні основними джерелами є Кодекс торговельного мореплавства України, Повітряний кодекс України, Закон України «Про залізничний транспорт», Закон України «Про автомобільний транспорт», Закон України «Про трубопровідний транспорт» та численні підзаконні акти, такі як Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним

транспорт України (затверджені наказом Мінтрансу України) та Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту (затверджені Постановою КМУ). Локальні акти, такі як внутрішні положення підприємств або тарифи, також відіграють свою роль, але вони не можуть суперечити нормам вищої юридичної сили.

Характерною ознакою транспортних правовідносин є їх динамічність та тісний зв'язок з технологічними процесами перевезення. Правове регулювання повинно враховувати технічні особливості різних видів транспорту (наприклад, вимоги до завантаження контейнерів на морські судна, визначені Конвенцією SOLAS, або стандарти безпеки літаків, що регламентуються Міжнародною організацією цивільної авіації (ICAO) та Повітряним кодексом України), специфіку організації перевізного процесу (наприклад, час навантаження/розвантаження, логістичні маршрути) та необхідність забезпечення високого рівня безпеки. Саме тому транспортне законодавство, як-от Технічний регламент щодо безпеки залізничного транспорту (затверджений Постановою КМУ), містить значну кількість технічних норм та стандартів, дотримання яких є обов'язковою умовою здійснення транспортної діяльності, а їх порушення може призвести до серйозних правових наслідків, включаючи адміністративну чи кримінальну відповідальність. Наприклад, використання несправного транспортного засобу для перевезення пасажирів може мати наслідком притягнення до кримінальної відповідальності за ст. 287 Кримінального кодексу України.

2. Класифікація правовідносин у галузі транспорту

Класифікація транспортних правовідносин має важливе теоретичне та практичне значення. Вона дозволяє систематизувати різноманітні юридичні зв'язки у транспортній сфері, визначити особливості їх правового регулювання та обрати відповідні механізми захисту прав учасників. Наприклад, розуміння класифікації дозволяє юристу точно визначити, до якого законодавчого акту звернутися у випадку спору щодо затримки авіарейсу чи пошкодження вантажу.

Залежно від обраного критерію класифікації можна виділити різні види транспортних правовідносин.

2.1. Класифікація за різними критеріями

За видами транспорту

Цей критерій є базовим, оскільки специфіка кожного виду транспорту (технічні особливості, інфраструктура, ступінь небезпеки) зумовлює унікальні правові норми та регулятивні механізми.

1) *Залізничні правовідносини*: характеризуються високим рівнем державного регулювання та централізації. Вони регулюються, зокрема, Законом України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 № 273/96-ВР та Статутом залізниць України, затвердженим постановою КМУ від 06.04.1998 № 457. Прикладом є договір перевезення вантажу між АТ «Укрзалізниця» та промисловим підприємством «Криворіжсталь», що стосується транспортування залізничної сировини за маршрутом «Кривий Ріг – порт Південний». Це включає обов'язки перевізника щодо подачі вагонів, дотримання термінів доставки та забезпечення збереження вантажу, а також відповідальність за їх порушення (наприклад, згідно зі статтями 113-118 Статуту залізниць України).

2) *Автомобільні правовідносини*: відрізняються значною гнучкістю та масовістю, що обумовлює велику кількість суб'єктів та різноманіття видів перевезень. Основні норми містяться у Законі України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III, Правилах дорожнього руху, затверджених постановою КМУ від 10.10.2001 № 1306, та Правилах перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджених наказом Мінтрансу від 14.10.1997 № 363. Типовий приклад – перевезення пасажирів міським автобусом компанії «Київпастрас» маршрутом № 118 або доставка інтернет-замовлення кур'єрською службою «Нова пошта» від продавця у Львові до покупця в Харкові. У цьому випадку, крім договірних відносин між відправником і перевізником, виникають також публічно-правові аспекти, пов'язані з дотриманням габаритно-вагових норм та режиму праці й відпочинку водіїв, що контролюється Укртрансбезпекою.

3) *Повітряні правовідносини*: характеризуються високими вимогами до безпеки та швидкістю перевезень. Регулюються Повітряним кодексом України від 19.05.2011 № 3393-VI та міжнародними конвенціями, такими як Монреальська конвенція 1999 року. Це відносини, що виникають під час авіаперельотів, наприклад, відповідальність авіаперевізника «Міжнародні Авіалінії України» за затримку рейсу PS111 Київ-Варшава або за втрату багажу пасажирів. Правова база тут також охоплює питання сертифікації повітряних суден, ліцензування авіакомпаній та аеронавігаційного обслуговування.

4) *Морські правовідносини*: мають виражений міжнародний характер та регулюються Кодексом торговельного мореплавства України від 23.06.1995 № 211/95-ВР, а також численними міжнародними морськими конвенціями (наприклад, SOLAS, MARPOL, Гаазько-Вісбські правила). До них відносяться, наприклад, відносини з фрахтування судна типу Panamax компанією «Нібулон» для міжнародних перевезень зерна з порту Миколаїв до Єгипту, або рятування судна «Гетьман Сагайдачний» в Аденській затоці. Ці відносини охоплюють питання морського страхування, аварійного права, колаборації та відповідальності власників суден.

5) *Річкові правовідносини*: сфокусовані на внутрішніх водних шляхах та їх використанні. Охоплюються нормами Водного кодексу України від 06.06.1995 № 213/95-ВР, Правилами судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затвердженими наказом Мінтрансу від 16.02.2004 № 91. Приклад – перевезення вантажів баржами компанії «Укррічфлот» по Дніпру від Запоріжжя до Херсона або пасажирські екскурсії річковим транспортом по Київському водосховищу. Важливою складовою є також питання екологічної безпеки та регулювання водокористування.

За предметом регулювання

Цей критерій виділяє правовідносини залежно від того, яка конкретна діяльність або об'єкт є центральним елементом правового зв'язку.

1) *Відносини з перевезення пасажирів*: регулюють надання послуг з переміщення людей, їхнього багажу та ручної поклажі. Ці відносини є комплексом публічно-правових та приватно-правових аспектів. Включають,

наприклад, купівлю квитка на поїзд «Інтерсіті» Львів-Одеса через онлайн-систему «Укрзалізниці» та зобов'язання перевізника доставити пасажирів до місця призначення у безпечний та своєчасний спосіб, забезпечивши належні умови. Правовою основою є Глава 64 Цивільного кодексу України, відповідні транспортні кодекси та закони, а також Закон України «Про захист прав споживачів» від 12.05.1991 № 1023-ХІІ.

2) *Відносини з перевезення вантажів*: охоплюють усі стадії транспортування товарно-матеріальних цінностей від відправника до одержувача. Це найбільш комерційно значуща категорія. Охоплюють укладення договору перевезення, оформлення товарно-транспортної накладної (ТТН) за формою, встановленою наказом Мінтрансу № 363, та відповідальність перевізника за збереження вантажу. Приклад: транспортування 20 тонн зерна з елеватора у Полтавській області до морського порту Одеси автомобільним транспортом компанією «АТП-100». У випадку втрати вантажу, відшкодування збитків регулюватиметься статтями 924 ЦКУ та положеннями відповідних транспортних статутів/кодексів.

3) *Відносини щодо експлуатації транспорту*: стосуються правових аспектів використання транспортних засобів та інфраструктури. Це не тільки технічний огляд транспортних засобів (наприклад, обов'язковий технічний контроль автобусів компанії «Автолюкс» відповідно до статті 35 Закону «Про автомобільний транспорт»), але й сертифікація суден Регістром судноплавства України, допуск літаків до польотів (згідно з Правилами сертифікації авіаційної техніки Державної авіаційної служби України), а також управління та підтримка транспортної інфраструктури (дороги, залізничні колії, порти, аеропорти). Ці відносини часто мають публічно-правовий характер і спрямовані на забезпечення функціональності та безпеки всієї транспортної системи.

4) *Відносини у сфері безпеки*: центральним аспектом транспортного права є забезпечення безпеки життя, здоров'я та майна. Це, зокрема, дотримання водіями великовантажних фур правил дорожнього руху (що регулюється Кодексом України про адміністративні правопорушення, ст. 121, 122), контроль за технічним станом повітряних суден перед вильотом Державною авіаційною

службою, або забезпечення пожежної безпеки на залізничних станціях (відповідно до Закону України «Про пожежну безпеку»). Ці відносини мають переважно публічно-правовий характер, оскільки їх мета – захист суспільних інтересів та запобігання надзвичайним ситуаціям.

За методом регулювання

Цей критерій розрізняє правовідносини за тим, які методи правового регулювання – імперативні (публічні) чи диспозитивні (приватні) – є домінуючими.

1) *Публічно-правові відносини*: виникають між суб'єктами владних повноважень (державними органами) та суб'єктами транспортної діяльності. Вони базуються на відносинах влади та підпорядкування, де держава встановлює обов'язкові правила поведінки. Наприклад, видача ліцензії Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) на здійснення міжнародних автомобільних перевезень (відповідно до Закону України «Про ліцензування видів господарської діяльності») або державний контроль за дотриманням авіакомпаніями, такими як SkyUp Airlines, стандартів безпеки польотів та правил використання повітряного простору України. Сюди також належать відносини з встановлення тарифів на окремі види перевезень, оподаткування та митного контролю.

2) *Приватно-правові відносини*: виникають між рівноправними суб'єктами транспортної діяльності (фізичними та юридичними особами). Вони базуються на принципах свободи договору та автономії волі сторін. Прикладом є договір фрахтування судна між двома приватними компаніями для перевезення товарів або договір оренди автомобіля між фізичними особами через платформу Peer-to-peer car sharing. Ці відносини регулюються переважно нормами цивільного та господарського права.

3) *Змішані правовідносини*: поєднують у собі елементи публічного та приватного права. Ця категорія є найбільш поширеною в транспортній сфері. Наприклад, договір перевезення вантажу, який, з одного боку, регулює приватні права та обов'язки відправника та перевізника (ст. 909 ЦКУ), а з іншого – підлягає державному тарифному регулюванню (наприклад, для залізничних

перевезень) та обов'язковим нормам безпеки (статті 41-42 Закону «Про автомобільний транспорт»). Іншим прикладом є міжнародні перевезення, де приватні договори доповнюються обов'язковими міжнародними конвенціями та національним законодавством у сфері митного контролю та прикордонного перетину.

2.2. Класифікація за характером юридичного змісту

Ця класифікація розкриває функціональне призначення правовідносин та мету, на досягнення якої вони спрямовані.

1. Організаційні правовідносини

Виникають у процесі формування, управління та забезпечення функціонування транспортної системи України. Вони передують здійсненню безпосередніх перевезень. Прикладами є діяльність Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури України із розробки стратегії розвитку транспортної галузі (наприклад, Національна транспортна стратегія України до 2030 року), ліцензування транспортних компаній Укртрансбезпекою (як-от видача ліцензії на міжнародні пасажирські перевезення автобусом) або встановлення маршрутів громадського транспорту місцевими органами влади, такими як Київська міська державна адміністрація, для оптимізації пасажиропотоку. Ці відносини переважно мають публічно-правовий характер.

2. Договірні правовідносини

Є основою комерційної діяльності у транспортній сфері та пов'язані з укладенням та виконанням широкого спектра транспортних договорів. Вони завжди є приватно-правовими. Це може бути типовий договір перевезення вантажу між промисловим підприємством, наприклад, ПАТ «Запоріжсталь», та транспортною компанією «Транс-Сервіс-К» для доставки металопродукції; договір фрахтування судна для експорту зерна до країн Африки; договір буксирування суден у порту Одеси між судновласником та портовим буксирним флотом; або договір транспортної експедиції (регулюється Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» від 01.07.1999 № 1955-XIV), укладений між замовником та ТОВ «Логістик-Плюс» для організації складних

мультимодальних логістичних ланцюгів. Усі ці договори деталізують права та обов'язки сторін, умови надання послуг та відповідальність за їх невиконання.

3. Деліктні правовідносини

Виникають у зв'язку з порушенням транспортних зобов'язань, спричиненням шкоди третім особам або майну, а також порушенням публічних норм безпеки. Вони мають охоронний характер. Яскравими прикладами є дорожньо-транспортна пригода на трасі Київ-Чоп, внаслідок якої пошкоджено майно та/або заподіяно шкоду здоров'ю (регулюється статтями 1166-1187 Цивільного кодексу України); втрата або пошкодження вантажу під час залізничного перевезення, що призводить до відшкодування збитків згідно зі Статутом залізниць; або травмування пасажира через раптове гальмування громадського транспорту (наприклад, маршрутного таксі № 417 у Києві), де відповідальність може настати за статтею 1187 ЦКУ як за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки. Деліктні відносини також охоплюють випадки адміністративної та кримінальної відповідальності за порушення правил експлуатації транспорту та безпеки руху (наприклад, статті 286, 287 Кримінального кодексу України).

4. Регулятивні та охоронні правовідносини

За своїм функціональним призначенням транспортні правовідносини традиційно поділяються на регулятивні та охоронні.

- *Регулятивні правовідносини:* Спрямовані на забезпечення нормального, стабільного та ефективного функціонування транспортної системи, встановлення правил та порядку її діяльності. Вони не пов'язані з правопорушеннями. Прикладом є встановлення розкладу руху поїздів АТ «Укрзалізниця» на рік вперед, затвердження стандартів технічного стану суден Регістром судноплавства України або видача дозволів на польоти авіакомпаніям Державною авіаційною службою України. Ці відносини створюють правові рамки для здійснення транспортної діяльності.

- *Охоронні правовідносини:* Виникають у випадках порушення встановлених регулятивними нормами правил або прав та інтересів учасників транспортної діяльності. Вони спрямовані на відновлення порушених прав, притягнення до

відповідальності правопорушників та компенсацію завданих збитків. Прикладом є стягнення штрафу з пасажирів за безквитковий проїзд у міському транспорті (ст. 135 КУпАП); відшкодування авіакомпанією збитків за втрачений багаж пасажирів, що здійснювалося рейсом «Turkish Airlines»; або притягнення водія до адміністративної відповідальності за порушення Правил дорожнього руху (наприклад, за перевищення швидкості, ст. 122 КУпАП). Охоронні правовідносини реалізуються через механізми юридичної відповідальності.

3. Суб'єкти транспортних правовідносин

У контексті правової доктрини та законодавства України, суб'єкти транспортних правовідносин розглядаються як фізичні та юридичні особи, а також держава в особі уповноважених органів, наділені спеціальною правосуб'єктністю. Вони є носіями транспортних прав та обов'язків, детермінованих основоположними актами приватного та публічного права, зокрема Цивільним кодексом України (ЦКУ), а також системою спеціальних транспортних законів та підзаконних нормативно-правових актів. Варто зазначити, що сфера їхньої участі є надзвичайно широкою – від пересічного пасажирів, який реалізує своє право на перевезення шляхом придбання квитка на потяг "Інтерсіті" Львів-Київ, до транснаціональних логістичних корпорацій, діяльність яких охоплює тисячі вантажних перевезень у мультимодальному сполученні. З огляду на викладене, ефективність функціонування транспортної системи та належний захист прав та законних інтересів її учасників безпосередньо залежать від чіткої регламентації їхнього правового статусу, обсягу прав, покладених обов'язків та визначених меж відповідальності. Доцільно розглянути ключові категорії суб'єктів:

1. *Перевізники*

Перевізниками визнаються юридичні особи та фізичні особи-підприємці, які здійснюють діяльність з перевезення пасажирів та/або вантажів на професійній основі, базуючись на відповідних ліцензіях, дозволах чи інших правових підставах. Слід зазначити, що їхня діяльність охоплює усі види

транспорту: зокрема, у залізничному секторі (наприклад, АТ "Укрзалізниця" є монопольним залізничним перевізником в Україні), повітряному (авіакомпанії "Міжнародні Авіалінії України" (МАУ), "SkyUp", "Bees Airline"), автомобільному (численні вантажні та пасажирські автоперевізники, такі як "Тюнсел", "Автолюкс", "SAT", "Делівері"), морському (судноплавні компанії, що оперують торговельним флотом) та річковому (наприклад, "Укррічфлот").

Регулювання діяльності перевізників здійснюється за допомогою специфічного законодавства для кожного виду транспорту, що відображає його унікальні особливості: Законом України "Про автомобільний транспорт" від 05.04.2001 № 2344-III, Повітряним кодексом України від 19.05.2011 № 3393-VI, Кодексом торговельного мореплавства України від 23.06.1995 № 211/95-ВР, Статутом залізниць України, затвердженим постановою КМУ від 06.04.1998 № 457, та Правилами перевезення вантажів річковим транспортом. Ключові обов'язки покладаються на перевізників, як це визначено статтею 909 ЦКУ, і стосуються забезпечення безпеки перевезень, збереження вантажу (де стаття 314 ЦКУ встановлює презумпцію вини перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу) та дотримання встановлених строків доставки. При цьому вони несуть підвищену відповідальність за порушення зазначених вимог.

Спеціальна правосуб'єктність перевізників впливає з суспільної значущості їх діяльності та потенційної небезпеки джерела підвищеної небезпеки, яким є транспортний засіб. Вона передбачає обов'язкове ліцензування певних видів перевізної діяльності згідно із Законом України "Про ліцензування видів господарської діяльності" від 02.03.2015 № 222-VIII. Для отримання ліцензії суб'єкт господарювання має відповідати жорстким критеріям, включаючи наявність кваліфікованого персоналу (наприклад, водії автобусів повинні проходити щорічний медичний огляд та періодичне підвищення кваліфікації відповідно до статті 46 Закону "Про автомобільний транспорт"), належної матеріально-технічної бази (проходження обов'язкового технічного контролю транспортних засобів, передбаченого статтею 35 Закону "Про дорожній рух"), фінансової спроможності та дотримання стандартів безпеки. Наприклад, для міжнародних пасажирських перевезень автомобільним

транспортном ліцензія може видаватися на 5 років, проте її дію може бути анульовано або зупинено у разі порушення ліцензійних умов.

Приклад правової конструкції: У випадку укладення авіакомпанією "Міжнародні Авіалінії України" (МАУ) договору перевезення пасажирів на рейс PS755 Київ-Дубай, її обов'язки охоплюють безпечну та своєчасну доставку пасажирів, надання достовірної інформації про рейс, а також відповідальність за затримку рейсу або втрату багажу згідно з Повітряним кодексом України та Монреальською конвенцією 1999 року, ратифікованою Україною. У разі затримки рейсу понад 3 години, пасажир наділяється правом на компенсацію, якщо затримка не була викликана обставинами непереборної сили.

2. Користувачі транспортних послуг

До цієї категорії належать пасажирів, вантажовідправники та вантажоодержувачі – фізичні та юридичні особи, які вступають у договірні відносини перевезення або користуються транспортними послугами на інших правових підставах. Їхні взаємовідносини з перевізниками регулюються насамперед положеннями договорів, відповідними транспортними кодексами та правилами перевезень. Це свідчить про диспозитивність у визначенні деяких умов, однак в межах імперативних норм.

- 1) Пасажирів: Особи, що перевозяться транспортними засобами на підставі квитка чи іншого проїзного документа. Їхні права підлягають захисту відповідно до Закону України "Про захист прав споживачів" від 12.05.1991 № 1023-ХІІ, що гарантує їм право на безпечне перевезення, отримання достовірної та своєчасної інформації, якісні послуги, компенсацію у разі заподіяння шкоди (стаття 21 ЗУ "Про захист прав споживачів"). До обов'язків пасажирів включаються своєчасна оплата проїзду, дотримання правил поведінки на транспорті, правил перевезення багажу та ручної поклажі. Приклад: Пасажир, що прямує поїздом "Інтерсіті" Львів-Одеса, має право на місце згідно з квитком, безпеку під час поїздки, а у разі значної затримки – на відшкодування збитків у порядку, передбаченому законодавством.

- 2) **Вантажовідправники:** Суб'єкти, які передають вантаж для перевезення. Їхні права охоплюють вибір перевізника, маршруту, а також отримання інформації про хід перевезення. До обов'язків належать належна упаковка та маркування вантажу (стаття 122 Статуту залізниць України), своєчасна подача вантажу та необхідних документів (зокрема, товарно-транспортна накладна за формою, встановленою наказом Мінтрансу № 363), а також оплата наданих послуг. Приклад: Компанія "Roshen" відправляє партію кондитерських виробів до Львова автомобільним транспортом. Вона зобов'язана надати перевізнику правильно оформлену ТТН та упакувати вантаж таким чином, щоб забезпечити його збереження під час транспортування, що є елементом юридичного складу договору перевезення.
- 3) **Вантажоодержувачі:** Суб'єкти, які наділені правом на одержання вантажу. Їхні права полягають в отриманні вантажу в повному обсязі та у належному стані, а також своєчасному повідомленні про прибуття вантажу. До обов'язків належить своєчасний прийом вантажу та оплата відповідних зборів (наприклад, за зберігання вантажу понад встановлений термін). Приклад: Роздрібна мережа у Львові, як вантажоодержувач продукції "Roshen", має право отримати вантаж без пошкоджень та у визначений термін, а також зобов'язана здійснити його прийом та підписати акт приймання-передачі.

3. Органи державного управління

До цієї категорії суб'єктів належать міністерства, державні служби, інспекції та інші уповноважені органи, що здійснюють комплекс функцій з регулювання, ліцензування, нагляду та контролю у сфері транспорту. Їхня діяльність має переважно публічно-правовий характер і спрямована на забезпечення сталого розвитку галузі, безпеки перевезень, захисту прав споживачів та дотримання норм чинного законодавства.

- 1) **Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України:** Виступає як головний орган у системі центральних органів виконавчої влади, що формує державну політику у галузі транспорту та

інфраструктури. Його діяльність включає розробку стратегічних документів (наприклад, Національна транспортна стратегія України до 2030 року "Drive Ukraine 2030"), визначення пріоритетів розвитку всіх видів транспорту, а також затвердження галузевих стандартів та нормативів.

- 2) Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека): Згідно з Положенням, затвердженим постановою КМУ від 10.09.2014 № 411, цей орган здійснює державний нагляд (контроль) за дотриманням вимог законодавства на автомобільному, залізничному, морському та річковому транспорті. Її функції включають видачу ліцензій (наприклад, на міжнародні пасажирські та вантажні перевезення), проведення планових та позапланових перевірок суб'єктів господарювання, застосування адміністративно-господарських санкцій (наприклад, штрафів за порушення габаритно-вагових параметрів транспортних засобів, стаття 60 Закону "Про автомобільний транспорт"). За даними Укртрансбезпеки, лише за 2023 рік було проведено понад 30 тисяч перевірок, в результаті яких виявлено близько 10 тисяч порушень ліцензійних умов та правил перевезень, що підкреслює високу ефективність їхньої контрольної функції та імперативний характер регулювання.
- 3) Державна авіаційна служба України (Державіаслужба): Відповідає за реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації, зокрема, сертифікацію повітряних суден, ліцензування авіакомпаній, контроль за безпекою польотів та аеронавігаційним обслуговуванням відповідно до Повітряного кодексу України.
- 4) Регістр судноплавства України: Здійснює технічний нагляд за суднами та їх класифікацію в морському та річковому флоті, забезпечуючи відповідність вимогам безпеки судноплавства.

Особливість даної категорії суб'єктів полягає в тому, що органи державного управління встановлюють імперативні "правила гри" на транспортному ринку, їх рішення є обов'язковими для виконання, а їх

повноваження забезпечуються можливістю застосування заходів державного примусу, що віддзеркалює їхню владну природу.

4. Допоміжні суб'єкти

Ця категорія охоплює сукупність суб'єктів, які сприяють здійсненню перевезень або надають супутні послуги, забезпечуючи безперервність та ефективність транспортно-логістичних процесів. Вони відіграють важливу роль у функціонуванні транспортної системи, доповнюючи діяльність перевізників та оптимізуючи взаємодію між іншими учасниками. Їх правовий статус є частиною загальної правової конструкції транспортних правовідносин.

- 1) **Експедитори:** Особи, які за дорученням вантажовідправника або вантажоодержувача та за їхній рахунок виконують або організовують виконання комплексу послуг, пов'язаних із перевезенням вантажу. Їхня діяльність регулюється Законом України "Про транспортно-експедиторську діяльність" від 01.07.1999 № 1955-XIV. Експедитори можуть укладати договори перевезення від свого імені або від імені клієнта, забезпечувати зберігання, страхування вантажу, митне оформлення тощо, що є прикладом їхньої спеціальної компетенції. Приклад: ТОВ "Нова Пошта" функціонує як експедитор, організовуючи доставку мільйонів посилок щомісяця, залучаючи як власний, так і партнерський транспорт, забезпечуючи повний логістичний цикл "від дверей до дверей", що підкреслює комплексний характер їхньої правосуб'єктності.
- 2) **Агенти:** Юридичні або фізичні особи, які діють від імені та в інтересах перевізника або іншого суб'єкта транспортних відносин. У юридичній практиці розрізняють морських, авіаційних, залізничних агентів. Приклад: Портові агенти (наприклад, компанія "Лер-Комп") обслуговують заходження суден до портів Одеси чи Чорноморська, виконуючи організаційні, митні та документальні процедури від імені судновласника.
- 3) **Стивідорні компанії:** Підприємства, що здійснюють вантажно-розвантажувальні роботи в портах, на терміналах, залізничних станціях. Приклад: Компанія "ТІС" (Трансінвестсервіс) у порту Південний надає

послуги з перевалки сипучих, генеральних та контейнерних вантажів, використовуючи спеціалізовану техніку та обладнання. Їхня діяльність є критично важливою для ефективного функціонування логістичних ланцюгів.

- 4) Оператори транспортних засобів / Інфраструктури: Компанії, що управляють та підтримують інфраструктуру (наприклад, оператори автомобільних доріг, морських портів, аеропортів) або надають транспортні засоби в оренду/лізинг (наприклад, компанії з оренди вагонів).

З огляду на викладене, особливістю правового статусу перевізників є наявність спеціальної правосуб'єктності, яка виникає після отримання ліцензії на здійснення перевізної діяльності (наприклад, згідно з Законом України "Про ліцензування видів господарської діяльності"). На перевізників покладається обов'язок дотримання встановлених правил перевезень, забезпечення технічної справності транспортних засобів (що контролюється регулярними технічними оглядами, передбаченими Законом України "Про дорожній рух" та Законом "Про автомобільний транспорт", стаття 35) та наявність необхідного персоналу відповідної кваліфікації. Наприклад, водії пасажирських автобусів зобов'язані проходити медичні огляди та підвищення кваліфікації. Законодавством встановлюються підвищені вимоги до перевізників з огляду на особливу суспільну значущість їх діяльності та необхідність забезпечення безпеки перевезень, оскільки, за даними МВС, лише за 2023 рік в Україні сталося понад 23 тисячі дорожньо-транспортних пригод з постраждалими. Це підкреслює, що правовий статус перевізника не обмежується лише комерційними аспектами, а є обтяженим публічними обов'язками, спрямованими на мінімізацію ризиків, що виникають під час експлуатації джерел підвищеної небезпеки, та забезпечення стабільного функціонування критичної інфраструктури держави.

Таким чином, кожен з цих суб'єктів, будучи інтегрованим у складну транспортну систему, виконує свою унікальну функцію, а їх взаємодія є об'єктом пильного правового регулювання.

4. Об'єкти транспортних правовідносин

Об'єктами транспортних правовідносин, як правової конструкції, є матеріальні та нематеріальні блага, з приводу яких виникають юридичні зв'язки між суб'єктами транспортного права. Ця взаємодія регулюється комплексним масивом нормативно-правових актів, зокрема Законом України "Про транспорт" від 10.11.1994 № 232/94-ВР, положеннями Цивільного кодексу України (Глава 64 "Перевезення", статті 908-935), а також численними спеціальними законами та підзаконними актами, які становлять основу для формування відповідних доктринальних підходів та правової практики. Специфіка об'єктів транспортних правовідносин зумовлена їх безпосереднім зв'язком із процесом переміщення у просторі та наданням послуг з перевезення, що об'єктивно обумовлює їхній особливий правовий режим, необхідність підвищеної правової регламентації та специфічний режим відповідальності. В юридичній науці об'єкти транспортних правовідносин розглядаються як динамічні категорії, що відображають мінливий характер суспільних відносин у транспортній сфері та потребують постійної адаптації правових норм до нових викликів, зокрема, цифровізації та інтеграції в глобальні логістичні ланцюги.

4.1. Послуга з перевезення як центральний об'єкт

Основним і центральним об'єктом транспортних правовідносин визнається послуга з перевезення, що становить собою сукупність юридично значимих дій перевізника, спрямованих на прийняття, переміщення та видачу пасажирів або вантажів. Ця послуга, як нематеріальне благо, характеризується невіддільністю від процесу її надання (тобто, споживання відбувається синхронно з наданням) та відсутністю матеріального результату, який можна було б відокремити від самого процесу. Наприклад, у контексті перевезення вантажу автомобільним транспортом, ця послуга може охоплювати весь логістичний цикл від завантаження товару зі складу в Києві до його розвантаження на пункті призначення у Львові, що здійснюється компанією "Нова Пошта Логістик" відповідно до умов договору перевезення та вимог Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні. Даний вид послуг має особливий характер, оскільки його споживання відбувається синхронно з наданням

(наприклад, пасажир споживає послугу безпосередньо під час поїздки), а результат не може бути відокремлений від самого процесу надання. Правовий режим цієї послуги детально регламентований у Статутах та Кодексах різних видів транспорту (наприклад, Статут залізниць України, затверджений постановою КМУ від 06.04.1998 № 457; Кодекс торговельного мореплавства України від 23.06.1995 № 211/95-ВР; Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI; Закон України "Про автомобільний транспорт" від 05.04.2001 № 2344-III), а також у спеціальних міжнародних конвенціях, таких як Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ, 1956) чи Монреальська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (1999), що демонструє уніфікацію підходів на глобальному рівні та імплементацію міжнародно-правових норм у національне законодавство України (наприклад, через статтю 104 Повітряного кодексу України).

Послуга з перевезення є ключовим об'єктом цивільно-правових та господарсько-правових відносин, які регулюються договором перевезення. Юридичний склад цього договору визначений статтею 908 Цивільного кодексу України (ЦКУ), яка встановлює, що перевезення вантажу, пасажирів, багажу здійснюється за договором перевезення. Відповідно до статті 909 ЦКУ, перевізник зобов'язується доставити довірений йому відправником вантаж до пункту призначення та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а пасажирів – доставити до пункту призначення. У зв'язку з цим, відправник або пасажир, своєю чергою, зобов'язується сплатити встановлену плату за перевезення, що свідчить про двосторонній, відплатний та консенсуальний характер зобов'язання. Доктринально послуга перевезення розглядається як діяльність, що створює новий споживчий ефект – переміщення об'єктів у просторі, а не створення нового матеріального блага.

Варто підкреслити таку важливу особливість, як публічний характер договору перевезення для окремих видів транспорту (наприклад, залізничні та регулярні автомобільні перевезення пасажирів), що згідно зі статтею 633 ЦКУ передбачає імперативний обов'язок перевізника укласти договір з будь-яким суб'єктом, який

до нього звернеться, за умови наявності умов для надання послуги. Це означає, що перевізник не має права відмовити в укладенні договору за наявності вільних місць або можливості перевезти вантаж. Такий підхід забезпечує рівний доступ до транспортних послуг та захист інтересів споживачів. Наприклад, АТ "Укрзалізниця" як монополіст у сфері залізничних перевезень, не може безпідставно відмовити у продажу квитка чи перевезенні вантажу, якщо це технічно можливо.

Приклад: Ситуація, коли пасажир, купуючи квиток на поїзд "Інтерсіті+" Київ-Одеса (№ 763), укладає відповідний договір перевезення, об'єктом якого є послуга з його доставки з Києва до Одеси. У випадку скасування поїзда через обставини, що унеможливають надання послуги (наприклад, технічна несправність рухомого складу, що передбачено статтею 101 Статуту залізниць України), об'єкт правовідносин не реалізується. У такій ситуації пасажир набуває право на повернення коштів за квиток та, потенційно, на компенсацію (наприклад, витрат на альтернативний транспорт або проживання) згідно з Правилами перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, затвердженими наказом Міністерства транспорту України № 1196 від 27.12.2006. Це є проявом диспозитивності у врегулюванні наслідків ненадання послуги, де сторони можуть посилатися на договір та законодавство для захисту своїх прав.

Окрім послуги перевезення, слід виокремити ряд інших об'єктів, які є невід'ємними елементами транспортних правовідносин, кожен з яких має свій специфічний правовий режим та значення, зокрема:

1. Пасажири (як об'єкт правової охорони)

Як фізичні особи, які користуються послугами перевезення (наприклад, здійснюючи поїздку потягом "Інтерсіті" з Києва до Харкова або автобусом "Богдан" міським маршрутом №5), пасажирів, а точніше їхнє життя, здоров'я та особисті речі (ручна поклажа, багаж), виступають об'єктом правової охорони у транспортних правовідносинах. Це обумовлено тим, що транспортний засіб є джерелом підвищеної небезпеки (стаття 1187 ЦКУ), і дії перевізника пов'язані з потенційним ризиком для життя та здоров'я осіб. Права пасажирів, зокрема на

безпечно перевезення, комфортні умови, а також компенсацію за затримку рейсу чи шкоду, закріплені у Законі України "Про залізничний транспорт" (стаття 11), Повітряному кодексі України (стаття 99), Законі України "Про автомобільний транспорт" (стаття 40) та Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу (наказ Державіаслужби № 1238 від 26.11.2018). У разі завдання шкоди життю чи здоров'ю пасажирів, згідно зі статтею 1195 ЦКУ, перевізник несе об'єктивну відповідальність незалежно від наявності вини, що підкреслює особливу правосуб'єктність пасажирів як споживачів послуг підвищеної небезпеки. Доктринально, пасажир, як об'єкт захисту, знаходиться під посиленням державним контролем, що проявляється у спеціальних нормах щодо обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності перевізника.

2. Правова охорона пасажирів та компенсаційні механізми

Об'єктом особливої правової охорони є забезпечення безпеки перевезення пасажирів. Перевізник зобов'язаний створювати умови для безпечного та комфортного перевезення, а також надавати своєчасну та достовірну інформацію щодо умов перевезення, розкладу руху та тарифів (стаття 911 ЦКУ). У випадку затримки рейсу (наприклад, авіарейсу МАУ PS755 Київ-Дубай більш ніж на 3 години без поважних причин), пасажир набуває право на отримання компенсації, передбаченої Регламентом ЄС № 261/2004, який імплементований в українське законодавство відповідно до Повітряного кодексу України (стаття 104) та Правил повітряних перевезень пасажирів і багажу. Прикладом також може слугувати право пасажирів на безоплатний проїзд наступним поїздом або повернення вартості квитка у разі відміни поїзда (розділ 14 Правил перевезення пасажирів залізничним транспортом), що демонструє реалізацію гарантій захисту прав споживачів, визначених, зокрема, Законом України "Про захист прав споживачів" (статті 4, 21). Порівняльний аналіз показує, що українське законодавство у цій сфері багато в чому гармонізоване з європейськими стандартами, забезпечуючи високий рівень захисту прав пасажирів.

3. Вантажі

Вантажі, як товарно-матеріальні цінності, що приймаються до перевезення, є специфічним об'єктом транспортних правовідносин. Це можуть

бути, наприклад, партія зерна обсягом 300 тонн, що транспортується залізницею з елеватора компанії "Нібулон" (м. Миколаїв) до порту Одеси, або 150 імпортованих автомобілів марки "Toyota", що доставляються морським шляхом до Іллічівського порту (тепер порт "Чорноморськ"). Центральним елементом правовідносин у цьому контексті є обов'язок перевізника щодо забезпечення їхньої схоронності під час транспортування, що регламентується нормами Цивільного кодексу України (статті 919-922), та положеннями Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) для міжнародних перевезень, що є прикладом порівняльно-правового регулювання. Вантажі класифікуються за різними критеріями: за видом (сипучі, наливні, тарно-штучні), за властивостями (небезпечні, швидкопсувні), за габаритами (великогабаритні, негабаритні), кожна з яких обумовлює особливий правовий режим перевезення.

4. Режим відповідальності за вантажі

Правовий режим вантажу характеризується підвищеною відповідальністю перевізника за його втрату, нестачу, псування або пошкодження. Згідно зі статтею 924 ЦКУ, перевізник відповідає за збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення та до моменту видачі одержувачу, якщо не буде доведено, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися внаслідок обставин, яких перевізник не міг уникнути та усунення яких від нього не залежало (принцип вини). Однак, в окремих випадках, наприклад, при перевезенні вантажів залізничним транспортом, застосовується принцип презумпції вини перевізника, встановлений статтею 101 Статуту залізниць України. Наприклад, якщо під час перевезення партія замороженої риби компанії "Ocean Fish" зіпсувалася через відмову рефрижераторної установки, перевізник нестиме юридичну відповідальність, якщо не доведе належне обслуговування обладнання та відсутність власної вини або наявність форс-мажорних обставин (стаття 617 ЦКУ). Щодо спеціальних видів вантажів (небезпечні, швидкопсувні, великогабаритні), встановлюються посилені вимоги до перевезення та маркування (наприклад, Правила перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом), що свідчить про імперативний характер цих норм та

їхнє значення для публічної безпеки. Роль страхування вантажів (статті 989-990 ЦКУ) також є критично важливою для мінімізації фінансових ризиків.

5. *Багаж та пошта*

Речі пасажирів (наприклад, валіза пасажирів вагою 20 кг, зареєстрована на рейс авіакомпанії МАУ Київ-Лондон) та поштові відправлення (наприклад, посилки "Укрпошти" або "Нової Пошти") також є об'єктами транспортних правовідносин. Вони перевозяться за окремими правилами з особливими умовами відповідальності перевізника. Детальні норми щодо перевезення багажу та пошти містяться у Поштових правилах (затверджених постановою КМУ № 270 від 05.03.2009), Правилах перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України, а також у міжнародних актах, як-от Всесвітня поштова конвенція (ратифікована Україною), що формують єдину систему регулювання на глобальному та національному рівнях.

6. *Відмінності та правові нюанси*

У рамках правової конструкції перевезення розрізняють ручну поклажу (речі, що знаходяться при пасажирі та перевозяться у салоні під його особистою відповідальністю), зареєстрований багаж (здається перевізнику та перевозиться в багажному відділенні з видачею багажної квитанції) та вантажобагаж (первозиться за окремою квитанцією у вантажному відділенні на умовах, близьких до перевезення вантажу). Для поштових відправлень об'єктом є конверти, посилки, бандеролі, що класифікуються за видом та способом пересилання. Правовий режим багажу та пошти може передбачати лімітовану відповідальність перевізника (наприклад, для авіаперевезень – до 1288 Спеціальних прав запозичення (СПЗ) за кілограм багажу згідно з Монреальською конвенцією 1999 року), якщо пасажир не оголосив цінність багажу. Це означає, що у випадку втрати або пошкодження валізи з цінними речами (наприклад, ювелірними виробами), якщо її вартість не була задекларована та не сплачено відповідний збір, перевізник може відшкодувати лише обмежену суму, що є проявом диспозитивності у визначенні меж відповідальності. Вантажобагаж, у

свою чергу, часто підпадає під більш жорсткі вимоги до упаковки та відповідальності, аналогічні вантажним перевезенням (статті 929-930 ЦКУ).

7. Транспортні засоби

Транспортні засоби, як технічні пристрої, призначені для переміщення людей, вантажів або обладнання, можуть бути як об'єктом права власності (наприклад, власний вантажний автомобіль компанії "Нова Пошта" MAN TGS 26.440), так і предметом оренди або лізингу (наприклад, літак Boeing 737-800, орендований авіакомпанією "SkyUp" у міжнародної лізингової компанії), а також предметом купівлі-продажу у транспортних правовідносинах. Прикладами є кораблі (танкер "Delta" компанії "Укррічфлот"), літаки, локомотиви та вагони АТ "Укрзалізниця", автобуси (наприклад, міський автобус ЛАЗ А191), вантажівки (фура DAF XF). Реєстрація та технічний стан транспортних засобів регулюються відповідними національними (Закон України "Про дорожній рух", Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України) та міжнародними стандартами (наприклад, Чиказька конвенція 1944 року для цивільної авіації, правила Міжнародної морської організації (ІМО)), що забезпечує їхню правосуб'єктність у міжнародному просторі та є умовою допуску до експлуатації.

8. Регулювання та правові режими транспортних засобів

З огляду на їхню природу, транспортні засоби є джерелами підвищеної небезпеки (стаття 1187 ЦКУ), що зумовлює їх особливий правовий режим. Це проявляється у необхідності обов'язкової державної реєстрації (наприклад, стаття 34 Закону України "Про дорожній рух" стосується реєстрації транспортних засобів та встановлює порядок її здійснення), регулярного технічного огляду (стаття 35 Закону України "Про дорожній рух" та стаття 35 Закону України "Про автомобільний транспорт" регламентують періодичність та порядок проведення обов'язкового технічного контролю), страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" від 01.07.2004 № 1961-IV). У разі ДТП, згідно зі статтею 1187 ЦКУ, шкода, завдана джерелом підвищеної

небезпеки, відшкодовується володільцем цього джерела, якщо він не доведе, що шкода виникла внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого. Дана норма підкреслює високу юридичну відповідальність власників та експлуатантів транспортних засобів, які є суб'єктами підвищеного ризику та вимагають посиленого правового регулювання. Крім того, транспортні засоби можуть виступати об'єктом застави або іпотеки, що має свої особливості, визначені Законом України "Про заставу" та Законом України "Про іпотеку", а також є предметом міжнародних угод про реєстрацію прав на рухоме обладнання (наприклад, Кейптаунська конвенція 2001 року для авіаційних об'єктів).

9. Транспортна інфраструктура

Транспортна інфраструктура є комплексом споруд, обладнання та комунікацій, призначених для забезпечення функціонування транспортної системи та є фундаментальним об'єктом правовідносин. До неї належать: автошляхи міжнародного значення (наприклад, магістраль М-03 "Київ-Харків", що є частиною європейського маршруту E40), залізничні колії (наприклад, дільниця Ковель-Ягодин, що забезпечує зв'язок з Польщею), морські торговельні порти (наприклад, Одеський морський порт, порт "Південний"), річкові порти (наприклад, Київський річковий порт), аеропорти (наприклад, Міжнародний аеропорт "Бориспіль", Львівський міжнародний аеропорт імені Данила Галицького), а також мости, тунелі, світлофори, навігаційне обладнання (наприклад, системи радіолокації аеропортів), термінали та логістичні центри. Їх правовий режим регулюється Законом України "Про автомобільні дороги" від 08.09.2005 № 2862-IV, Законом України "Про залізничний транспорт" від 04.07.1996 № 273/96-ВР, Кодексом торговельного мореплавства України, Повітряним кодексом України та іншими нормативними актами, що формують цілісну систему правового регулювання та управління.

Транспортна інфраструктура переважно є об'єктом державної або комунальної власності (стаття 7 Закону України "Про транспорт" та стаття 5 Закону України "Про автомобільні дороги"), що забезпечує її публічну доступність для всіх перевізників та користувачів та є гарантією національної безпеки. Проте, можуть існувати і приватні об'єкти інфраструктури (наприклад,

приватні термінали у портах, приватні залізничні під'їзні колії компанії "Ferrexpo"), що вказує на диспозитивність у формі власності та можливість державно-приватного партнерства (Закон України "Про державно-приватне партнерство" від 01.07.2010 № 2404-VI). Правовий режим інфраструктури охоплює питання будівництва, експлуатації, ремонту, охорони та використання (наприклад, правила дорожнього руху, затверджені Постановою КМУ № 1306 від 10.10.2001, безпосередньо стосуються використання об'єктів автомобільної інфраструктури). Несанкціоноване пошкодження об'єктів транспортної інфраструктури (наприклад, залізничної колії або об'єктів портової інфраструктури) тягне за собою кримінальну відповідальність згідно зі статтею 277 Кримінального кодексу України "Умисне знищення або пошкодження об'єктів транспорту", що свідчить про імперативний характер норм щодо захисту таких об'єктів та їхнє критичне значення для економіки та безпеки держави. Управління транспортною інфраструктурою часто здійснюється спеціалізованими державними підприємствами (наприклад, ДП "Адміністрація морських портів України", АТ "Укрзалізниця" як власник інфраструктури), що передбачає високий ступінь державного контролю та регулювання.

10. Транспортна документація

Транспортна документація являє собою сукупність документів, що оформлюються при здійсненні перевезення та засвідчують юридичні факти, пов'язані з прийняттям вантажу/пасажирів до перевезення, умовами перевезення та відповідальністю сторін. Вона є невід'ємною частиною юридичного складу транспортних правовідносин, оскільки фіксує права та обов'язки їх учасників, слугує доказом укладення та виконання договору перевезення. Серед основних видів слід виокремити:

- 1) Залізнична накладна СМГС (SMGS) / СМГС-СНД (CIM): Уніфікований документ для міжнародних залізничних перевезень (СМГС для перевезень між країнами-учасницями Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення, CIM для перевезень за Конвенцією про міжнародні залізничні перевезення), який засвідчує укладення договору перевезення та є основним документом, що супроводжує вантаж. Наприклад, при

перевезенні металопрокату з Кривого Рогу до Польщі залізничною мережею. Вона є доказом прийняття вантажу до перевезення та визначає умови договору.

- 2) Авіаційна вантажна накладна AWB (Air Waybill): Документ, що оформлюється при повітряних вантажних перевезеннях (наприклад, при відправленні термінового фармацевтичного вантажу з аеропорту "Бориспіль" до Франкфурта). Вона є доказом укладення договору перевезення, отримання вантажу авіаперевізником та містить інструкції щодо його обробки та доставки. Правові аспекти регулюються Монреальською конвенцією та Правилами повітряних перевезень вантажів.
- 3) Коносамент BOL (Bill of Lading): Основний документ морського перевезення (стаття 134 Кодексу торговельного мореплавства України), який одночасно є: 1) розпискою перевізника в отриманні вантажу; 2) доказом укладення договору морського перевезення; 3) товаророзпорядчим документом, що дозволяє отримувачу розпоряджатися вантажем. Приклад: перевезення контейнерів з Одеси до Стамбула з наступною передачею коносамента одержувачу.
- 4) Товарно-транспортна накладна ТТН (CMR для міжнародних автомобільних перевезень): Документ, що підтверджує факт перевезення товару автомобільним транспортом та є підставою для списання/оприбуткування товару. Приклад: перевезення будівельних матеріалів з Києва до Житомира (ТТН, форма затверджена наказом Мінінфраструктури № 363 від 03.06.2019) або з Ужгорода до Будапешта (CMR, відповідно до Конвенції КДПВ). Правові вимоги до ТТН визначені у Правилах перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, що забезпечують її юридичну силу.
- 5) Квиток: Для пасажирських перевезень квиток (залізничний, авіаційний, автобусний) є договором перевезення або підтвердженням його укладення.

Транспортна документація виконує функції підтвердження факту перевезення, ідентифікації вантажу/пасажирів, визначення прав та обов'язків

сторін, а також виступає доказом у судовому процесі у разі виникнення спорів. Неправильне або неповне оформлення документації може призвести до затримок, накладення штрафних санкцій, адміністративної відповідальності (наприклад, за відсутність дозволів на перевезення згідно Кодексу України про адміністративні правопорушення, стаття 133-1) та, потенційно, до втрати вантажу. З огляду на викладене, слід зазначити, що електронний документообіг, зокрема електронна ТТН (e-ТТН), набуває поширення в рамках цифровізації транспортної галузі відповідно до Розпорядження КМУ № 1374-р від 29.12.2021 "Про реалізацію експериментального проекту щодо впровадження електронної товарно-транспортної накладної", що є свідченням адаптації правової конструкції документації до сучасних реалій та міжнародних тенденцій, таких як електронні коносаменти (e-BL).

11. Інформація про рух транспортних засобів та інформаційні системи

До цієї категорії об'єктів відносяться дані про місцезнаходження, швидкість, маршрут, розклад руху транспортних засобів (наприклад, дані GPS-трекерів про місцезнаходження вантажівки "Транс-Сервіс", що прямує трасою М-06 "Київ-Чоп", або розклад руху потягів на онлайн-табло залізничного вокзалу). Доцільно розглянути також інформаційні системи, що забезпечують управління транспортними потоками, відстеження вантажів (track & trace), бронювання квитків, управління складськими запасами (WMS) (наприклад, системи "Укрзалізниці" з продажу квитків онлайн "booking.uz.gov.ua", або системи відстеження посилок "Нової Пошти"). Правовий режим такої інформації охоплює питання її збору, обробки, передачі, захисту та використання, зокрема із застосуванням Закону України "Про захист персональних даних" від 01.06.2010 № 2297-VI, а також Закону України "Про електронні довірчі послуги" та Закону України "Про авторське право і суміжні права" для захисту програмного забезпечення.

З розвитком технологій та парадигми "Індустрія 4.0", інформація та цифрові об'єкти набувають критично важливого значення як об'єкт транспортних правовідносин. Системи GPS/ГЛОНАСС, системи управління рухом (наприклад,

Traffic Management Systems для автошляхів), електронні системи бронювання та продажу квитків, системи обміну даними між учасниками логістичного ланцюга (EDI – Electronic Data Interchange), Blockchain-рішення для відстеження вантажів, цифрові платформи для агрегації перевезень (наприклад, "Uklon" або "Bolt" для таксі) дозволяють оптимізувати процеси, підвищити безпеку, ефективність та прозорість перевезень. Приклад: Система "Рейс" для відстеження залізничних вагонів АТ "Укрзалізниця" дозволяє вантажовідправникам отримувати актуальні дані про місцезнаходження своїх вантажів (наприклад, цистерн з паливом), що значно покращує планування та логістику. Об'єктом правової охорони є як сама інформація (як нематеріальне благо, що має цінність), так і право доступу до неї, її достовірність та цілісність. Правове регулювання у цій сфері включає захист комерційної таємниці (стаття 505 ЦКУ), захист від несанкціонованого доступу та кіберзлочинів (статті 361-363-1 Кримінального кодексу України), що підкреслює складність юридичного складу відносин у цій динамічній сфері. Впровадження інноваційних технологій, таких як Інтернет речей (IoT) для моніторингу стану вантажів, створює нові виклики для правового регулювання та формування нових об'єктів правовідносин.

Кожен з вищезазначених об'єктів, будучи інтегрованим у складну транспортну систему, виконує свою унікальну функцію, а їх взаємодія є об'єктом пильного правового регулювання, що спрямоване на забезпечення ефективності, безпеки, законності та сталого розвитку всіх етапів транспортного процесу в умовах постійних технологічних та економічних змін. Це вимагає від правової доктрини та законодавця гнучкості та здатності до швидкої адаптації.

5. Загальні та спеціальні види правовідносин у галузі транспорту

Загальні транспортні правовідносини репрезентують собою концептуальну та нормативну основу правового регулювання у транспортній сфері України. Їх ключовою характеристикою є універсальність застосування, що поширюється на всі різновиди транспортної діяльності, та ґрунтування на

іманентних принципах транспортного права. Ці правовідносини регламентуються системою базових нормативно-правових актів, які детермінують єдині стандарти організації та здійснення перевезень. Зокрема, Закон України «Про транспорт» виступає як рамковий акт, що формулює загальні правові засади, тоді як більш конкретизовані та специфічні норми інтегровані у Повітряному кодексі України, Кодексі торговельного мореплавства України, Законі України «Про залізничний транспорт» та Законі України «Про автомобільний транспорт».

Такий підхід забезпечує когерентність та єдність правозастосовної практики, наприклад, у питаннях ліцензування транспортної діяльності чи визначення меж відповідальності суб'єктів перевезення, незалежно від виду сполучення – будь то міжміські автобусні маршрути чи міжнародні вантажні морські перевезення. У зв'язку з цим, слід зазначити, що відбувається постійна наукова дискусія щодо оптимальної моделі правової конструкції загальних транспортних правовідносин в умовах динамічної трансформації транспортної системи.

Цикл загальних транспортних правовідносин може бути проаналізований як послідовність юридичних складів, що охоплюють кілька етапів. Доцільно розглянути їх на прикладі перевезення вантажу з Києва до Львова автомобільним транспортом:

1. Укладення договору як юридичного факту: Початковий етап характеризується виникненням договірних зобов'язань. Це відбувається шляхом укладення договору перевезення, що може бути зафіксовано, наприклад, у формі товарно-транспортної накладної (ТТН) або міжнародної автомобільної накладної (CMR) між відправником вантажу (як суб'єктом правовідносин) та перевізником. Цей документ містить юридично значущі умови, від цінової політики до часових рамок виконання послуги.
2. Прийняття вантажу до перевезення: На цій стадії перевізником здійснюється комплексна перевірка вантажу, його пакувальної тари, відповідності супровідної документації (наприклад, сертифікатам якості,

що мають імперативний характер для окремих категорій товарів), після чого відбувається завантаження на транспортний засіб та пломбування. Факт прийняття засвідчується підписанням ТТН.

3. Здійснення безпосереднього перевезення: Цей етап передбачає фізичне переміщення вантажу відповідно до заздалегідь детермінованого маршруту (наприклад, по магістралі М-06 Київ-Львів) та у неухильному дотриманні чинних правил дорожнього руху. Водій, як представник перевізника, несе відповідальність за схоронність вантажу та дотримання визначеного графіку.
4. Видача вантажу та фінансові розрахунки: Завершальна стадія циклу правовідносин охоплює доставку вантажу кінцевому одержувачу у Львові, верифікацію вантажу одержувачем, підписання ТТН як підтвердження факту отримання та проведення остаточних взаєморозрахунків за надані послуги перевезення відповідно до договірних умов.

5.1. Принципи загальних транспортних правовідносин

До фундаментальних засад загальних транспортних правовідносин належать, насамперед, відносини щодо забезпечення конституційного права на транспортне обслуговування. Це право гарантується Конституцією України, зокрема статтею 33, що артикулює свободу пересування. Дана норма імплікує право кожного громадянина на доступ до транспортних послуг на недискримінаційних умовах (наприклад, імперативна заборона відмови в перевезенні особи за ознакою етнічної приналежності або у зв'язку з наявністю інвалідності) та право на безпечні умови перевезення. Варто підкреслити, що Закон України «Про автомобільний транспорт» встановлює імперативні вимоги до технічного стану транспортних засобів та професійної кваліфікації водіїв задля забезпечення пасивної та активної безпеки пасажирів.

Загальні правовідносини також охоплюють організаційно-управлінські відносини між державними органами та суб'єктами транспортної діяльності. Прикладом інституціональної реалізації цих відносин є діяльність Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Цей орган здійснює державний нагляд (контроль) за дотриманням ліцензійних умов, стандартів

безпеки, а також виконує функції технічного регулювання та проведення контрольних заходів на автомобільних шляхах щодо дотримання норм перевезення вантажів та пасажирів. Слід виокремити, що взаємодія між суб'єктами публічного адміністрування та приватними перевізниками формує складний юридичний склад, де балануються принципи імперативності державного регулювання та диспозитивності приватних відносин.

5.2. Сфери застосування та правові імплікації

Важливим елементом загальних транспортних правовідносин є публічний договір перевезення пасажирів, дефініція якого закріплена у Цивільному кодексі України (стаття 633). Це означає, що перевізник, зокрема, оператор міського автобусного сполучення або залізнична компанія, зобов'язаний укладати договір перевезення (здійснювати продаж квитка) з будь-якою особою, яка до нього звернулася, за винятком випадків, імперативно передбачених законом (наприклад, обґрунтована відмова в перевезенні особи, що перебуває у стані значного алкогольного сп'яніння, яка створює потенційну загрозу безпеці інших пасажирів). Цей механізм забезпечує принцип доступності транспортних послуг для широких верств населення, підкреслюючи соціальну функцію транспорту.

Загальні правовідносини встановлюють уніфіковані підходи до детермінації правосуб'єктності сторін договору перевезення, їх прав та обов'язків (наприклад, право пасажирів на відшкодування збитків у разі затримки рейсу або імперативний обов'язок перевізника доставити вантаж у встановлений термін), регламентації порядку оформлення перевізних документів (стандартизовані форми для залізничних накладних, авіаквитків) та визначення правового режиму відповідальності за невиконання або неналежне виконання договірних зобов'язань. З огляду на викладене, необхідно проаналізувати, що у випадку пошкодження вантажу під час перевезення, Статут автомобільного транспорту УРСР (чинний в частині, що не суперечить новому законодавству) або ж відповідні міжнародні конвенції (якщо йдеться про транскордонне перевезення, що дозволяє порівняльний правовий аналіз) чітко визначають межі та умови відповідальності перевізника, часто використовуючи принципи імперативності та диспозитивності в різних комбінаціях. Це відображає складну правову

конструкцію, спрямовану на забезпечення правової визначеності та захисту інтересів всіх учасників транспортного процесу.

Спеціальні транспортні правовідносини становлять собою систему деталізованого правового регулювання, що враховує унікальні функціональні, технологічні та організаційні особливості окремих видів транспорту або ж специфічні умови перевезення певних категорій вантажів і пасажирів. Доцільно розглянути, що такі перевезення, як транспортування надгабаритного обладнання залізничним транспортом, авіа доставка фармацевтичних препаратів чи морська транспортування нафтопродуктів, вимагають відмінного правового підходу порівняно зі стандартними поштовими відправленнями або регулярними пасажирськими автобусними маршрутами. З огляду на викладене, їх регулювання здійснюється не лише загальними нормами транспортного права, а й спеціальним законодавством, що імплементує особливі вимоги до безпеки, ліцензування, сертифікації та процедур митного контролю, формуючи таким чином ускладнений **юридичний склад** відповідних правовідносин.

5.3. Особливості видів перевезень

1. Залізничні перевезення

Регулювання залізничних перевезень в Україні здійснюється згідно із Законом України «Про залізничний транспорт» та Статутом залізниць України, затвердженим постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457. Варто підкреслити, що характерною особливістю цієї сфери є фактична монополізація галузі національним перевізником АТ «Укрзалізниця», що обумовлює значний ступінь імперативності правового регулювання. Слід зазначити, що встановлення державних тарифів на вантажні та пасажирські перевезення здійснюється Міністерством інфраструктури, що є проявом державного регулювання. Крім того, особливий правовий режим застосовується до перевезення небезпечних вантажів, що регламентується, зокрема, Правилами перевезення небезпечних вантажів залізничним транспортом, затвердженими наказом Міністерства транспорту України від 25.11.2008 № 1430. Наприклад, транспортування вибухових речовин або хімікатів вимагає використання

спеціалізованих вагонів та відповідного супроводу, що визначає підвищені вимоги до правосуб'єктності учасників.

2. Повітряні перевезення

Правовідносини у сфері повітряних перевезень підпорядковуються Повітряному кодексу України від 19.05.2011 № 3393-VI та комплексу міжнародних конвенцій, зокрема Варшавській конвенції 1929 року та Монреальській конвенції 1999 року, які встановлюють ліміти відповідальності авіаперевізника (наприклад, до 19 спеціальних прав запозичення за кілограм вантажу), демонструючи елементи диспозитивності в міжнародному приватному праві. У зв'язку з цим, необхідно проаналізувати підвищені вимоги до безпеки польотів, що регламентуються Державною авіаційною службою України (наприклад, обов'язкова сертифікація повітряних суден та екіпажів). Крім того, особливий режим відповідальності застосовується за затримку або втрату багажу, а також здійснюється імплементація міжнародних стандартів, розроблених Міжнародною організацією цивільної авіації (ІКАО), що свідчить про наявність порівняльно-правового аспекту у регулюванні.

3. Морські та річкові перевезення

Регулювання морських перевезень здійснюється Кодексом торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР, тоді як внутрішні водні перевезення регламентуються Кодексом внутрішнього водного транспорту України від 03.12.2020 № 1054-ІХ. Слід виокремити наявність у цих галузях специфічних правових інститутів, які формують унікальну правову конструкцію відносин. До таких інститутів належать: чартер (договір фрахтування судна на певний час або рейс), коносамент (документ, що підтверджує право власності на вантаж і має статус цінного паперу), а також загальна аварія (правова концепція, згідно з якою збитки, що виникли внаслідок цілеспрямованих та розумних витрат, здійснених для порятунку судна та вантажу від спільної небезпеки, розподіляються пропорційно між усіма учасниками морської подорожі). Ця правова конструкція є особливістю морського права, що не має прямих аналогів в інших видах транспортних відносин.

5.4. Категорії спеціальних перевезень

1. Міжнародні перевезення

Правове регулювання міжнародних перевезень забезпечується комплексом міжнародних конвенцій, таких як Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ/CMR) 1956 року, Варшавська та Монреальська конвенції для повітряних перевезень, а також численними дво- та багатосторонніми міждержавними угодами. Їхньою характерною особливістю є прагнення до уніфікації правових норм (наприклад, єдиної форми накладної CMR) з метою спрощення міжнародного обігу. Застосовується спеціальний порядок митного оформлення вантажів, зокрема на кордоні з країнами ЄС, з використанням електронних декларацій, а також валютного регулювання відповідно до правил Національного банку України щодо розрахунків у іноземній валюті за транспортні послуги, що демонструє комплексний юридичний склад даних відносин.

2. Перевезення небезпечних вантажів

Перевезення небезпечних вантажів, до яких належать паливо, хімікати, вибухові та радіоактивні матеріали, підлягає особливому правовому режиму, що встановлюється міжнародними угодами: Європейською угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ADR), Правилами міжнародного залізничного перевезення небезпечних вантажів (RID) та Міжнародним кодексом морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG Code). Для цих перевезень встановлюються посилені вимоги до упаковки (наприклад, IBC-контейнери для рідких хімікатів), маркування (спеціальні піктограми небезпеки), супроводження (водії з відповідною підготовкою ADR) та підвищена юридична відповідальність за порушення правил, що може призвести до штрафів до 1700 грн для фізичних осіб і до 3400 грн для посадових осіб відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення. Цей імперативний характер регулювання спрямований на мінімізацію ризиків для життя, здоров'я та довкілля.

3. Мультимодальні перевезення

Мультимодальні перевезення, які передбачають транспортування вантажу з використанням кількох видів транспорту за єдиним перевізним документом

(наприклад, фідо-коносамент або мультимодальна транспортна накладна), як-от транспортування вантажу з Китаю до Львова, що включає морське перевезення до порту Одеси, а потім залізничне до кінцевого пункту, мають складну правову конструкцію. Вони регулюються спеціальними правилами щодо відповідальності операторів, часто відповідно до Конвенції ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів, та розподілу ризиків між учасниками перевізного процесу. Зокрема, оператор мультимодального перевезення несе відповідальність за весь маршрут, навіть якщо пошкодження сталося на етапі, виконаному іншим перевізником, що є проявом правової фікції єдиного перевізника.

З огляду на викладене, слід зазначити, що спеціальні правовідносини також виникають у сфері транспортно-експедиторського обслуговування (регулюється Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність»), надання послуг з навантаження та розвантаження (наприклад, використання спеціалізованої техніки та кваліфікованих працівників для контейнерів), а також зберігання вантажів на складах морських портів або залізничних станцій. Ці відносини характеризуються комплексним, міжгалузевим характером, поєднуючи елементи власне транспортних договорів (наприклад, перевезення) та інших цивільно-правових договорів (наприклад, зберігання або доручення). Це вимагає синтетичного застосування норм різних галузей законодавства, таких як Цивільний кодекс України та спеціальне транспортне законодавство, що є предметом значного наукового дослідження у юридичній доктрині.

6. Механізми реалізації та захисту прав у транспортній сфері

Реалізація суб'єктивних транспортних прав в Україні опосередковується комплексною системою правових механізмів, які забезпечують правосуб'єктність учасників відповідних правовідносин та гарантують можливість використання наданих їм законом правомочностей. У зв'язку з цим, слід зазначити, що право пасажирів на безпечне перевезення, передбачене, зокрема, статтею 910 Цивільного кодексу України, знаходить свою

конкретизацію через неухильне дотримання перевізником правил безпеки. Зазначені механізми охоплюють як способи самостійного здійснення прав, що ґрунтуються на принципі диспозитивності (наприклад, укладення договірних зобов'язань), так і процедури примусової реалізації, які передбачають звернення до уповноважених державних або судових органів у випадку порушення правових норм.

Договірний механізм виступає основним способом реалізації транспортних прав, що базується на конституційному принципі свободи договору та є втіленням диспозитивності у правовому регулюванні. Варто підкреслити, що, наприклад, право пасажирів на перевезення реалізується шляхом укладення договору перевезення (що засвідчується придбанням квитка згідно зі статтею 910 Цивільного кодексу України). Аналогічно, вантажовідправник здійснює свої правомочності через укладення договору транспортного експедирування, відповідно до положень Закону України "Про транспортно-експедиторську діяльність", або договору перевезення вантажу згідно з главою 64 Цивільного кодексу України та релевантними транспортними статутами (зокрема, Статутом залізниць України).

Претензійний порядок є імперативною досудовою процедурою врегулювання спорів у переважній більшості транспортних правовідносин, що встановлена, зокрема, розділом X Статуту залізниць України та статтями 925-927 Цивільного кодексу України. Як приклад, у разі втрати вантажу під час автомобільного перевезення, вантажоодержувач зобов'язаний спочатку пред'явити письмову претензію перевізнику, згідно з вимогами статті 925 ЦКУ та правил перевезення вантажів автомобільним транспортом. Лише після отримання обґрунтованої відмови або ігнорування протягом встановленого строку (наприклад, 30 днів), виникає юридичний склад, що надає право звернення до суду. Цей інститут відіграє ключову роль у деескалації конфліктів та раціоналізації судового навантаження.

Судовий захист передбачає звернення до компетентних господарських або цивільних судів України з метою захисту порушених транспортних прав. Слід виокремити, що, наприклад, у ситуації, коли перевізник відмовився

задовольнити претензію щодо відшкодування вартості пошкодженого вантажу, вантажовідправник уповноважений подати позов до господарського суду (якщо обидві сторони є суб'єктами господарювання) або до місцевого загального суду (якщо одна зі сторін є фізичною особою), відповідно до норм Господарського процесуального кодексу України або Цивільного процесуального кодексу України. Дана правова конструкція є вищою формою захисту прав та свобод.

Адміністративний контроль охоплює діяльність уповноважених державних органів, спрямовану на нагляд за дотриманням імперативних норм транспортного законодавства. Ключовим органом у цій системі є Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), яка, згідно з Положенням, затвердженим постановою КМУ №103 від 11.02.2015, здійснює державний нагляд (контроль) за дотриманням ліцензійних умов перевезень, стандартів безпеки, правил перевезення небезпечних вантажів, а також здійснює контроль за дотриманням габаритно-вагових норм на автомобільних дорогах. Ця функція є важливою для забезпечення публічного інтересу та безпеки.

Альтернативне вирішення спорів (АРС) включає такі правові інструменти, як медіація, третейський розгляд (арбітраж) та інші позасудові способи врегулювання транспортних конфліктів. Доцільно розглянути, наприклад, конфлікти між замовником та перевізником щодо якості послуг або термінів доставки, які можуть бути врегульовані шляхом медіації, відповідно до Закону України "Про медіацію" від 16.11.2021. З огляду на викладене, слід зазначити, що міжнародні транспортні спори, згідно зі світовою практикою, часто вирішуються через міжнародний комерційний арбітраж, зокрема, у Міжнародному комерційному арбітражному суді при ТПП України, відповідно до Закону України "Про міжнародний комерційний арбітраж".

Важливим елементом механізму реалізації транспортних прав, що підкреслюється у науковій доктрині, є інститут претензії, який має імперативний характер у більшості транспортних правовідносин, зокрема при перевезеннях залізничним, автомобільним та річковим транспортом. Вантажовідправник, вантажоодержувач або пасажир перед зверненням до суду зобов'язані пред'явити письмову претензію перевізнику з вимогою про добровільне задоволення їхніх

вимог. Законодавчо встановлюються строки пред'явлення претензій (наприклад, 6 місяців для вантажів за статтею 925 ЦКУ та 95 Статуту залізниць України, 45 днів для пасажирських перевезень) та строки їх розгляду перевізником (наприклад, 30 днів), недотримання яких тягне певні правові наслідки, такі як втрата права на звернення до суду у передбачених законом випадках.

Особливістю реалізації прав у транспортній сфері є органічне поєднання диспозитивних та імперативних методів правового регулювання. З одного боку, сторони володіють значною свободою договору та можуть самостійно визначати умови перевезення (принцип диспозитивності), наприклад, обираючи маршрут або вид транспорту. З іншого боку, законодавством встановлюються обов'язкові правила (імперативний метод), від яких є неприпустимим відступати шляхом укладення договірних зобов'язань. Це стосується, зокрема, вимог до безпеки перевезень, встановлених Законами "Про автомобільний транспорт", "Про залізничний транспорт", Повітряним кодексом України, а також захисту прав пасажирів, закріплених у Цивільному кодексі України та Правилах перевезень. Таким чином, правова конструкція транспортних правовідносин відображає баланс між автономією волі суб'єктів та публічним інтересом, що забезпечується державним регулюванням.

6.1. Система захисту транспортних прав

Захист прав у транспортних правовідносинах є ключовим елементом забезпечення стабільності та правопорядку у сфері транспорту. Захист реалізується через комплексну систему правових засобів, яка охоплює як превентивні заходи, спрямовані на запобігання порушенням (наприклад, вимоги до безпеки перевезень, встановлені Законом України "Про автомобільний транспорт" чи Повітряним кодексом України), так і механізми ефективного відновлення порушених прав та притягнення суб'єктів до юридичної відповідальності. Ефективність захисту транспортних прав залежить від правильного вибору способу захисту та дотримання встановлених процесуальних процедур, зокрема, строків подання претензій та позовів, що є невід'ємною складовою правової культури у цій галузі.

Самозахист прав у транспортних правовідносинах — це реалізація конституційного принципу диспозитивності та один із фундаментальних аспектів правосуб'єктності сторін. Він передбачає можливість застосування дозволених законом дій для попередження або припинення порушення своїх прав без безпосереднього звернення до юрисдикційних органів. Наприклад, пасажир, виявивши порушення перевізником належних умов перевезення (зокрема, відсутність опалення у зимовий період або суттєве відхилення від заявленого маршруту), має право відмовитися від подальшої поїздки та вимагати повернення коштів. Подібно, вантажовідправник може відмовитися від навантаження вантажу, якщо транспортний засіб перевізника не відповідає встановленим санітарним нормам для перевезення харчових продуктів, що робить виконання договірних зобов'язань неможливим.

Оперативний вплив є специфічною правовою конструкцією, що передбачає застосування передбачених договором або чинним законодавством заходів впливу на контрагента. Ці заходи можуть включати право сторони відмовитися від виконання власного зобов'язання, призупинити його виконання або затримати його. Наприклад, у випадку затримки авіакомпанією рейсу на понад 3 години, пасажир, згідно з положеннями Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу, затверджених Наказом Міністерства інфраструктури України №1174 від 30.11.2012, має право вимагати компенсацію. Також, у разі виявлення пошкодження вантажу, вантажоодержувач може затримати прийняття вантажу до моменту складання комерційного акта та подальшого пред'явлення претензії перевізнику.

Юрисдикційний захист є імперативною формою реалізації порушених або оспорюваних прав, що передбачає звернення до компетентних державних або міжнародних органів, наділених владними повноваженнями. До таких органів відносяться суди (господарські, цивільні, адміністративні), органи державного контролю, зокрема, Державна служба України з безпеки на транспорті "Укртрансбезпека", Державна авіаційна служба України, а також міжнародні арбітражні установи (наприклад, для спорів, що виникають з Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) при

міжнародних автомобільних перевезеннях). Приклад: коли після досудового претензійного порядку перевізник відмовляється відшкодувати збитки за втрачений вантаж; у такому випадку вантажовідправник має право звернутися до господарського суду для примусового стягнення.

Транспортне законодавство України встановлює спеціальні норми юридичної відповідальності перевізників за порушення договірних та/або позадоговірних зобов'язань. До перевізника застосовується підвищена міра відповідальності, що зумовлено суспільною важливістю транспортних послуг та необхідністю забезпечення високого рівня безпеки та надійності:

- За схоронність вантажу та багажу (стаття 924 Цивільного кодексу України, статті 314, 317 Господарського кодексу України). При втраті вантажу, перевізник зобов'язаний відшкодувати його повну вартість; при пошкодженні – суму, на яку знизилася вартість вантажу.
- За життя і здоров'я пасажирів (стаття 1195 Цивільного кодексу України). Так, якщо пасажир отримав тілесні ушкодження під час поїздки внаслідок різкого гальмування автобуса, спричиненого технічною несправністю, перевізник зобов'язаний відшкодувати витрати на лікування та компенсацію моральної шкоди.
- За затримку доставки (стаття 315 Господарського кодексу України). Наприклад, за затримку доставки вантажу залізницею, перевізник сплачує штраф у розмірі 9% провізної плати за кожен добу прострочення, проте не більше 50% провізної плати, відповідно до положень Статуту залізниць України.

Розмір відповідальності може бути обмежений законом або міжнародними конвенціями. Приклад: Конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція 1999 р.) встановлює ліміт відповідальності авіаперевізника за втрату багажу на рівні близько 1288 СДР (спеціальні права запозичення) на пасажира. Особливістю відповідальності у транспортній сфері є також скорочені строки позовної давності: зазвичай 1 рік (наприклад, для морських перевезень згідно з Кодексом

торговельного мореплавства України), але можуть досягати 3 років для деяких видів вимог.

Законодавство України про захист прав споживачів (Закон України "Про захист прав споживачів") застосовується до відносин з перевезення пасажирів, надаючи додаткові гарантії якості послуг, зокрема, забезпечення достовірного інформування споживачів, а також компенсації моральної шкоди. Наприклад, пасажир автобуса, який придбав квиток, має право на отримання послуги належної якості та достовірної інформації про маршрут, час відправлення та прибуття. У разі скасування рейсу без попередження, пасажир має право не лише на повернення вартості квитка, а й на відшкодування збитків (наприклад, витрат на альтернативний транспорт). Пасажири мають право на відшкодування як майнової (наприклад, вартість втраченого квитка, додаткові витрати), так і моральної шкоди (стаття 22 Закону "Про захист прав споживачів"), заподіяної неналежним наданням транспортних послуг (наприклад, значна затримка рейсу, що призвела до зриву важливої ділової зустрічі). Законодавець приділяє особливу увагу захисту прав осіб з обмеженими фізичними можливостями, встановлюючи додаткові вимоги до доступності транспортних послуг, зокрема вимог до обладнання транспортних засобів та інфраструктури для безперешкодного доступу.

7. Правове регулювання правовідносин у галузі транспорту

Правове регулювання транспортних правовідносин в Україні базується на ієрархічно структурованій системі нормативно-правових актів, що становить собою комплексний юридичний склад. Ця система охоплює міжнародні договори, Конституцію України, спеціальні закони у сфері транспорту, підзаконні нормативні акти уряду та профільних відомств, а також локальні нормативні акти суб'єктів транспортної діяльності. Наприклад, до таких локальних актів відносяться правила внутрішнього розпорядку у поїзді чи правила посадки на літак. Слід зазначити, що ієрархічна побудова джерел права

розпочинається з Конституції України та ратифікованих міжнародних договорів, потім йдуть кодифіковані акти (наприклад, Повітряний кодекс України), спеціальні закони (такі як Закон України "Про автомобільний транспорт"), постанови Кабінету Міністрів України (наприклад, "Правила перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом України"), накази Міністерства інфраструктури України (щодо технічних умов експлуатації транспортних засобів), і завершується локальними нормативними актами, які встановлюють конкретні деталі правовідносин з урахуванням диспозитивності та імперативності правових норм.

Міжнародні конвенції та угоди відіграють ключову роль у формуванні правової конструкції транспортного права України, особливо у контексті міжнародних перевезень. Варто підкреслити, що Україна є учасницею низки фундаментальних міжнародних транспортних конвенцій, серед яких доцільно виокремити наступні:

- Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (КДПВ/CMR) від 1956 року, яка визначає правову конструкцію відповідальності перевізника за схоронність вантажу та регламентує претензійно-позовний порядок врегулювання спорів.
- Монреальська конвенція 1999 року про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, встановлює уніфіковані імперативні правила відповідальності авіаперевізників щодо пасажирів, багажу та вантажу, мінімізуючи колізії національних правових систем.
- Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), що застосовується до міжнародних залізничних вантажних та пасажирських перевезень, формуючи єдиний правовий простір для цих видів перевезень.

У зв'язку з цим, необхідно зазначити, що згідно зі статтею 9 Конституції України, чинні міжнародні договори, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України (шляхом ратифікації), інтегруються до національного законодавства як його невід'ємна частина. Це означає, що у випадку виникнення колізії норм між національним законом та міжнародним договором, останній має

пріоритет застосування, що є проявом принципу верховенства міжнародного права.

Національне транспортне законодавство в Україні включає низку кодифікованих та спеціальних законів, що формують основу правосуб'єктності учасників транспортних правовідносин. До них належать:

- Повітряний кодекс України (1993 рік), який імперативно регулює використання повітряного простору України та діяльність суб'єктів авіації.
- Кодекс торговельного мореплавства України (1995 рік), що охоплює питання судноплавства, перевезення вантажів і пасажирів морем, встановлюючи специфічні правові режими.
- Кодекс внутрішнього водного транспорту України (2020 рік), який регламентує відносини у сфері внутрішнього водного транспорту, адаптуючи їх до сучасних вимог.
- Загальний Закон України "Про транспорт" (1994 рік), що визначає загальні правові, економічні та організаційні засади функціонування транспортної галузі.
- Спеціальні закони, такі як Закон України "Про автомобільний транспорт" (2004 рік), Закон України "Про залізничний транспорт" (1996 рік), Закон України "Про міський електричний транспорт" (2000 рік), які деталізують правовий режим окремих видів транспорту.

З огляду на викладене, важливу роль у системі правового регулювання відіграють підзаконні нормативні акти, що уточнюють та конкретизують положення законів. Зокрема, постанови Кабінету Міністрів України встановлюють деталізовані правила перевезень, наприклад, "Правила перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу залізничним транспортом України" (Постанова КМУ № 1194 від 1998 року) або "Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту" (Постанова КМУ № 1081 від 2007 року). Крім того, накази Міністерства інфраструктури України (або відповідного уповноваженого органу) формують технічні та організаційні стандарти, наприклад, вимоги до технічного стану транспортних засобів, порядок

отримання ліцензій на перевезення, або правила сертифікації спеціального обладнання, забезпечуючи практичну реалізацію правових норм.

7.1. Принципи правового регулювання транспортних відносин

У системі правового регулювання транспортних відносин фундаментальне значення мають принципи, які є основоположними ідеями, що пронизують усю архітектуру транспортного законодавства та детермінують зміст конкретних правових норм. Ці принципи віддзеркалюють необхідність забезпечення збалансованого співвідношення публічних та приватних інтересів у сфері транспорту, гармонізації вимог щодо ефективності функціонування транспортної системи та захисту правосуб'єктності споживачів транспортних послуг. Варто підкреслити, що до ключових принципів, які формують правову конструкцію регулювання транспортної діяльності, належать:

1. Безпека. Цей принцип встановлює імперативний пріоритет забезпечення безпеки перевезень над економічними інтересами. Слід зазначити, що його реалізація знаходить вираження у формуванні обов'язкових технічних стандартів, нормативно-правових вимог до кваліфікації персоналу, правил експлуатації транспортних засобів, а також у функціонуванні системи державного нагляду та контролю. У зв'язку з цим, положення Закону України "Про дорожній рух" та Повітряного кодексу України деталізують вимоги до технічного стану транспортних засобів, процедури ліцензування перевізників та сертифікації пілотів. Крім того, Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) здійснює постійний контроль за дотриманням цих стандартів, включаючи перевірку режимів праці та відпочинку водіїв автобусів і вантажівок, що є важливим елементом запобігання дорожньо-транспортним пригодам.

2. Доступність. Даний принцип гарантує конституційне право на транспортне обслуговування для всіх категорій населення, незалежно від соціального статусу чи фізичних можливостей. Його забезпечення реалізується через інститут публічного договору перевезення пасажирів, встановлення соціальних тарифів, а також через нормативні вимоги щодо адаптації транспортної інфраструктури для осіб з обмеженими фізичними можливостями. Як приклад, слід розглянути

положення Закону України "Про транспорт" та Закону України "Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні", які імперативно зобов'язують міський громадський транспорт мати пандуси та спеціально обладнані місця для пасажирів на кріслах колісних, а також передбачають надання пільг для певних категорій громадян, що відповідає принципам соціальної справедливості та інклюзії.

3. *Справедливість.* Цей принцип передбачає забезпечення збалансованого співвідношення інтересів перевізників та споживачів транспортних послуг. Реалізація принципу справедливого балансу інтересів здійснюється через чітке визначення взаємних прав та обов'язків сторін транспортних правовідносин, справедливий розподіл ризиків та регламентацію обмеження відповідальності перевізників у випадках дії непереборної сили. Зокрема, Цивільний кодекс України та Закон України "Про захист прав споживачів" регулюють питання відшкодування збитків пасажиром за затримку рейсу або втрату багажу, водночас імперативно обмежуючи відповідальність перевізника, якщо збитки виникли внаслідок обставин непереборної сили (форс-мажор), таких як стихійні лиха, що є типовою правовою конструкцією у зобов'язальному праві.

4. *Договірна свобода.* Даний принцип надає суб'єктам транспортних правовідносин можливість самостійного визначення умов перевезення за взаємною домовленістю сторін. Слід підкреслити, що цей диспозитивний принцип органічно поєднується з імперативним регулюванням у сфері безпеки та захисту прав економічно слабшої сторони – споживачів транспортних послуг. Наприклад, при укладенні договору на перевезення вантажу велика логістична компанія може узгоджувати індивідуальні терміни та маршрути, проте вона не може змінювати встановлені державою норми щодо допустимої ваги чи габаритів, або ігнорувати вимоги безпеки при перевезенні небезпечних речовин, які чітко визначені у відповідних нормативно-правових актах, демонструючи взаємодію диспозитивності та імперативності правових норм.

5. *Відповідальність.* Цей принцип передбачає встановлення чітких юридичних складів правопорушень та відповідних видів відповідальності за невиконання або неналежне виконання транспортних зобов'язань. Може бути встановлена

матеріальна, адміністративна або кримінальна відповідальність, залежно від характеру та наслідків порушення. Як приклад, Кодекс України про адміністративні правопорушення передбачає штрафні санкції за порушення правил дорожнього руху (ст. 121), а Кримінальний кодекс України встановлює кримінальну відповідальність за порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту (ст. 276). Таким чином, реалізується принцип невідворотності юридичної відповідальності.

6. Ефективність. Принцип ефективності спрямований на оптимізацію транспортних процесів, раціональне використання ресурсів та підвищення конкурентоспроможності транспортної галузі. Його реалізація досягається через впровадження новітніх технологій, розвиток мультимодальних перевезень та лібералізацію ринку транспортних послуг. З огляду на викладене, використання електронних квитків та систем GPS-моніторингу транспорту для оптимізації логістики є типовим прикладом, що призводить до зменшення часу доставки та зниження витрат на паливо, як це спостерігається у діяльності провідних логістичних компаній України. У доктрині транспортного права цей принцип розглядається як ключовий фактор сталого розвитку галузі.

9. Практичні аспекти реалізації транспортних правовідносин

9.1. Договірне оформлення перевезень: юридичний склад та документація

Практична реалізація транспортних правовідносин в Україні об'єктивно детермінована необхідністю їхнього належного договірної оформлення. У зв'язку з цим, укладення договору перевезення виступає як ключовий юридичний склад, що опосередковує взаємовідносини між перевізником, відправником та одержувачем вантажу або пасажиром. Законодавчою основою регламентації цих правовідносин слугують не лише загальні положення Цивільного кодексу України, що закріплюють диспозитивність та імперативність у певних аспектах договірної свободи, але й спеціальні нормативно-правові акти, такі як Закон України «Про транспорт», Закон України «Про автомобільний транспорт», Статут залізниць України та Кодекс торговельного мореплавства України. Документальне оформлення зазначеного правочину реалізується через систему

перевізних документів, типологія яких визначається видом транспорту та специфікою перевезення.

9.2. *Квиток та багажна квитанція: посвідчення договору пасажирського перевезення*

У контексті перевезення пасажирів, зокрема із залученням автомобільного, залізничного або авіаційного транспорту, юридичним доказом укладення договору перевезення та виникнення відповідних правовідносин є квиток. Слід зазначити, що квиток може мати іменний або на пред'явника характер, відображаючи диспозитивність сторін у виборі форми його обігу. Наприклад, правова конструкція електронного квитка на потяг "Інтерсіті" або авіаквитка на рейс Київ-Варшава передбачає рівнозначну юридичну силу з його паперовим аналогом, що закріплено, зокрема, у Повітряному кодексі України щодо електронних авіаквитків. Перевезення багажу, як об'єкта окремого договору перевезення, оформлюється за допомогою багажної квитанції.

9.3. *Транспортна накладна: регламентація вантажних перевезень*

При здійсненні вантажних перевезень автомобільним транспортом основним первинним документом, що підтверджує факт укладення договору перевезення вантажу, є Товарно-транспортна накладна (ТТН). Форма ТТН затверджена Наказом Міністерства транспорту України № 363 від 14.10.1997 «Про затвердження Правил перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні». Вона містить до 20 обов'язкових реквізитів, що дозволяють ідентифікувати вантаж (наприклад, "20 тонн будівельного піску"), визначити маршрут, умови перевезення, вартість послуг та розподіл відповідальності між суб'єктами правовідносин. Для залізничного транспорту аналогічну функцію виконує Залізнична накладна, порядок оформлення якої регламентується Статутом залізниць України та спеціальними Правилами перевезення вантажів.

9.4. *Коносамент: товаророзпорядчий документ у морському праві*

У сфері морських перевезень вантажів центральною правовою конструкцією є коносамент (Bill of Lading), який видається перевізником або капітаном судна. Важливо підкреслити, що коносамент є не лише підтвердженням договору перевезення, а й товаророзпорядчим документом, що

посвідчує право власності на вантаж, надаючи його власнику правосуб'єктність щодо розпорядження цим вантажем. Наприклад, коносамент на 500 контейнерів зерна, відправлених з порту Одеси до Туреччини, може бути іменним, ордерним або на пред'явника. Його передача, згідно зі статтями 134-138 Кодексу торговельного мореплавства України, юридично рівнозначна передачі права на сам вантаж, що робить його ключовим інструментом міжнародної морської торгівлі.

9.5. Авіаційна вантажна накладна: специфіка повітряних вантажних перевезень

При повітряних перевезеннях вантажів використовується авіаційна вантажна накладна (Air Waybill – AWB). Слід акцентувати увагу на тому, що цей документ, на відміну від коносамента, не є товаророзпорядчим, що є суттєвою відмінністю правової конструкції. AWB виконує переважно інформаційну та доказову функції, містить відомості про вантаж (наприклад, "100 кг медикаментів") та встановлені умови перевезення. Його використання регулюється національним Повітряним кодексом України та імplementованими міжнародними конвенціями, такими як Варшавська конвенція 1929 року або Монреальська конвенція 1999 року, що утворюють уніфікований правовий режим для повітряних перевезень.

На практиці найчастіше виникають спори, що стосуються таких аспектів, як стан вантажу при його прийманні та видачі (наприклад, виявлено пошкодження 5 палет товару), дотримання строків доставки (вантаж затримано на 3 дні), а також коректність розрахунку фрахту та додаткових платежів (спір щодо вартості зберігання). З огляду на викладене, при виявленні таких проблем критично важливим є належне документальне оформлення. Наприклад, у залізничному транспорті складається комерційний акт (відповідно до ст. 129 Статуту залізниць України), тоді як в автомобільному – акт про нестачу, пошкодження, псування вантажу. Ці акти є основними юридичними доказами та підставою для подальшого пред'явлення претензій.

Особливу увагу слід приділити дотриманню претензійного порядку, що є обов'язковою досудовою стадією вирішення спорів та спеціальними

транспортними статутами. Претензія повинна містити чітко сформульовані вимоги (наприклад, "відшкодувати збитки у розмірі 50 000 грн"), обґрунтування (посилання на пошкодження, зафіксовані в акті), детальний розрахунок суми претензії та копії всіх підтверджуючих документів (ТТН, акти, фотографії). Термін пред'явлення претензії, наприклад, для перевезення вантажів автомобільним транспортом становить 6 місяців з дня виникнення права на її пред'явлення. Недотримання встановленої форми або порушення строків пред'явлення претензії може призвести до відмови у задоволенні позову в суді, навіть за наявності фактичних обставин на користь позивача, що підкреслює імперативність процесуальних норм.

9.6. Особливості міжнародних перевезень: уніфікація та колізійне право

Міжнародні перевезення, наприклад, доставка вантажу з України до Німеччини, потребують дотримання додаткових формальностей та глибокого знання міжнародного транспортного права, а також положень колізійного права. Це включає оформлення уніфікованих міжнародних транспортних документів, таких як CMR (Convention relative au contrat de transport international de marchandises par route) для автомобільних перевезень, митних декларацій (наприклад, єдиний адміністративний документ (SAD)), дозволів на перевезення окремих категорій вантажів (наприклад, дозволи ЄКМТ для великогабаритних вантажів) та страхових полісів, що формують комплексний юридичний склад міжнародного перевезення.

При міжнародних автомобільних перевезеннях, що проходять транзитом через декілька країн, ефективним інструментом, що значно спрощує митні процедури, є книжка МДП (TIR Carnet), яка використовується відповідно до положень Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 року. Варто підкреслити критичну важливість правильного визначення застосовного права та юрисдикції для вирішення потенційних спорів. Це, як правило, передбачається в умовах договору, реалізуючи принцип диспозитивності (наприклад, "всі спори вирішуються згідно з правом Німеччини в суді Мюнхена"), або ж визначається

міжнародними конвенціями, такими як Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) 1956 року, яка є основним нормативним актом для міжнародних автоперевезень, уніфікуючи матеріальне право та встановлюючи певні імперативні норми. Таким чином, міжнародне правове регулювання прагне до гармонізації та забезпечення правової визначеності у складних транскордонних транспортних операціях.

Транспортні правовідносини є ключовою правовою основою для єдиної транспортної системи України. Вони забезпечують мобільність населення, наприклад, через залізничні перевезення АТ «Укрзалізниця» або приміські автобуси. Також вони сприяють економічному розвитку, підтримуючи експорт агропродукції морським транспортом та зовнішньоекономічні зв'язки. Належне правове регулювання, закріплене в Законі України "Про транспорт" та Повітряному кодексі України, створює умови для ефективної роботи всіх видів транспорту – від автомобільного до авіаційного.

У правовій державі транспортне право балансує інтереси перевізників (наприклад, логістичний оператор "Нова Пошта" чи авіакомпанія "МАУ"), споживачів (пасажирів та вантажовідправників) та суспільства. Цей баланс досягається поєднанням договірної свободи (наприклад, договори перевезення вантажу за главою 64 Цивільного кодексу України) з обов'язковим регулюванням у суспільно важливих сферах. До таких сфер належать норми безпеки (Правила дорожнього руху, Міжнародні правила перевезення небезпечних вантажів), екологічні стандарти (обмеження викидів для автотранспорту) та захист прав споживачів, передбачений Законом України "Про захист прав споживачів" (наприклад, при скасуванні рейсу або втраті багажу). Ці аспекти формують складну юридичну структуру транспортних правовідносин.

Гармонізація національного транспортного законодавства України з міжнародними стандартами є важливою для інтеграції у світову транспортну систему, що підкреслено Угодою про асоціацію між Україною та ЄС. Цей процес розвиває транзитний потенціал держави (наприклад, оптимізація залізничних перевезень з Азії до Європи через Україну) та підвищує конкурентоспроможність українських перевізників на міжнародних маршрутах,

дозволяючи їм працювати за єдиними правилами, такими як Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ).

Фундаментальне розуміння правової природи транспортних правовідносин, їх класифікації (наприклад, перевезення пасажирів, вантажів), визначення учасників (перевізники, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажирів, органи державного контролю) та об'єктів (вантажі, багаж, пошта, пасажирів, транспортні засоби) є основою для ефективної роботи юристів у цій сфері. Знання механізмів реалізації та захисту транспортних прав, таких як пред'явлення претензій перевізнику за пошкодження вантажу або позов до суду за затримку рейсу, допомагає захищати інтереси клієнтів та забезпечувати законність транспортної діяльності.

Транспортні правовідносини постійно розвиваються під впливом технологічного прогресу (розвиток електричного транспорту, безпілотних літальних апаратів), екологічних викликів (попит на "зелені" перевезення) та глобалізації. Сучасний юрист-транспортник повинен знати не лише чинне законодавство, таке як Кодекс торговельного мореплавства України, а й розуміти тенденції його розвитку. Важливо вміти застосовувати міжнародно-правові інструменти, як-от правила ІНКОТЕРМС 2020, та орієнтуватися в правовому регулюванні різних видів транспорту. Комплексний підхід, що поєднує теорію з практикою, формує компетентності, необхідні для успішної юридичної роботи у цій динамічній та суспільно важливій сфері.

Запитання для самоконтролю

1. Охарактеризуйте концепцію та основні характеристики транспортних правовідносин, їх системне значення для функціонування держави.
2. Наведіть класифікацію транспортних правовідносин та проілюструйте кожен вид конкретними прикладами.
3. Визначте суб'єктний склад транспортних правовідносин. Які категорії учасників є ключовими і чому?
4. Які об'єкти транспортних правовідносин існують? Поясніть їх правову природу.

5. Проаналізуйте співвідношення загальних та спеціальних норм у правовому регулюванні транспортних правовідносин.
6. Які основні джерела транспортного права України? Наведіть приклади нормативно-правових актів.
7. Опишіть механізми реалізації та захисту транспортних прав. Які правові засоби можуть бути використані у випадку порушення?
8. Які принципи правового регулювання транспортної діяльності є найважливішими у контексті балансу інтересів перевізників, споживачів та суспільства?
9. Розкрийте вплив екологічних імперативів та цифровізації на трансформацію сучасних транспортних правовідносин.
10. Які правові виклики та питання відповідальності виникають у зв'язку з розвитком автономних транспортних засобів?
11. Як гармонізація національного транспортного законодавства з міжнародними стандартами впливає на транзитний потенціал та конкурентоспроможність України?
12. Оцініть роль міжнародних правових інструментів (наприклад, Конвенція КДПВ, ІНКОТЕРМС) у регулюванні сучасних транспортних правовідносин.
13. Які практичні аспекти роботи юриста у сфері транспортного права є найбільш актуальними та вимагають глибоких компетентностей?

ТЕМА 3. СУБ'ЄКТИ ТРАНСПОРТНОГО ПРАВА

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

Транспортне право регулює складну систему відносин між учасниками транспортної діяльності. Цей конспект лекції розкриває ключові аспекти

правового статусу суб'єктів транспортного права, їхні права, обов'язки та взаємодію в рамках транспортних правовідносин.

У контексті українського законодавства, суб'єктами транспортного права є фізичні та юридичні особи, а також державні органи, які вступають у транспортні правовідносини. Їх діяльність регламентується широким колом нормативно-правових актів, включаючи Цивільний кодекс України (ЦКУ), Закони України "Про транспорт", "Про автомобільний транспорт", "Про залізничний транспорт", "Про повітряний транспорт", "Про морський транспорт та внутрішній водний транспорт", а також відповідні підзаконні акти та міжнародні договори.

Основними категоріями суб'єктів транспортного права є:

1. Перевізники (транспортні підприємства):

Це юридичні особи або фізичні особи-підприємці, які на підставі договору та відповідної ліцензії (у випадках, передбачених законом) здійснюють перевезення вантажів, пасажирів та багажу. Відповідно до статті 908 ЦКУ, перевезення вантажу, пасажирів, багажу здійснюється за договором перевезення.

Перевізники мають комплекс прав та обов'язків, а саме:

- права перевізників: вимагати відправника/пасажира дотримання правил перевезення, одержувати плату за послуги, право на затримання вантажу (згідно зі ст. 921 ЦКУ) у разі несплати;
- обов'язки перевізників: забезпечити безпеку перевезення, своєчасну доставку, схоронність вантажу/багажу (ст. 917 ЦКУ), дотримання ліцензійних умов та правил перевезень. Наприклад, для автомобільного транспорту ліцензування передбачено Законом України "Про автомобільний транспорт" (ст. 9).

Приклад: Авіакомпанія "Міжнародні Авіалінії України" (МАУ) є суб'єктом повітряного транспортного права, що здійснює регулярні та чартерні перевезення пасажирів і вантажів.

2. Відправники (вантажовідправники, відправники багажу):

Це фізичні або юридичні особи, які здають вантаж або багаж для перевезення. Їхній статус визначений статтями 916-917 ЦКУ.

- Права відправників: вимагати від перевізника належного виконання договору, отримувати інформацію про рух вантажу.
- Обов'язки відправників: правильно оформити перевізні документи (наприклад, товарно-транспортну накладну), належним чином упакувати вантаж, своєчасно передати його перевізнику, а також сплатити встановлену провізну плату.

Приклад: Агрохолдинг "Кернел" при відвантаженні партії соняшникової олії залізничним транспортом виступає вантажовідправником.

3. Одержувачі (вантажодержувачі, одержувачі багажу):

Це фізичні або юридичні особи, уповноважені на одержання вантажу або багажу в пункті призначення. Їхні відносини регулюються, зокрема, статтею 919 ЦКУ.

- Права одержувачів: вимагати видачі вантажу, перевіряти його кількість та стан, пред'являти претензії до перевізника у разі втрати, нестачі або пошкодження вантажу.
- Обов'язки одержувачів: своєчасно прийняти вантаж, перевірити його стан, розписатися в одержанні, а також сплатити провізні платежі, якщо це передбачено договором або законом.

Приклад: Роздрібна мережа "АТБ-Маркет" є вантажодержувачем, отримуючи товари від своїх постачальників через автомобільні перевезення.

4. Пасажири:

Це фізичні особи, які користуються послугами перевезення для власної подорожі. Їхні права та обов'язки детально регламентовані статтями 910-915 ЦКУ, а також спеціальним транспортним законодавством.

- Права пасажирів: безпечне та комфортне перевезення, своєчасна доставка, перевезення багажу, отримання інформації про маршрут, право на відмову від поїздки та повернення коштів (за певних умов).
- Обов'язки пасажирів: дотримуватися правил поведінки на транспорті, пред'являти проїзні документи, не перешкоджати іншим пасажиром та екіпажу, оплачувати проїзд та перевезення багажу.

Приклад: Будь-яка особа, що придбала квиток на поїзд "Інтерсіті+", є пасажиром Укрзалізниці.

5. Державні органи управління та контролю:

Ці органи здійснюють регуляторні, контрольні та наглядові функції у сфері транспорту. Їхня діяльність є критично важливою для забезпечення безпеки, стабільності та розвитку транспортної системи.

1) Ключові органи:

- Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України: Формує державну політику у сфері транспорту, розробляє нормативно-правові акти.
- Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека): Здійснює державний нагляд (контроль) за безпекою на автомобільному, залізничному, міському електричному, морському та річковому транспорті, видає ліцензії. Наприклад, Укртрансбезпека може проводити рейдові перевірки перевізників на відповідність ліцензійним умовам та дотримання норм праці водіїв.
- Державна авіаційна служба України (Державіаслужба): Відповідає за регулювання та нагляд у сфері цивільної авіації.

2) Механізми впливу: ліцензування, сертифікація, технічний огляд, штрафні санкції за порушення правил перевезення, розробка стандартів безпеки, розслідування транспортних подій.

Взаємодія між цими суб'єктами будується на основі договорів перевезення (ст. 909 ЦКУ) та регулюється принципами відповідальності, справедливості та дотримання публічного порядку. Наприклад, якщо під час перевезення вантажу вартістю 500 000 грн залізничним транспортом сталася його втрата з вини перевізника, вантажовідправник або вантажоодержувач має право вимагати відшкодування збитків відповідно до статті 924 ЦКУ та положень Статуту залізниць України. У подібних випадках часто застосовуються типові форми договорів, затверджені відповідними міністерствами, що уніфікує правовідносини та спрощує їх реалізацію на практиці.

Поглиблене розуміння правового статусу кожного суб'єкта є запорукою ефективного вирішення спорів, правильного застосування законодавства та забезпечення сталого функціонування всієї транспортної системи України.

1.Поняття, склад та види транспортних правовідносин

Транспортні правовідносини охоплюють суспільні відносини, що виникають у процесі організації та здійснення перевезень вантажів, пасажирів, багажу та пошти, а також усіх супутніх операцій, що забезпечують безперебійне та безпечне функціонування транспортної системи. Ці відносини є комплексними та мультидисциплінарними, інтегруючи норми цивільного, господарського, адміністративного, міжнародного приватного та публічного права.

Їхній склад включає тріаду елементів: суб'єктів (перевізники, відправники, одержувачі, пасажирів, транспортно-експедиторські компанії, портові та аеропортові служби), об'єкт (конкретні транспортні послуги з переміщення матеріальних цінностей або людей у просторі, а також допоміжні послуги) та зміст (сукупність кореспондуючих прав та обов'язків учасників, які реалізуються у межах правової норми та договору).

Правове регулювання транспортних відносин здійснюється на основі багатоступеневої системи, що включає загальні норми Цивільного кодексу України (наприклад, Глава 64 "Перевезення", статті 908-929), спеціальні транспортні кодекси та статuti (Повітряний кодекс України, Кодекс торговельного мореплавства України, Закони України "Про залізничний транспорт", "Про автомобільний транспорт", "Про транспортно-експедиторську діяльність"), а також численні підзаконні акти та міжнародні угоди.

Транспортні правовідносини становлять основу функціонування всієї транспортної системи держави, яка є критично важливою для економіки та соціального розвитку. Вони виникають щоразу, коли здійснюється перевезення — чи то пасажир купує квиток на потяг (договір перевезення пасажирів), чи велике промислове підприємство відправляє партію сировини морським

транспортном через транспортно-експедиторську компанію (договір транспортного експедирування, договір морського перевезення вантажу, договір фрахтування). Ці відносини мають комплексний характер, поєднуючи елементи приватного права (що стосуються договірних відносин між учасниками) та публічного права (що регулюють питання безпеки, ліцензування, державного контролю та тарифоутворення). Наприклад, у випадку авіаперевезення вантажу з Києва до Нью-Йорка, правовідносини охоплюватимуть не лише договір перевезення між авіакомпанією та вантажовідправником (Цивільний кодекс), а й правила повітряного руху (Повітряний кодекс), митні процедури (Митний кодекс), а також положення Монреальської конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 1999 року.

Склад транспортних правовідносин як юридичної категорії включає три основні елементи, кожен з яких має своє деталізоване наповнення. По-перше, це суб'єкти — фізичні та юридичні особи, які є учасниками транспортного процесу. До них належать перевізники (авіакомпанії, залізниці, автотранспортні підприємства, судноплавні компанії), які безпосередньо здійснюють транспортування; споживачі послуг (пасажирів, вантажовідправників, вантажоодержувачів), які отримують ці послуги; а також різноманітні забезпечувальні організації та органи (транспортно-експедиторські фірми, оператори інфраструктури, страхові компанії, митні органи, органи державного нагляду). Кожен з цих суб'єктів наділений певним обсягом правосуб'єктності, що визначає їхні права та обов'язки. По-друге, об'єкт правовідносин — це те, з приводу чого виникають правовідносини. У транспортному праві це насамперед послуги з перевезення людей та вантажів різними видами транспорту, а також допоміжні послуги (зберігання вантажу, перевантаження, пакування, страхування). По-третє, зміст правовідносин складають права та обов'язки учасників, закріплені у законодавстві та договорах. Наприклад, право пасажирів на безпечне перевезення кореспондує обов'язку перевізника забезпечити таку безпеку.

Договірні правовідносини є серцевиною транспортного права, регулюючи безпосередню взаємодію між учасниками щодо надання та отримання

транспортних послуг. Вони базуються на принципах свободи договору, визначених статтею 627 ЦКУ, проте мають істотні особливості, зумовлені публічним характером транспортної діяльності.

1) Договори перевезення пасажирів та вантажів: Ці договори є основними у транспортній діяльності. Договір перевезення вантажу (ст. 909 ЦКУ) зобов'язує перевізника доставити довірений йому відправником вантаж до пункту призначення та видати його уповноваженій особі (одержувачу), а відправника — сплатити за перевезення. Наприклад, компанія "Агроекспорт" укладає договір з "Укрзалізницею" на перевезення 1000 тонн зерна з Вінниці до Одеського порту. Цей договір деталізує маршрут, терміни доставки, відповідальність сторін та вартість послуг. Договір перевезення пасажирів (ст. 910 ЦКУ) зобов'язує перевізника перевезти пасажирів до пункту призначення, а в разі здавання багажу — також доставити багаж, а пасажирів — сплатити встановлену плату. Типовим прикладом є купівля квитка на автобус Київ-Львів, що є конклюдентним укладенням договору перевезення пасажирів.

2) Договори транспортного експедирування: Регулюються Главою 65 ЦКУ (статті 929-931) та Законом України "Про транспортно-експедиторську діяльність". За цим договором, експедитор (наприклад, "Global Logistics Solutions") зобов'язується за плату та за рахунок клієнта (вантажовідправника або вантажоодержувача) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу. Це може включати вибір виду транспорту та маршруту, страхування вантажу, його зберігання, перевалку, митне оформлення. Наприклад, компанія "Техноімпорт" замовляє в експедитора організацію доставки партії електроніки з Китаю, що передбачає морське перевезення, портове оброблення, митне оформлення та подальшу автодоставку по Україні.

3) Договори фрахтування транспортних засобів: Відомі як чартер (наприклад, фрахтування судна за Кодексом торговельного мореплавства України, ст. 134-142) або оренда транспортних засобів з екіпажем. Цей договір передбачає надання перевізником (фрахтівником) іншому суб'єкту (фрахтувальнику) за плату усієї або частини місткості одного чи кількох транспортних засобів на

один або кілька рейсів для перевезення вантажів, пасажирів або багажу. Приклад: туристична компанія "Мандри" фрахтує цілий літак у "Міжнародних Авіаліній України" для чартерного рейсу до Єгипту для своїх клієнтів.

4) Договори оренди транспорту: Регулюються Главою 58 ЦКУ. Це договори, за якими одна сторона (орендодавець) передає або зобов'язується передати другій стороні (орендареві) майно (транспортний засіб) у користування за плату на певний строк. Якщо транспорт орендується з екіпажем, це по суті договір фрахтування. Приклад: будівельна компанія орендує вантажівку у приватної особи для внутрішніх перевезень на місяць.

Адміністративні правовідносини. Ці правовідносини виникають у сфері державного управління та контролю за транспортною діяльністю, метою яких є забезпечення публічного інтересу – безпеки, екології, рівності доступу та ефективності функціонування галузі. Суб'єктами цих відносин є органи державної влади та управління (Міністерство інфраструктури, Державна служба України з безпеки на транспорті "Укртрансбезпека"), а також транспортні підприємства та фізичні особи-перевізники.

- Ліцензування транспортної діяльності: Відповідно до Закону України "Про ліцензування видів господарської діяльності" та спеціальних законів (наприклад, "Про автомобільний транспорт"), деякі види перевезень (наприклад, внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів, небезпечних вантажів) підлягають обов'язковому ліцензуванню. Процедура включає подання заяви, комплексу документів (копії реєстраційних документів, дані про транспортні засоби, кваліфікацію персоналу) до відповідного органу ліцензування (наприклад, "Укртрансбезпеки"), який протягом 10 робочих днів приймає рішення про видачу ліцензії або відмову. Невиконання ліцензійних умов може призвести до штрафів або анулювання ліцензії.

- Державний контроль та нагляд: Здійснюється "Укртрансбезпекою" (колишня Державна інспекція України з безпеки на наземному транспорті) та іншими контролюючими органами. Метою є дотримання стандартів безпеки, правил дорожнього руху (для автомобільного транспорту), технічного стану транспортних засобів, дотримання режиму праці та відпочинку водіїв.

Прикладом є планові та позапланові перевірки автоперевізників на відповідність ліцензійним умовам або рейдові перевірки на дорогах щодо дотримання габаритно-вагових параметрів вантажів.

- Регулювання тарифів та маршрутів: Здійснюється органами державної влади та місцевого самоврядування, особливо щодо соціально значущих перевезень (громадський транспорт, приміське сполучення). Наприклад, формування тарифів на проїзд у міському електротранспорті або затвердження маршрутів для автобусних перевезень у межах області. Держава може встановлювати граничні тарифи або надавати субсидії.

- Забезпечення безпеки перевезень: Включає розробку та впровадження технічних регламентів, стандартів безпеки, правил експлуатації транспортних засобів, навчання та атестацію персоналу. Наприклад, регулярні технічні огляди транспортних засобів, медичні огляди водіїв, контроль за дотриманням правил перевезення небезпечних вантажів згідно з міжнародними та національними нормативними актами.

Майнові правовідносини. Ці відносини регулюють питання майнової відповідальності учасників транспортного процесу за невиконання або неналежне виконання договірних зобов'язань, а також за заподіяну шкоду (збитки) у процесі перевезення, зокрема:

- 1) відповідальність за збереження вантажів: перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу, пошкодження або псування вантажу з моменту його прийняття до перевезення і до моменту видачі одержувачу (ст. 924 ЦКУ). Винятки становлять обставини непереборної сили, властивості вантажу або вина відправника/одержувача. Наприклад, якщо під час залізничного перевезення 5 тонн цукру, вантаж прибув на станцію призначення з нестачею 100 кг, перевізник відшкодовує вартість нестачі, якщо не доведе, що це сталося з вини відправника (неналежне пакування) або одержувача;
- 2) відшкодування збитків при пошкодженні: якщо вантаж пошкоджений, але може бути використаний, перевізник відшкодовує різницю між його вартістю до пошкодження та вартістю після пошкодження, а також витрати, понесені на зменшення шкоди. Пошкодження транспортного

засобу перевізника з вини вантажовідправника (наприклад, через неправильне кріплення вантажу) також призводить до майнових правовідносин щодо відшкодування збитків;

- 3) страхування транспортних ризиків: є важливим механізмом мінімізації майнових ризиків. Може бути обов'язковим (наприклад, страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів – ОСЦПВВ) або добровільним (КАСКО, страхування вантажів – карго). За договором страхування (ст. 979 ЦКУ), страховик (наприклад, "Арсенал Страхування") зобов'язується виплатити страхову виплату при настанні страхового випадку. Наприклад, вантажовідправник страхує вантаж електроніки на суму 500 000 грн від ризиків крадіжки та пошкодження під час міжнародного перевезення;
- 4) компенсація затримок доставки: за несвоєчасну доставку вантажу або пасажирів перевізник несе відповідальність, встановлену законом або договором (ст. 922 ЦКУ). Це може бути штраф, пеня або відшкодування фактичних збитків. Наприклад, за затримку авіарейсу на 5 годин, пасажир може мати право на компенсацію згідно з Регламентом ЄС 261/2004 (якщо рейс підпадає під його дію) або національним законодавством, а вантажовідправник – на відшкодування штрафних санкцій, якщо договором передбачено строкову доставку товару, що затримався.

Правове регулювання транспортних відносин здійснюється на кількох рівнях, що формують ієрархічну та взаємоузгоджену систему. На національному рівні діє Цивільний кодекс України, який містить загальні норми про перевезення (наприклад, ст. 908 визначає загальні положення про договір перевезення) та договір транспортного експедирування. Більш деталізовані та спеціальні норми містяться у спеціальних транспортних кодексах та статутах для окремих видів транспорту: Повітряний кодекс України (регулює авіаперевезення), Кодекс торговельного мореплавства України (регулює морські перевезення), Статут залізниць України (регулює залізничні перевезення) та Закони України "Про автомобільний транспорт", "Про трубопровідний транспорт". Крім того, численні постанови Кабінету Міністрів України та відомчі нормативні акти

(наприклад, "Правила перевезення вантажів автомобільним транспортом") деталізують процедурні та технічні аспекти. На міжнародному рівні застосовуються двосторонні та багатосторонні конвенції та угоди, які забезпечують уніфікацію правил для міжнародних перевезень. Прикладами є: Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ, 1980 р.), Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (1999 р.), Гаазько-Вісбійські правила (для морських перевезень), Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ, 1956 р.). Україна є учасницею більшості цих міжнародних договорів, що забезпечує інтеграцію українського транспортного законодавства у міжнародну правову систему та дозволяє врегульовувати транскордонні перевезення. Наприклад, у 2023 році через українські порти було перевезено близько 60 млн тонн вантажів, значна частина яких здійснювалася за правилами міжнародних конвенцій.

Важливо! Транспортні правовідносини мають публічно-правовий характер у питаннях безпеки, ліцензування, державного нагляду та регулювання тарифів, оскільки тут домінують імперативні норми, спрямовані на захист суспільних інтересів. Водночас вони є приватноправовими (цивільно-правовими) у договірних відносинах між перевізником та споживачем послуг, де діє принцип диспозитивності, тобто сторони можуть самостійно визначати умови договору, що не суперечать законодавству. Наприклад, встановлення вимог до кваліфікації водіїв та обов'язкові технічні огляди транспортних засобів – це публічно-правові норми. Натомість, ціна перевезення вантажу між комерційними суб'єктами або умови відповідальності за затримку, якщо вони не суперечать закону, визначаються приватним договором, що є проявом приватноправового регулювання. Це розмежування є фундаментальним для розуміння природи та особливостей правового регулювання у транспортній сфері.

2. Поняття та види суб'єктів транспортного права

Суб'єкти транспортного права — це центральні фігури транспортних правовідносин, які уособлюють фізичні та юридичні особи, що беруть участь в організації, здійсненні та забезпеченні перевезень вантажів, пасажирів, багажу та пошти. Їхній правовий статус визначений нормами національного та міжнародного законодавства, що наділяє їх певними правами, обов'язками та відповідальністю. До таких суб'єктів належать: перевізники, що безпосередньо виконують транспортування; експедитори, які організують логістичні процеси; споживачі транспортних послуг, такі як пасажирів, вантажовідправники та вантажоодержувачі; а також органи державного управління, що регулюють та контролюють транспортну діяльність.

Функціонування транспортної системи неможливе без чіткого визначення ролі кожного з цих суб'єктів. Законодавство, зокрема Цивільний кодекс України (ЦКУ), Господарський кодекс України (ГКУ), спеціальні закони про окремі види транспорту (наприклад, Закони України «Про автомобільний транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про морські порти України», Повітряний кодекс України), а також підзаконні акти та міжнародні договори, формує комплексний механізм їх взаємодії. Кожна категорія суб'єктів наділена особливим правовим статусом, який визначає не лише їхні можливості та повноваження, а й міру відповідальності за порушення встановлених норм. Розглянемо кожен категорію окремо.

1. *Перевізники* є основними виконавцями транспортних послуг, що безпосередньо здійснюють транспортування вантажів, пасажирів, багажу та пошти. До них належать авіакомпанії, залізничні, автомобільні, морські та річкові транспортні підприємства. В Україні діяльність перевізників є ліцензованою, що передбачено Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності». Наприклад, для автомобільного перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та міжнародних перевезень вантажів потрібна відповідна ліцензія, що видається Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Цей орган перевіряє відповідність перевізника ліцензійним умовам, включаючи наявність необхідного транспорту,

кваліфікованого персоналу, системи контролю технічного стану транспортних засобів та дотримання норм безпеки руху.

Юридичний статус перевізника визначений, зокрема, статтею 910 ЦКУ, яка встановлює загальні положення про договір перевезення. Перевізник зобов'язується доставити довірений йому відправником вантаж до пункту призначення та видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а пасажирів — доставити до пункту призначення. Основними обов'язками перевізника є забезпечення безпеки перевезення, збереження вантажу та його своєчасна доставка. Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу або багажу, а також за прострочення доставки, встановлюється статтею 924 ЦКУ та спеціальними транспортними кодексами і статутами. Наприклад, для залізничних перевезень ці норми деталізовані у Статуті залізниць України. У випадку міжнародних перевезень, застосовуються норми міжнародних конвенцій, таких як Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) або Варшавська конвенція для авіаперевезень, які встановлюють обмеження відповідальності перевізника, як правило, на основі ваги вантажу.

2. **Експедитори** відіграють роль важливого посередника в транспортній логістиці, організовуючи перевезення вантажів за дорученням клієнта. Їхня діяльність регулюється Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність» та главою 65 ЦКУ. Відповідно до статті 929 ЦКУ, за договором транспортного експедирування одна сторона (експедитор) зобов'язується за плату і за рахунок другої сторони (клієнта) виконати або організувати виконання визначених договором послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу.

До типових послуг експедитора входять: вибір оптимального маршруту та виду транспорту, укладення договорів перевезення з перевізниками, оформлення транспортної та супровідної документації (наприклад, коносаментів, накладних, TIR Carnet), організація навантажувально-розвантажувальних робіт, складського зберігання, митного оформлення, страхування вантажу, а також інформування клієнта про рух вантажу. Експедитор може діяти від свого імені або від імені клієнта, що має важливе значення для розподілу відповідальності. Наприклад,

якщо експедитор укладає договір перевезення від свого імені, він несе відповідальність перед клієнтом за невиконання або неналежне виконання договору перевезення, але має право регресної вимоги до фактичного перевізника. Це особливо актуально в мультимодальних перевезеннях, де експедитор координує декілька видів транспорту та різних перевізників, забезпечуючи наскрізне доставлення вантажу «від дверей до дверей».

3. *Споживачі* транспортних послуг є кінцевими користувачами транспортної інфраструктури та послуг. Ця категорія поділяється на пасажирів, вантажовідправників та вантажоодержувачів. Їхні права та обов'язки визначені ЦКУ, Законом України «Про захист прав споживачів» та спеціальним транспортним законодавством, а саме:

- *пасажир* - фізичні особи, які використовують транспорт для переміщення. Їхні права включають право на безпечне перевезення, своєчасну доставку, отримання інформації про маршрут, розклад, тарифи, а також право на відшкодування збитків у випадку травм або загибелі (стаття 1200 ЦКУ). У випадку авіаперевезень, права пасажирів захищені Повітряним кодексом України та Монреальською конвенцією, які передбачають компенсацію за затримку, скасування рейсів або втрату багажу;
- *вантажовідправник* - особи, які здають вантаж до перевезення. Їхній основний обов'язок — надати перевізнику або експедитору вантаж у належній упаковці, маркуванні, з усіма необхідними документами та достовірною інформацією про властивості вантажу (стаття 917 ЦКУ). Невиконання цих обов'язків може призвести до відповідальності відправника, наприклад, за збитки, спричинені перевізнику через неналежну упаковку;
- *вантажодоержувач* - особи, уповноважені на отримання вантажу в пункті призначення. Їхнє основне право — отримати вантаж у належному стані та у встановлені строки. Вони також мають право пред'являти претензії перевізнику або експедитору у випадку втрати, нестачі, псування чи пошкодження вантажу, дотримуючись при цьому встановлених термінів та процедур.

Юридичний статус всіх суб'єктів транспортного права є комплексним і визначається багатоспоровою системою законодавства:

- 1) Цивільний кодекс України (ЦКУ): Встановлює загальні засади договірних відносин у сфері перевезення, визначає поняття договору перевезення, його сторони, основні права та обов'язки, а також загальні норми про відповідальність за порушення зобов'язань (Глава 64 "Перевезення" та Глава 65 "Транспортне експедирування"). Наприклад, стаття 909 ЦКУ визначає загальні положення про перевезення.
- 2) Спеціальні закони про транспорт: Сюди входять Закони України «Про автомобільний транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про трубопровідний транспорт», «Про морський та внутрішній водний транспорт», Повітряний кодекс України, Закони України «Про транспортно-експедиторську діяльність» та інші. Ці акти деталізують особливості правового регулювання кожного виду транспорту, ліцензійні умови, вимоги до безпеки, тарифи, порядок перевезення окремих видів вантажів (наприклад, небезпечних), а також спеціальні види відповідальності.
- 3) Міжнародні угоди: Україна є учасником численних міжнародних договорів, що регулюють міжнародні перевезення, таких як Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ), Монреальська конвенція 1999 року для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила). Ці угоди мають пріоритет над національним законодавством у випадку міжнародних перевезень (відповідно до статті 9 Конституції України).

Усі ці нормативно-правові акти в сукупності формують комплексну правову базу, що забезпечує функціонування транспортної галузі та захист прав усіх її учасників.

Органи державного управління транспортом виконують ключові функції регулювання, контролю та нагляду, забезпечуючи стабільне та безпечне функціонування всієї транспортної системи України. До них належать:

- 1) Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України: Формує державну політику у сфері транспорту, розробляє стратегії розвитку, нормативно-правові акти, координує роботу підвідомчих органів.
- 2) Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека): Здійснює державний нагляд (контроль) за дотриманням законодавства на автомобільному, міському електричному, залізничному, морському та річковому транспорті. Її функції включають: ліцензування транспортної діяльності (наприклад, автомобільних перевезень); проведення перевірок перевізників та їхнього транспорту на предмет дотримання вимог безпеки, габаритно-вагових норм, режиму праці та відпочинку водіїв; розгляд справ про адміністративні правопорушення.
- 3) Державна авіаційна служба України (Державіаслужба): Орган, який відповідає за реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації. Здійснює сертифікацію авіаційного персоналу та авіаційної техніки, ліцензування авіаперевезень, регулює використання повітряного простору, забезпечує авіаційну безпеку.
- 4) Морська адміністрація (Державна служба морського та річкового транспорту України): Відповідає за реалізацію державної політики у сферах морського та річкового транспорту, навігаційного та гідрографічного забезпечення, торговельного мореплавства, безпеки на морському та річковому транспорті. Видає дозволи, здійснює реєстрацію суден, контроль за дотриманням міжнародних стандартів.
- 5) Національне агентство України з питань виявлення, розшуку та управління активами, одержаними від корупційних та інших злочинів (АРМА): Може мати опосередкований вплив у випадку управління арештованими транспортними активами.

Ці органи відіграють критичну роль у забезпеченні належного функціонування ринку транспортних послуг, захисті прав споживачів та гарантуванні безпеки перевезень. Вони видають дозволи, сертифікати, встановлюють стандарти, проводять регулярні перевірки та застосовують санкції до порушників, що дозволяє підтримувати високий рівень надійності та ефективності транспортної системи.

3. Правове становище транспортних організацій

Транспортні організації посідають центральне місце в розгалуженій системі суб'єктів транспортного права. Їхній статус визначається не лише як звичайних господарюючих суб'єктів, а й як спеціалізованих учасників економічного обороту, які здійснюють професійну діяльність з перевезення пасажирів, багажу, пошти та вантажів. Правове становище цих організацій характеризується сукупністю публічних та приватних прав і обов'язків, що дозволяють їм ефективно функціонувати як у внутрішньому правовому полі України, так і в міжнародному транспортному просторі, забезпечуючи зв'язок між регіонами та країнами.

Це становище закріплено у таких ключових законодавчих актах, як Цивільний кодекс України (далі – ЦКУ), Господарський кодекс України (далі – ГКУ), Закони України «Про транспорт», «Про залізничний транспорт», «Про автомобільний транспорт», «Про повітряний транспорт», «Кодекс торговельного мореплавства України» та численні підзаконні нормативно-правові акти.

Процес функціонування транспортної організації включає кілька взаємопов'язаних етапів, кожен з яких регулюється окремими нормами права:

- 1) *Реєстрація та ліцензування*: Транспортна організація проходить обов'язкову державну реєстрацію як суб'єкт господарювання відповідно до Закону України «Про державну реєстрацію юридичних осіб, фізичних осіб – підприємців та громадських формувань». Після цього, залежно від виду діяльності, вона має отримати спеціальну ліцензію на право здійснення перевезень. Наприклад, для автомобільних перевезень такий дозвіл видає

Державна служба України з безпеки на транспорті («Укртрансбезпека») згідно з Законом України «Про ліцензування видів господарської діяльності». Ліцензійні умови вимагають наявності відповідної матеріально-технічної бази (транспортні засоби, стоянки, ремонтні потужності), кваліфікованого персоналу (водії, диспетчери, медичні працівники), а також фінансової спроможності та системи управління безпекою перевезень.

- 2) *Укладення договорів*: Отримавши право на ведення діяльності, організація набуває повноважень укладати договори перевезення з клієнтами (пасажирами, вантажовідправниками, вантажоодержувачами). Ці договори є основою для визначення умов доставки, термінів, вартості послуг, а також взаємної відповідальності сторін. До договорів перевезення застосовуються загальні положення ЦКУ про договір, а також спеціальні положення Глави 64 ЦКУ («Перевезення») та Глави 32 ГКУ («Перевезення вантажів»).
- 3) *Здійснення перевезень*: Безпосереднє виконання транспортних послуг вимагає від організації суворого дотримання встановлених технічних регламентів, стандартів безпеки та екологічних норм. Це включає належне технічне обслуговування транспортних засобів, дотримання режиму праці та відпочинку водіїв, правильне завантаження та кріплення вантажів, а також дотримання митних процедур для міжнародних перевезень. Наприклад, безпека дорожнього руху регламентується Законом України «Про дорожній рух», а технічні аспекти – правилами технічної експлуатації транспортних засобів відповідного виду транспорту.
- 4) *Відповідальність*: У разі порушення договірних зобов'язань або норм законодавства, транспортна організація несе встановлену законом та договором майнову, а в деяких випадках – адміністративну чи навіть кримінальну відповідальність перед клієнтами, державою та третіми особами. Це охоплює як прямі збитки, так і можливу упущену вигоду, якщо це передбачено договором або законом.

3.1. Права транспортних організацій

Права транспортних організацій є важливим елементом їхнього правового статусу, дозволяючи їм ефективно вести господарську діяльність та захищати свої інтереси:

- Отримувати плату за перевезення відповідно до встановлених тарифів, які можуть бути регульованими державою або договірними. Згідно зі статтею 916 ЦКУ, за перевезення вантажу, пасажирів, багажу, пошти стягується провізна плата.
- Вимагати від вантажовідправників (вантажодержувачів) достовірної інформації про властивості, масу, об'єм, умови зберігання та інші характеристики вантажу, необхідні для безпечного та належного перевезення (ст. 918 ЦКУ). Ненадання або надання недостовірної інформації може бути підставою для відмови у перевезенні або покладення відповідальності на відправника.
- Відмовити у перевезенні вантажу, якщо його властивості або упаковка не відповідають встановленим правилам, створюють загрозу для безпеки руху, інших вантажів, людей або навколишнього середовища (ст. 917 ЦКУ). Це право є важливим механізмом запобігання небезпечним ситуаціям.
- Затримувати вантаж або багаж до повного погашення провізної плати та інших належних перевізнику платежів, а також відшкодування витрат, пов'язаних із зберіганням вантажу (ст. 916, 922 ЦКУ). Це є одним із способів забезпечення виконання зобов'язань клієнтом.
- Залучати інших перевізників (субперевізників) для виконання частини або всього перевезення, особливо у разі мультимодальних або складних логістичних маршрутів, за умови збереження власної відповідальності перед замовником, якщо інше не передбачено договором (ст. 910 ЦКУ, що регулює передачу повноважень).
- Надавати додаткові послуги, пов'язані з перевезенням, такі як завантаження, розвантаження, зберігання вантажу, експедирування, страхування, митне оформлення, отримуючи за це додаткову плату.

3.2. *Обов'язки транспортних організацій*

Обов'язки транспортних організацій є ключовими для забезпечення належного функціонування транспортної системи та захисту прав споживачів:

- Доставити вантаж або пасажирів у пункт призначення у встановлений договором або законодавством строк. За порушення цього обов'язку перевізник несе відповідальність відповідно до статті 924 ЦКУ.
- Забезпечити збереження вантажів та багажу з моменту їх прийняття до перевезення і до видачі правоможній особі (ст. 924 ЦКУ). Це передбачає захист від втрати, нестачі, пошкодження або псування.
- Гарантувати безпеку пасажирів під час перевезення, що включає дотримання всіх норм технічної безпеки транспортних засобів, кваліфікацію персоналу та запобігання аварійним ситуаціям.
- Дотримуватися технічних, експлуатаційних та безпекових стандартів, що встановлюються державними органами (наприклад, ДСТУ, технічні регламенти, правила перевезень). Контроль за цим здійснює «Укртрансбезпека».
- Надавати повну та достовірну інформацію про умови перевезення, тарифи, графіки руху, правила перевезення багажу та інші важливі відомості, що дозволяють клієнтам свідомо користуватися послугами.
- Організувати належне інформування та обслуговування пасажирів на вокзалах, в аеропортах та під час руху, включаючи надання допомоги особам з обмеженими фізичними можливостями.
- Відшкодовувати збитки, завдані внаслідок невиконання або неналежного виконання своїх зобов'язань, відповідно до закону та договору.

Транспортні організації несуть підвищену відповідальність за належне виконання своїх зобов'язань. Згідно зі статтею 924 ЦКУ, перевізник відповідає за збереження вантажу, багажу, пошти з моменту прийняття їх до перевезення та до видачі одержувачеві, якщо не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися внаслідок обставин, яких перевізник не міг усунути або виникненню яких не міг запобігти. Розмір відповідальності перевізника, як правило, обмежується вартістю вантажу або певною сумою за одиницю ваги, якщо інше не передбачено законом або договором.

Приклад збитку та відповідальності: Припустимо, залізнична компанія, яка здійснювала перевезення дороговартісного промислового обладнання, затримала його доставку на два тижні. Внаслідок цього замовник (виробниче підприємство) був змушений припинити роботу однієї з виробничих ліній, що призвело до значних фінансових втрат. Відповідно до статті 924 ЦКУ та, якщо передбачено, статті 22 ЦКУ (відшкодування збитків), перевізник зобов'язаний відшкодувати не тільки штраф за прострочення доставки (якщо такий встановлено договором або Правилами перевезень), але й реальні збитки, завдані простоем виробництва. Це може включати упущену вигоду (неотриманий прибуток від реалізації продукції, яка не була вироблена), документально підтверджені витрати на оплату праці працівників, які перебували у вимушеному простої, та інші прямі збитки, що були прямою причиною затримки. Замовник має надати належні докази цих збитків, наприклад, контракти на постачання готової продукції, звіти про простій, розрахунки упущеної вигоди.

Важливою особливістю правового статусу транспортних організацій є необхідність дотримання численних міжнародних угод та конвенцій, які уніфікують правила перевезень та відповідальності у міжнародному сполученні.

Це дозволяє забезпечити єдині стандарти та вирішувати спори на міжнародному рівні:

- 1) Для залізничних перевезень: Діє Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ, COTIF), яка встановлює єдині правила для міжнародних перевезень пасажирів і вантажів залізничним транспортом. Україна є стороною цієї Конвенції, і її положення інтегровані в національне законодавство.
- 2) Для авіаперевезень: Основною є Варшавська конвенція 1929 року та її модифікація – Монреальська конвенція 1999 року, яка регулює міжнародні повітряні перевезення, визначаючи відповідальність авіаперевізника за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу та вантажу. Конвенція встановлює ліміти відповідальності та порядок пред'явлення претензій.
- 3) Для морських перевезень: Застосовуються Кодекс торговельного мореплавства України, а також міжнародні конвенції, такі як Гаазькі

правила, правила Гаага-Вісбі, Гамбурзькі правила (щодо перевезення вантажів морем), Міжнародна конвенція про рятування 1989 року, Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами 1976 року та інші.

- 4) Для автомобільних перевезень: Ключовою є Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ, CMR), яка визначає умови договору, відповідальність перевізника та порядок оформлення накладних для міжнародних автомобільних перевезень.

Ці документи встановлюють уніфіковані правила щодо документообігу (наприклад, міжнародна товарно-транспортна накладна CMR, коносамент), порядку пред'явлення претензій, лімітів відповідальності та механізмів вирішення спорів, що значно полегшує міжнародну торгівлю та логістику, мінімізуючи правові колізії.

Деталізація ліцензійних вимог є критично важливою для забезпечення якості та безпеки транспортних послуг. Окрім загальних вимог, транспортні організації повинні підтверджувати наявність:

- кваліфікованого персоналу: водії, що мають відповідні категорії та досвід, а також регулярно проходять медичні огляди та підвищення кваліфікації; інженерно-технічний персонал для обслуговування та ремонту транспортних засобів;
- справних та сертифікованих транспортних засобів: регулярне проходження технічного контролю, відповідність екологічним стандартам (наприклад, Євро-5, Євро-6 для автомобільних перевезень), наявність обов'язкових засобів контролю (тахографи, обмежувачі швидкості);
- системи управління якістю та безпекою перевезень: розроблені та впроваджені внутрішні процедури контролю, навчання персоналу, аналіз ризиків та запобігання інцидентам;
- фінансової спроможності: підтвердження наявності необхідних фінансових ресурсів для покриття операційних витрат, відшкодування можливих збитків, а також сплати страхових внесків, що є гарантією виконання зобов'язань перед клієнтами та державою.

4. Правове становище споживачів транспортних послуг

Споживачі транспортних послуг, що охоплюють пасажирів, вантажовідправників та вантажоодержувачів, є ключовими учасниками транспортних правовідносин, їхні права та законні інтереси знаходяться під особливим захистом держави. Цей захист реалізується через розгалужену систему законодавчих актів України, зокрема Цивільний кодекс України, Закони України "Про захист прав споживачів", "Про транспорт", "Про автомобільний транспорт", Статут залізниць України, Повітряний кодекс України та інші підзаконні нормативно-правові акти. Метою такого правового регулювання є забезпечення належної якості та безпеки транспортних послуг, прозорості умов їх надання, а також ефективних механізмів захисту інтересів споживачів у разі порушень з боку перевізників.

Держава, через свої контролюючі органи, такі як Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) та Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів, здійснює нагляд за дотриманням перевізниками встановлених стандартів та прав споживачів, забезпечуючи реалізацію принципу паритетності у відносинах між потужними транспортними організаціями та індивідуальними споживачами.

До основних категорій споживачів транспортних послуг, правове становище яких детально регламентується національним законодавством та міжнародними конвенціями, відносяться:

1) пасажирів - фізичні особи, які уклали договір перевезення пасажирів (придбали квиток) або іншим законним способом користуються транспортним засобом для переміщення себе та свого багажу. Їхні права гарантують не лише безпеку та комфорт під час поїздки, а й вичерпне інформування про всі аспекти надання послуги. Правовий захист пасажирів є одним із найбільш розвинутих напрямків транспортного законодавства, що відображає значну соціальну важливість забезпечення їхніх інтересів;

2) вантажовідправники - юридичні або фізичні особи, які за договором перевезення вантажу передають його перевізнику для доставки в зазначене місце

призначення. Вантажовідправники мають право вимагати неухильного дотримання строків доставки, збереження вантажу протягом усього маршруту, а також отримання достовірної інформації про хід перевезення та його умови. Від їхньої коректної взаємодії з перевізником залежить ефективність логістичних ланцюгів та безперервність економічних процесів;

3) вантажоодержувачі - юридичні або фізичні особи, уповноважені на отримання вантажу у пункті призначення. Їхнє основне право полягає у вимозі видачі вантажу в належному стані, відповідно до товаросупровідних документів та умов договору перевезення. У випадку виявлення пошкоджень, недостачі або втрати вантажу, вантажоодержувачі мають право на пред'явлення претензій та отримання відшкодування збитків від перевізника, що є важливим елементом механізму захисту інтересів у сфері вантажних перевезень.

Пасажири як споживачі транспортних послуг мають комплекс законодавчо закріплених прав, які деталізовані у статті 910 Цивільного кодексу України (далі — ЦКУ) та у відповідних транспортних статутах і кодексах (наприклад, стаття 102 Повітряного кодексу України, статті 120-123 Статуту залізниць України). Вони мають право отримати місце у транспортному засобі відповідно до придбаного квитка, що передбачає відповідність класу обслуговування та характеристик місця заявленим при покупці. Також, пасажир має право безоплатно перевозити одну дитину віком до 6 років, якщо вона не займає окремого місця, пред'явивши документ, що підтверджує вік дитини. Крім того, пасажири мають право отримувати повну та достовірну інформацію про час і місце відправлення, тривалість поїздки, розклад руху, зупинки по маршруту, а також про можливі затримки чи зміни у розкладі. Пасажир також має право на відмову від поїздки з поверненням коштів за квиток у порядку, встановленому законодавством та правилами перевізника, з урахуванням строків повідомлення про відмову та можливих сервісних зборів, що є важливим елементом гнучкості та захисту інтересів споживачів.

4.1. Права пасажирів

1) Отримати місце згідно з квитком: Пасажир має право на місце, що відповідає класу, типу та номеру, зазначеному у квитку. У разі ненадання

такого місця перевізник зобов'язаний запропонувати рівноцінну альтернативу або повернути повну вартість квитка (стаття 918 ЦКУ).

- 2) Безоплатне перевезення дитини до 6 років: За умови, що дитина не займає окремого місця і супроводжується дорослим пасажиром. Перевізник може вимагати пред'явлення свідоцтва про народження дитини або іншого документа, що підтверджує її вік.
- 3) Провезення багажу в межах норм: Пасажир має право безоплатно перевозити ручну поклажу та оплачений багаж у межах встановлених перевізником норм (вага, габарити). За перевищення норм стягується додаткова плата. Перевізник несе відповідальність за збереження багажу з моменту його прийняття до перевезення до моменту видачі (стаття 923 ЦКУ).
- 4) Інформація про розклад та маршрут: Перевізник зобов'язаний надавати пасажирам своєчасну та чітку інформацію про розклад руху, маршрут, вартість квитків, умови перевезення, можливі зміни та затримки. Ця інформація має бути доступною на станціях, зупинках, у транспортних засобах та на офіційних веб-ресурсах.
- 5) Безпечні умови перевезення: Це одне з фундаментальних прав. Перевізник зобов'язаний забезпечити технічну справність транспортних засобів, кваліфікований персонал та дотримання всіх норм безпеки, що регламентуються відповідними державними стандартами та правилами. Невиконання цієї вимоги тягне за собою відповідальність за заподіяння шкоди життю та здоров'ю пасажирів (стаття 1166 ЦКУ).
- 6) Відмова від поїздки з поверненням коштів: Пасажир має право відмовитися від поїздки до її початку або під час неї. Порядок повернення коштів, включаючи можливі утримання та сервісні збори, регулюється правилами перевізника та законодавством (наприклад, для залізничного транспорту — Порядок повернення проїзних документів, затверджений Міністерством інфраструктури).
- 7) Одна зупинка з подовженням квитка: Це право, передбачене, зокрема, для залізничних перевезень. Пасажир може зробити зупинку в дорозі терміном

до 10 днів з подовженням строку дії квитка, письмово повідомивши про це перевізника та сплативши збір за переоформлення.

- 8) Компенсація за затримки та скасування: У разі затримки або скасування рейсу з вини перевізника, пасажир має право на компенсацію, що може включати повернення вартості квитка, відшкодування додаткових витрат (наприклад, на проживання, харчування), а також компенсацію моральної шкоди згідно зі статтею 22 Закону України "Про захист прав споживачів" та статті 920 ЦКУ, яка передбачає відповідальність перевізника за невиконання або неналежне виконання зобов'язань.

4.2. Права вантажних клієнтів (Вантажовідправників та Вантажоодержувачів)

- 1) Своєчасна доставка вантажу: Перевізник зобов'язаний доставити вантаж у строк, встановлений договором або законодавством. За порушення строків доставки вантажовідправник або вантажоодержувач має право на відшкодування збитків (стаття 919 ЦКУ, стаття 14 Закону України "Про транспорт").
- 2) Збереження вантажу під час перевезення: Перевізник несе повну відповідальність за втрату, недостачу або пошкодження вантажу з моменту його прийняття до перевезення і до моменту видачі одержувачу. Винятки становлять випадки, коли втрата чи пошкодження сталися внаслідок обставин, які перевізник не міг відвернути або усунення яких від нього не залежало (наприклад, недоліки тари, властивості вантажу, форс-мажор) (стаття 924 ЦКУ).
- 3) Отримання інформації про умови перевезення: Вантажні клієнти мають право на отримання повної інформації про тарифи, правила перевезення, місцезнаходження вантажу в дорозі, а також про можливі перешкоди для доставки.
- 4) Страхування вантажу: Хоча страхування вантажу не є обов'язком перевізника (якщо інше не передбачено договором), вантажовідправник має право застрахувати свій вантаж у страховій компанії для додаткового

захисту від ризиків втрати або пошкодження. Перевізник може надавати послуги зі страхування або сприяти їх організації.

- 5) Перевірка вантажу при видачі: Вантажоодержувач має право перевірити вантаж при його отриманні на предмет відповідності кількості, ваги, цілісності упаковки та стану. Усі виявлені невідповідності мають бути зафіксовані у комерційному акті або іншому документі, що є підставою для пред'явлення претензії.
- 6) Відшкодування збитків при пошкодженні: У разі пошкодження вантажу перевізник відшкодовує збитки у розмірі суми, на яку зменшилася його вартість. При повній втраті вантажу відшкодовується його дійсна вартість (стаття 924 ЦКУ). Для міжнародних перевезень застосовуються спеціальні конвенції, такі як КДПВ для автомобільних перевезень, які встановлюють обмеження відповідальності перевізника.
- 7) Зміна умов договору за згодою сторін: Вантажні клієнти та перевізник можуть за взаємною згодою змінити умови договору перевезення (наприклад, маршрут, одержувача, строк доставки) до моменту видачі вантажу.
- 8) Відмова від перевезення до його початку: Вантажовідправник має право відмовитися від перевезення вантажу до його фактичного відправлення, сплативши перевізнику витрати, пов'язані з такою відмовою.

Цивільний кодекс України, зокрема Глави 61-64, детально регламентує права та обов'язки сторін договору перевезення. Наприклад, стаття 911 ЦКУ підкреслює, що умови перевезення вантажу, пасажирів і багажу окремими видами транспорту, а також відповідальність сторін, визначаються ЦКУ, іншими законами, транспортними кодексами (статутами) та правилами, що видаються відповідно до них. Пасажир має право зробити одну зупинку в дорозі з подовженням строку дії квитка, повідомивши про це перевізника, як правило, через відповідну службу або каса перевізника. Це право є важливим для пасажирів, які подорожують на великі відстані і потребують перерви. У разі відмови від поїздки, пасажир може повернути квиток і отримати назад сплачені кошти з утриманням встановленого збору, розмір якого залежить від часу, що

залишився до відправлення. Наприклад, якщо до відправлення поїзда залишилося більше 24 годин, пасажиру може бути повернуто 100% вартості квитка (без вартості сервісних послуг). При поверненні квитка менш ніж за 24 години, але більше ніж за 6 годин, може утримуватися 50% вартості. Ці норми захищають інтереси споживачів та дозволяють гнучко планувати поїздки, мінімізуючи фінансові втрати.

Практичний приклад: Якщо пасажир придбав квиток на потяг "Київ-Львів" вартістю 800 грн. і за 72 години до відправлення вирішив відмовитися від поїздки, він має право повернути квиток та отримати назад близько 780 грн (800 грн мінус незначний сервісний збір). Однак, якщо відмова відбулася за 5 годин до відправлення, згідно з внутрішніми правилами "Укрзалізниці" та чинним законодавством, розмір повернення може становити 25% від вартості квитка або менше, з урахуванням штрафних санкцій та сервісних зборів. Це демонструє важливість своєчасного повідомлення про відмову для мінімізації фінансових втрат.

Вантажовідправники та вантажоодержувачі також мають широкі права, що деталізовані у статтях 917-925 ЦКУ та у відповідних транспортних статутах (наприклад, Статут автомобільного транспорту). Вони можуть вимагати своєчасного перевезення вантажу відповідно до умов договору, які чітко прописуються у транспортній накладній (CMR для міжнародних автомобільних перевезень). Клієнти мають право отримувати інформацію про місцезнаходження вантажу під час транспортування через системи відстеження, що є стандартом у сучасній логістиці, а також вимагати видачі вантажу в пункті призначення у цілісності та збереженості. У разі втрати, недостачі або пошкодження вантажу вони мають право на відшкодування збитків у розмірі, встановленому законом або договором. Наприклад, стаття 924 ЦКУ передбачає, що у разі втрати або недостачі вантажу перевізник відшкодовує його дійсну вартість, а в разі пошкодження — суму, на яку зменшилася його вартість.

Серед важливих аспектів прав споживачів, які потребують деталізації, варто виділити:

- 1) повернення 100% коштів за відмову від поїздки за 3 або більше днів до відправлення - це правило застосовується до багатьох видів транспорту (зокрема, залізничного та автобусного), але може мати нюанси залежно від внутрішніх правил перевізника та вартості сервісних послуг, які часто не підлягають поверненню. Наприклад, для авіап перевезень умови повернення можуть значно відрізнятись залежно від тарифного плану квитка;
- 2) право на безоплатне перевезення дитини пасажиром віком до 6 років - це право реалізується за умови, що дитина не займає окремого місця. Якщо батьки бажають, щоб дитина мала окреме місце, необхідно придбати дитячий квиток зі знижкою, розмір якої також регламентується правилами перевізника;
- 3) право пасажира на одну зупинку з подовженням терміну дії квитка - це право, хоч і закріплене законодавчо для окремих видів транспорту (наприклад, залізничного), вимагає дотримання встановленої процедури оформлення у перевізника. Важливою умовою є своєчасне повідомлення перевізника та переоформлення квитка, що зазвичай супроводжується сплатою невеликого збору.

Законодавство України передбачає ефективні механізми захисту прав споживачів транспортних послуг. У разі порушення їхніх прав споживачі можуть звернутися до перевізника з письмовою претензією, до якої додаються копії документів, що підтверджують порушення (квитки, акти про пошкодження вантажу, чеки тощо). Строк розгляду претензії зазвичай становить 30 днів. При незадовільному вирішенні питання або відмові у задоволенні претензії споживачі мають право звернутися до суду з позовною заявою. Згідно зі статтею 1170 ЦКУ, перевізник несе майнову відповідальність за шкоду, завдану неналежним виконанням договору перевезення. Передбачена можливість компенсації не тільки прямих збитків (реальні збитки), але й упущеної вигоди, а також моральної шкоди у випадках, передбачених законом, зокрема Законом України "Про захист прав споживачів". Держава через контролюючі органи, такі як Укртрансбезпека, здійснює нагляд за дотриманням перевізниками прав

споживачів та може застосовувати адміністративні санкції до порушників (штрафи, приписи про усунення порушень).

У разі систематичного або грубого порушення прав споживачів транспортна організація може бути притягнута до адміністративної відповідальності відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення, а в окремих випадках — позбавлена ліцензії на здійснення перевезень за рішенням відповідного органу ліцензування. Такі заходи є суттєвим стримуючим фактором для недобросовісних перевізників. Для підтримання належного правового статусу та функціонування транспортні організації повинні підтверджувати наявність кваліфікованого персоналу, що пройшов відповідне навчання та атестацію, справних транспортних засобів, які регулярно проходять технічний огляд, системи управління якістю та безпекою перевезень, а також фінансову спроможність виконувати свої зобов'язання та відшкодовувати можливі збитки. Ці вимоги є частиною ліцензійних умов та контролюються державними органами.

Запитання для самоконтролю

1. Дайте визначення поняття "суб'єкти транспортного права" та охарактеризуйте їхню роль у системі транспортних правовідносин. Які основні категорії суб'єктів транспортного права ви можете назвати?
2. Розкрийте правовий статус перевізників як суб'єктів транспортного права. Які основні права та обов'язки перевізників закріплені у Цивільному кодексі України? Наведіть конкретні приклади застосування статей 908-924 ЦКУ у практиці перевізників.
3. Поясніть сутність та особливості транспортних правовідносин. Які три основні елементи складають структуру транспортних правовідносин? Чим відрізняються договірні, адміністративні та майнові транспортні правовідносини?
4. Охарактеризуйте правове становище транспортно-експедиторських організацій. Які послуги надають експедитори згідно з Законом України

"Про транспортно-експедиторську діяльність" та главою 65 ЦКУ? У чому полягає відмінність між діяльністю експедитора та перевізника?

5. Які органи державного управління здійснюють регулювання та контроль у сфері транспорту в Україні? Розкрийте функції та повноваження Державної служби України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) та Державної авіаційної служби України.
6. Розкрийте зміст договору перевезення вантажу відповідно до статті 909 ЦКУ. Які основні права та обов'язки виникають у вантажовідправника, перевізника та вантажоодержувача за цим договором? Наведіть практичний приклад укладення та виконання договору перевезення вантажу.
7. Які види відповідальності несе перевізник за невиконання або неналежне виконання договору перевезення? Проаналізуйте положення статті 924 ЦКУ щодо відповідальності перевізника за втрату, нестачу або пошкодження вантажу. У яких випадках перевізник звільняється від відповідальності?
8. Охарактеризуйте правове становище пасажирів як споживачів транспортних послуг. Які основні права пасажирів закріплені у статті 910 ЦКУ та спеціальному транспортному законодавстві? Які механізми захисту прав пасажирів передбачені законодавством України?
9. Поясніть особливості правового регулювання міжнародних перевезень. Які основні міжнародні конвенції застосовуються до різних видів транспорту (автомобільного, залізничного, повітряного, морського)? Як співвідносяться норми міжнародних договорів та національного законодавства України у сфері транспорту?
10. Охарактеризуйте механізм страхування транспортних ризиків. Які види страхування застосовуються у транспортній сфері (ОСЦПВВ, КАСКО, карго-страхування)? Яка роль страхування у мінімізації майнових ризиків учасників транспортних правовідносин?

11. Які права має вантажовідправник щодо зміни умов договору перевезення та розпорядження вантажем у дорозі? Які обмеження встановлені законодавством для реалізації цих прав?
12. Проаналізуйте правові наслідки затримки доставки вантажу або пасажирів. Які види компенсацій та відшкодувань передбачені статтею 922 ЦКУ та спеціальним транспортним законодавством? Наведіть приклад розрахунку збитків при затримці доставки вантажу.
13. Які санкції можуть бути застосовані до транспортних організацій за порушення прав споживачів транспортних послуг?

ТЕМА 4. ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРАВОВІ ОСНОВИ ДІЯЛЬНОСТІ ТРАНСПОРТУ В УКРАЇНІ

1. Поняття та структура Єдиної транспортної системи України.
2. Мета, завдання та форми публічного адміністрування в галузі транспорту.
3. Органи, що здійснюють управління транспортом, їх структура і повноваження.
4. Повноваження органів місцевого самоврядування в управлінні місцевим пасажирським транспортом.

Транспортна система України є не просто важливою складовою, а справжнім хребтом економічної інфраструктури, що забезпечує безперервну мобільність населення, ефективне переміщення вантажів та інтеграцію країни у глобальні економічні процеси. Вона відіграє ключову роль не лише у підтримці економічного зростання, а й у забезпеченні національної безпеки, територіальної цілісності та соціальної стабільності. Ця галузь, яка охоплює всі види перевезень — від залізничних магістралей до повітряних коридорів — є критично важливою для функціонування промисловості, сільського господарства, торгівлі та життєдіяльності кожного громадянина.

З економічної точки зору, транспортний сектор генерує значну частину ВВП України, створюючи сотні тисяч робочих місць і залучаючи мільярди доларів інвестицій. Він є ключовим для міжнародної торгівлі, забезпечуючи експорт української продукції на світові ринки та імпорт життєво необхідних товарів. До повномасштабного вторгнення транспортний комплекс активно розвивався, намагаючись подолати наслідки радянської спадщини та інтегруватися в європейську транспортну мережу. Однак сучасні геополітичні події кардинально змінили ландшафт, висунувши нові виклики та пріоритети, зокрема щодо розвитку альтернативних логістичних маршрутів та посилення стійкості інфраструктури.

Вивчення організаційно-правових основ діяльності транспорту допомагає зрозуміти складні механізми управління, регулювання та розвитку цієї стратегічно важливої галузі. Це дозволяє не тільки виявити її потенціал та існуючі виклики, а й сформувані обґрунтовані стратегії для модернізації, підвищення ефективності та адаптації до динамічних внутрішніх та зовнішніх умов. З огляду на євроінтеграційні прагнення України, гармонізація національного транспортного законодавства з нормами ЄС стає одним із головних завдань, що відкриває шлях до повноцінного використання транзитного потенціалу країни та інтеграції у загальноєвропейський транспортний простір.

1. Поняття та структура Єдиної транспортної системи України

Єдина транспортна система України (ЄТСУ) є однією з найважливіших складових національної економіки та інфраструктури, що виконує функції життєзабезпечення держави, її оборони та соціально-економічного розвитку. Вона являє собою складний, багатокomпонентний і динамічний комплекс, що охоплює не лише різноманітні види транспорту, але й усю необхідну для їхнього функціонування інфраструктуру, а також систему управління, регулювання та нормативно-правове поле. Ця інтегрована система призначена для ефективного та безперебійного переміщення вантажів і пасажирів по всій території країни,

забезпечуючи зв'язок між регіонами, промисловими та аграрними підприємствами, культурними центрами та міжнародними партнерами.

Фундаментальне значення ЄТСУ полягає в її здатності формувати єдиний економічний простір, сприяти територіальній інтеграції, підвищувати мобільність населення та конкурентоспроможність українських товарів на внутрішньому та зовнішніх ринках. Вона є ключовим інструментом для реалізації зовнішньоекономічної діяльності, забезпечуючи експортно-імпортні операції та транзитний потенціал країни. Розвиток та модернізація ЄТСУ є критично важливими для сталого зростання національної економіки, залучення інвестицій та підвищення якості життя громадян. Євроінтеграційні прагнення України вимагають гармонізації транспортного законодавства та інфраструктури зі стандартами ЄС, що відкриває нові можливості для повноцінного використання транзитного потенціалу та інтеграції у загальноєвропейський транспортний простір.

1.1. Основні види транспорту в ЄТСУ

Транспортна система України включає п'ять основних видів транспорту, кожен з яких відіграє унікальну роль у задоволенні специфічних транспортних потреб країни. Їхня інтеграція та взаємодія забезпечують синергетичний ефект, дозволяючи оптимізувати логістичні ланцюжки та досягати високої ефективності перевезень.

1. Автомобільний транспорт

Автомобільний транспорт є найбільш гнучким і доступним видом транспорту, що забезпечує значну частку пасажирообігу (понад 45%) та вантажообігу, особливо на короткі та середні відстані. Його основні переваги полягають у високій маневреності, можливості доставки "від дверей до дверей", а також у здатності обслуговувати практично будь-які населені пункти та об'єкти інфраструктури, де є дорожня мережа. Парк автомобільного транспорту України включає легкові автомобілі, автобуси, вантажні автомобілі різної тоннажності та спеціалізовану техніку. Однак цей вид транспорту стикається з проблемами, пов'язаними з якістю дорожнього покриття, високою собівартістю перевезень на великі відстані, значним впливом на екологію та потребою в постійних

інвестиціях у дорожню інфраструктуру. Останніми роками спостерігається тенденція до зростання частки перевезень вантажів автомобільним транспортом, особливо у сегменті міжнародних перевезень, що пов'язано з підвищенням ефективності логістичних операторів та інтеграцією до європейських транспортних мереж.

- Статистика та інфраструктура: загальна протяжність автомобільних доріг України до повномасштабного вторгнення перевищувала 169 тис. км, з яких близько 50 тис. км – дороги державного значення. Прикладами ключових маршрутів є міжнародні траси М-03 Київ – Харків – Довжанський, М-06 Київ – Чоп, М-05 Київ – Одеса, які є частиною міжнародних транспортних коридорів. Щорічний обсяг перевезення вантажів автомобільним транспортом до війни становив близько 700 млн тонн, а пасажирів – понад 2 млрд осіб.
- Історичний розвиток: розвиток автомобільного транспорту в Україні розпочався в першій половині 20 століття, прискорившись у радянський період, коли було побудовано значну частину дорожньої мережі. Після здобуття незалежності мережа страждала від недофінансування, що призвело до її значного зносу.
- Сучасний стан та виклики: війна призвела до значних руйнувань дорожньої інфраструктури, зокрема мостів та шляхопроводів. Основними викликами залишаються відновлення зруйнованих доріг, підвищення їхньої якості, боротьба з перевантаженням транспортних засобів, екологічний вплив та впровадження сучасних систем управління рухом.
- Проекти модернізації та технологічні інновації: Програма "Велике будівництво" до війни значно покращила стан доріг. Наразі пріоритетом є відновлення та будівництво об'їзних доріг. Впроваджуються інтелектуальні транспортні системи (ІТС), системи електронного збору плати за проїзд (для деяких ділянок), GPS-моніторинг вантажів та використання електромобілів.
- Міжнародні зв'язки та регулювання: автомобільний транспорт інтегрований у європейську мережу через прикордонні переходи та участь

у міжнародних конвенціях (наприклад, МДП). Регулюється Законом України "Про автомобільний транспорт", Правилами дорожнього руху та міжнародними угодами, гармонізованими з нормами ЄС.

- Економічні та екологічні аспекти: автомобільний транспорт є одним з найбільших споживачів пального та джерелом викидів CO₂, що вимагає впровадження нових екологічних стандартів (Євро-5, Євро-6) та розвитку електротранспорту. Його економічне значення особливо зросло для експортних поставок після блокування морських портів.

2. *Залізничний транспорт*

Залізничний транспорт є ключовим видом транспорту для вантажних перевезень великих обсягів на середні та значні відстані, а також для міжміських та міжнародних пасажирських маршрутів. Державне акціонерне товариство "Укрзалізниця" є монополістом у цій сфері та володіє однією з найбільших залізничних мереж у Європі, що має стратегічне значення для економіки та обороноздатності країни. Переваги залізничного транспорту включають високу пропускну здатність, відносно низьку собівартість перевезень масових вантажів (вугілля, руда, зерно, будівельні матеріали), а також екологічність порівняно з автомобільним транспортом. Залізниці України забезпечують транспортні зв'язки з країнами Європи та Азії, використовуючи як європейську (1435 мм), так і радянську (1520 мм) колію, що створює певні виклики та можливості для інтеграції. Модернізація рухомого складу, електрифікація шляхів та цифровізація управління є пріоритетними напрямками розвитку.

- Статистика та інфраструктура: загальна експлуатаційна довжина залізничних колій України становить понад 20 тис. км, з них понад 9 тис. км електрифіковано. Парк рухомого складу включає тисячі локомотивів (тепловози, електровози) та десятки тисяч вантажних вагонів. До війни "Укрзалізниця" перевозила понад 150 млн тонн вантажів та близько 160 млн пасажирів щорічно. Важливими об'єктами є залізничні вузли, сортувальні станції та мости, а також прикордонні переходи з країнами ЄС.
- Історичний розвиток: Залізниці в Україні почали розвиватися у другій половині 19 століття, ставши основою промислового розвитку. Радянська

епоха розширила мережу, орієнтуючи її на перевезення сировини на схід. Після 1991 року "Укрзалізниця" зіткнулася з проблемою зносу інфраструктури та рухомого складу.

- Сучасний стан та виклики: залізничний транспорт відіграв ключову роль у забезпеченні логістики під час війни, забезпечуючи евакуацію та доставку гуманітарної допомоги. Однак значні ділянки інфраструктури були пошкоджені. Виклики включають модернізацію та оновлення застарілого рухомого складу, електрифікацію нових ділянок, адаптацію до європейської ширини колії на західних напрямках та підвищення ефективності управління.
- Проекти модернізації та технологічні інновації: триває електрифікація нових ділянок, закупівля нового пасажирського та вантажного рухомого складу (наприклад, потяги Stadler, локомотиви General Electric). Впроваджуються цифрові системи управління рухом, електронні квитки та моніторинг вантажів. Проекти зі створення інтермодальних терміналів на кордоні з ЄС для перевантаження з 1520 мм на 1435 мм колію є пріоритетними.
- Міжнародні зв'язки та регулювання: Україна є важливою частиною міжнародних залізничних коридорів (наприклад, TEN-T мережі). Існують залізничні переходи з усіма сусідніми країнами. Регулюється Законом України "Про залізничний транспорт" та міжнародними конвенціями, такими як COTIF (Конвенція про міжнародні залізничні перевезення).
- Економічні та екологічні аспекти: "Укрзалізниця" є одним з найбільших роботодавців та платників податків в Україні. Залізничний транспорт вважається більш екологічним порівняно з автомобільним, особливо при використанні електричної тяги.

3. Повітряний транспорт

Повітряний транспорт забезпечує швидкі міжнародні та внутрішні пасажирські перевезення, а також є незамінним для термінової доставки цінних вантажів. До війни в Україні функціонувала розгалужена мережа аеропортів (зокрема, міжнародні аеропорти "Бориспіль", "Київ" (Жуляни), "Одеса", "Львів"

тощо), що були важливими хабами для бізнесу, туризму та дипломатичних місій. Переваги цього виду транспорту — це висока швидкість, можливість покривати великі відстані за короткий час та високий рівень комфорту для пасажирів. Однак висока собівартість, залежність від погодних умов та необхідність значних інвестицій в аеропортову інфраструктуру та авіапарк є його основними обмеженнями. Зважаючи на поточні обставини, відновлення та розвиток повітряного транспорту стане одним із ключових елементів післявоєнної відбудови та європейської інтеграції України.

- Статистика та інфраструктура: до війни в Україні діяло понад 20 аеропортів з постійним авіасполученням, серед яких "Бориспіль" (КВР) був найбільшим міжнародним хабом, обслуговуючи близько 60% пасажиропотоку (до 15 млн пасажирів на рік). Загальний пасажиропотік країни до війни перевищував 20 млн осіб на рік.
- Історичний розвиток: комерційна авіація в Україні почала розвиватися в 1920-х роках. Радянський період створив мережу аеропортів, орієнтованих на внутрішні перевезення. Після 1991 року галузь пройшла через складну трансформацію з приватизацією авіакомпаній та модернізацією основних міжнародних аеропортів.
- Сучасний стан та виклики: з початком повномасштабного вторгнення повітряний простір України закрито для цивільних польотів, а багато аеропортів зазнали руйнувань. Головним викликом є відновлення інфраструктури та забезпечення безпеки польотів після завершення війни.
- Проекти модернізації та технологічні інновації: До війни проводилася модернізація терміналів та злітно-посадкових смуг, впровадження сучасних систем навігації та керування повітряним рухом. Після війни очікується масштабне відновлення з акцентом на енергоефективність та цифровізацію.
- Міжнародні зв'язки та регулювання: Україна є членом ІКАО (Міжнародної організації цивільної авіації) та стороною Чиказької конвенції. Двосторонні угоди про повітряне сполучення та імплементація стандартів

Євроконтролю забезпечують інтеграцію в європейську систему. Регулюється Повітряним кодексом України.

- Економічні та екологічні аспекти: повітряний транспорт створює значну кількість робочих місць, сприяє туризму та діловій активності. Однак він є джерелом шуму та викидів парникових газів, що стимулює розробку більш екологічних літаків та впровадження "зелених" технологій в аеропортах.

4. Водний транспорт (Морський та Річковий)

Водний транспорт, що поділяється на морський та річковий, відіграє критично важливу роль у зовнішньоекономічній діяльності України та забезпеченні внутрішніх перевезень масових вантажів. Морський транспорт здійснюється через порти Чорного та Азовського морів (наприклад, Одеса, Чорноморськ, Миколаїв, Маріуполь, Бердянськ до окупації), забезпечуючи переважну більшість експортно-імпортних операцій. Він є найдешевшим видом транспорту для перевезення великих обсягів вантажів (нафта, зерно, метал, контейнери) на міжконтинентальні відстані. Річковий транспорт, зосереджений переважно на річці Дніпро, дозволяє транспортувати вантажі всередині країни та до міжнародних морських портів, зменшуючи навантаження на залізничний та автомобільний транспорт. Однак, річковий транспорт потребує днопоглиблювальних робіт, модернізації шлюзів та портової інфраструктури. Обидва види водного транспорту стикаються з викликами, пов'язаними з навігаційними обмеженнями, геополітичною ситуацією та необхідністю дотримання міжнародних морських конвенцій.

- Статистика та інфраструктура: Україна має понад 13 морських торговельних портів та розгалужену мережу річкових портів (на Дніпрі, Південному Бузі, Дунаї). До війни морські порти обробляли понад 150 млн тонн вантажів щорічно, забезпечуючи до 70% зовнішньоторговельного вантажообігу. Найбільші порти: Одеса, Чорноморськ, Південний, Миколаїв. Річковий транспорт перевозив до 5-7 млн тонн вантажів.
- Історичний розвиток: річкове судноплавство на Дніпрі має тисячолітню історію. Морські порти активно розвивалися з 18-19 століть, особливо Одеса. Радянський період розширив портову інфраструктуру та створив

потужний торговельний флот. Після 1991 року флот значно скоротився, але портова інфраструктура зберегла своє значення.

- Сучасний стан та виклики: блокування та окупація морських портів Чорного та Азовського морів російськими військами стало величезним викликом, що вимагає розробки нових логістичних маршрутів та посилення ролі річкового транспорту. Необхідна модернізація шлюзів, днопоглиблювальні роботи та оновлення портового обладнання.
- Проекти модернізації та технологічні інновації: до війни активно розвивалися приватні портові термінали. Проекти модернізації передбачають автоматизацію портових операцій, впровадження ГІС-систем для управління річковим рухом, використання безпілотних суден у перспективі.
- Міжнародні зв'язки та регулювання: морський транспорт є ключовим для міжнародної торгівлі. Україна є стороною міжнародних конвенцій (SOLAS, MARPOL). Річковий транспорт інтегрований з європейською системою через Дунай. Регулюється Кодексом торговельного мореплавства України та Законом "Про внутрішній водний транспорт".
- Економічні та екологічні аспекти: водний транспорт є найменш екологічно шкідливим для перевезення масових вантажів. Його відновлення має вирішальне значення для економічного відродження та експортного потенціалу країни.

5. Трубопровідний транспорт

Трубопровідний транспорт є спеціалізованим видом транспорту, призначеним для перекачування рідких і газоподібних вантажів, таких як нафта, природний газ, аміак та нафтопродукти. Україна має розгалужену мережу магістральних трубопроводів, що є невід'ємною частиною європейської енергетичної інфраструктури. Наприклад, газотранспортна система України відіграє ключову роль у транзиті російського газу до Європи, хоча її використання зазнає змін. Нафтопровід "Дружба" є важливим маршрутом для постачання нафти до європейських країн. Переваги трубопровідного транспорту включають високу продуктивність, низьку собівартість перекачування,

автоматизацію процесів та мінімальний вплив на довкілля після будівництва. Недоліки пов'язані з високими капітальними витратами на будівництво, обмеженістю асортименту вантажів та статичністю маршрутів. Стратегічне значення цього виду транспорту для енергетичної безпеки та економіки України є беззаперечним.

- Статистика та інфраструктура: протяжність української газотранспортної системи (ГТС) становить близько 38 тис. км магістральних газопроводів, з пропускною здатністю на вході 288 млрд куб. м/рік і на виході 178 млрд куб. м/рік. Довжина нафтопроводів – близько 4,7 тис. км. Основними об'єктами є компресорні та нафтоперекачувальні станції, підземні сховища газу (ПСГ), найбільші з яких – Більче-Волицько-Угерське, Дашава.
- Історичний розвиток: будівництво перших магістральних газопроводів в Україні розпочалося у 1940-х роках. У радянський період Україна стала ключовим транзитним коридором для поставок енергоресурсів до Європи, і ГТС активно розвивалася.
- Сучасний стан та виклики: зменшення обсягів транзиту російського газу та нафти через геополітичні чинники, а також ризики пошкодження інфраструктури внаслідок бойових дій є головними викликами. Необхідна модернізація ГТС для забезпечення її надійності та можливості використання для транспортування альтернативних газів (наприклад, водню).
- Проекти модернізації та технологічні інновації: проводяться роботи з модернізації компресорних станцій, впровадження систем SCADA для дистанційного управління та моніторингу. Розглядаються проекти перепрофілювання частини ГТС для транспортування водню або біометану.
- Міжнародні зв'язки та регулювання: ГТС України є інтегрованою частиною європейської енергетичної мережі. Нафтопровід "Дружба" забезпечує поставки нафти до Центральної Європи. Регулюється Законом України "Про трубопровідний транспорт" та міжнародними угодами в енергетичній сфері.

- Економічні та екологічні аспекти: трубопровідний транспорт є стратегічно важливим для енергетичної безпеки України та Європи, приносячи значні доходи від транзиту. Після будівництва його екологічний вплив мінімальний, однак аварії можуть мати катастрофічні наслідки.

1.2. *Інтеграція транспортних видів та логістична інфраструктура*

Для ефективного функціонування ЄТСУ критично важливим є не тільки розвиток окремих видів транспорту, а й їхня тісна взаємодія та інтеграція, що реалізується через розгалужену мережу логістичних центрів, мультимодальних терміналів та транспортних коридорів.

Інтеграція передбачає злагоджену роботу різних видів транспорту в рамках єдиного логістичного ланцюга. Вона дозволяє комбінувати переваги кожного виду: швидкість авіації, економічність морського та залізничного транспорту для масових вантажів, та гнучкість автомобільного транспорту для доставки "останньої милі". Наприклад, вантаж може бути доставлений залізницею до порту, перевантажений на судно, а після прибуття до кінцевого пункту – розподілений автомобілями. Це оптимізує час доставки та загальну вартість перевезень.

Логістичні центри є ключовими елементами сучасної транспортної системи. Це комплексні інфраструктурні об'єкти, що поєднують функції зберігання, сортування, комплектування, пакування та розподілу вантажів, забезпечуючи їхній ефективний рух від виробника до споживача. Вони розташовані в географічно вигідних місцях – поблизу великих міст, транспортних вузлів, портів чи прикордонних переходів.

Мультимодальні (інтермодальні) термінали спеціалізуються на перевантаженні вантажів з одного виду транспорту на інший без зміни одиниці навантаження (контейнера, знімного кузова). Вони відіграють критичну роль у забезпеченні безшовних перевезень, особливо між залізничним, автомобільним та водним транспортом. Прикладами є термінали в морських портах (Одеса, Чорноморськ) та на західному кордоні України (наприклад, термінали "Мостиська", "Чоп" для перевантаження з широкої на європейську колію). Їх

розвиток є стратегічним для України, особливо в контексті збільшення товарообігу з ЄС.

1.3. *Транспортні коридори, що проходять через Україну*

Географічне положення України робить її важливим транзитним мостом між Європою та Азією. Через її територію проходять кілька міжнародних транспортних коридорів, які є ключовими для регіональної та глобальної торгівлі:

- Критські міжнародні транспортні коридори: Зокрема, коридори №3 (Берлін – Дрезден – Вроцлав – Львів – Київ) та №5 (Венеція – Трієст – Любляна – Будапешт – Чоп – Львів – Київ), які є частиною загальноєвропейської TEN-T мережі. Вони включають автомобільні та залізничні маршрути.
- Міжнародний транспортний коридор "Європа – Азія" (TRASECA): Коридор, що з'єднує Європу з Кавказом та Центральною Азією, проходячи через Чорне море та українські порти.
- Балто-Чорноморський коридор: Важливий для сполучення країн Балтії з Україною та Чорноморським регіоном, що активно розвивається в умовах зміни геополітичного ландшафту.
- "Зерновий коридор" (морський): Хоча це тимчасове рішення під час війни, він продемонстрував критичне значення морських шляхів через Чорне море для експорту української агропродукції, маючи глобальне значення для продовольчої безпеки.

Розширення та модернізація цих коридорів, зокрема ув'язка з TEN-T мережею ЄС, є пріоритетом для України, що дозволить повною мірою реалізувати її транзитний потенціал.

1.4. *Ключові характеристики та функції Єдиної транспортної системи*

Ефективність функціонування ЄТСУ визначається не тільки наявністю різноманітних видів транспорту, але й комплексом її інтегрованих характеристик та функцій, які забезпечують її цілісність, спроможність до адаптації та сталий розвиток.

1) *Ключові характеристики системи:*

- Інтегрована мережа різних видів транспорту: ЄТСУ представляє собою складну мережу, де різні види транспорту не просто існують поруч, а взаємодіють між собою, створюючи єдиний логістичний простір. Це включає наявність мультимодальних терміналів, логістичних центрів, що дозволяють ефективно комбінувати автомобільні, залізничні, водні та повітряні перевезення для оптимальної доставки вантажів та пасажирів. Розвиток таких центрів сприяє зменшенню часу доставки та витрат, забезпечуючи, наприклад, доставку контейнера з порту в глибину країни залізницею, а потім розподіл його вмісту до кінцевих споживачів автомобільним транспортом.
- Єдине нормативно-правове поле регулювання: Діяльність ЄТСУ регламентується численними законами (наприклад, "Про транспорт", кодекси за видами транспорту), постановами Кабінету Міністрів України, міжнародними угодами та нормативними актами, що охоплюють питання безпеки руху, ліцензування, тарифоутворення, митного контролю та охорони навколишнього середовища. Це забезпечує єдині правила гри для всіх учасників ринку, сприяє передбачуваності та стабільності функціонування системи, а також гармонізує українське законодавство з європейськими директивами, такими як IV Залізничний пакет ЄС.
- Централізоване та регіональне управління: Управління транспортною системою здійснюється на кількох рівнях. На центральному рівні це Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України, Державна служба України з безпеки на транспорті ("Укртрансбезпека"), а також галузеві підприємства (наприклад, "Укрзалізниця", "Украерорух", "Адміністрація морських портів України"). На регіональному рівні управління здійснюється місцевими органами державної влади та самоврядування, які відповідають за розвиток місцевої транспортної інфраструктури, організацію міських та приміських маршрутів та видачу дозволів на перевезення.
- Транспортна інфраструктура загальнодержавного значення: До складу ЄТСУ входять об'єкти інфраструктури національного масштабу, такі як

автомагістралі, залізничні колії (зокрема, головні лінії між Києвом, Львовом, Одесою, Харковом), великі мости, міжнародні аеропорти, морські та річкові порти, а також магістральні трубопроводи. Ці об'єкти є державною власністю або перебувають під державним контролем, і їх належне функціонування є запорукою національної безпеки, економічної життєдіяльності та суверенітету.

- Міжнародні транспортні коридори: Географічне положення України робить її важливим транзитним мостом між Європою та Азією. Через територію країни проходять ключові міжнародні транспортні коридори, включаючи коридори TEN-T (Транс'європейська транспортна мережа), що інтегрують Україну у європейську та світову транспортні системи. Це створює значний транзитний потенціал та можливості для розвитку логістичних послуг, зокрема контейнерних перевезень з Китаю до ЄС.

2) *Функції системи*

- Перевезення пасажирів: Основна функція транспорту, що забезпечує соціальну мобільність населення. Це включає міські (трамваї, тролейбуси, автобуси), приміські (електрички, маршруткі), міжміські (поїзди, автобуси) та міжнародні пасажирські перевезення усіма видами транспорту, які сприяють доступності до роботи, освіти, медичних послуг, культурного життя та відпочинку.
- Транспортування вантажів: Забезпечення безперервного потоку сировини (вугілля, руда, нафта, зерно), напівфабрикатів (металопрокат, хімікати) та готової продукції (машини, споживчі товари) між виробниками та споживачами. Ця функція критично важлива для функціонування промисловості, сільського господарства та торгівлі, оптимізації запасів, зниження логістичних витрат та підтримки ланцюгів поставок в умовах війни.
- Забезпечення мобільності населення: Створення умов для вільного пересування громадян, що є фундаментальним правом та важливою передумовою для розвитку суспільства. Висока мобільність сприяє

гнучкості ринку праці, культурному обміну, розвитку туризму та забезпечує доступ до віддалених регіонів країни.

- Підтримка економічного розвитку: Транспорт є каталізатором економічного зростання, оскільки він дозволяє підприємствам розширювати ринки збуту (як внутрішні, так і зовнішні), зменшувати витрати на виробництво за рахунок ефективної логістики та доступу до ресурсів, а також стимулює інвестиції. Розвинена транспортна інфраструктура приваблює іноземні інвестиції, створює нові робочі місця та сприяє регіональному розвитку.
- Міжнародна транспортна інтеграція: Включення України до світових транспортних мереж, забезпечення транзиту вантажів та пасажирів через її територію, а також участь у міжнародних транспортних проектах та організаціях (ОБСЄ, ЄЕК ООН, ОТІФ). Це підвищує геополітичне та економічне значення України на світовій арені, сприяє її європейській інтеграції та робить її привабливим партнером для міжнародних логістичних операторів.
- Оборонна функція: Під час воєнних конфліктів транспортна система відіграє критичну роль у забезпеченні національної безпеки. Вона дозволяє швидко перекидати військові підрозділи, техніку та боєприпаси, евакуювати цивільне населення з небезпечних зон, доставляти гуманітарну допомогу та забезпечувати безперебійне постачання життєво важливих ресурсів для фронту та тилу.

Ефективне функціонування Єдиної транспортної системи України вимагає постійної, системної модернізації та значних інвестицій в інфраструктуру, оновлення рухомого складу, впровадження сучасних технологій управління та інтелектуальних транспортних систем. Це стосується не лише оновлення матеріально-технічної бази, а й адаптації до європейських стандартів, цифровізації логістичних процесів, розвитку інтермодальних перевезень та підвищення екологічності транспорту. Координація дій між різними видами транспорту та учасниками ринку є ключовою для створення конкурентоспроможної та сталої транспортної системи, здатної задовольнити

зростаючі потреби економіки і населення, а також підтримати інтеграцію України до європейського простору.

2. Мета, завдання та форми публічного адміністрування в галузі транспорту

Публічне адміністрування в галузі транспорту є багатограним і критично важливим механізмом державного регулювання, спрямованим на забезпечення комплексного та сталого функціонування всієї транспортної системи. Його основна мета полягає у створенні ефективних, безпечних, доступних та екологічно відповідальних умов для перевезення вантажів і пасажирів, що є фундаментальною умовою для економічного розвитку країни та добробуту її громадян. Цей процес охоплює широкий спектр діяльності — від формування стратегічної візії розвитку галузі до детального щоденного контролю за дотриманням усіх нормативно-правових актів та стандартів.

Публічне адміністрування в транспорті фокусується на кількох взаємопов'язаних аспектах, кожен з яких є життєво важливим для стабільності та прогресу сектору:

1) **Забезпечення безпеки.** Безпека є пріоритетом номер один у транспортній галузі, що охоплює всі види транспорту: автомобільний, залізничний, повітряний, водний та трубопровідний. Публічне адміністрування в цьому напрямку включає розробку та імплементацію суворих технічних стандартів та регламентів для всіх видів транспортних засобів та інфраструктури. Наприклад, для автомобільного транспорту діють Правила дорожнього руху (затверджені Постановою КМУ № 1306 від 10.10.2001), які постійно оновлюються, та технічні регламенти, що регулюють безпеку транспортних засобів, такі як ДСТУ UN/ECE R48:2008 (світлові прилади) або ДСТУ 3649:2010 (вимоги до транспортних засобів). Для залізничного транспорту це Правила технічної експлуатації залізниць України, затверджені Наказом Міністерства транспорту України № 411 від 21.12.2000. В авіації застосовуються стандарти та рекомендована практика

ІКАО (ІСАО), інтегровані в Повітряний кодекс України (від 19.05.2011 № 3393-VI) та авіаційні правила України.

Це передбачає регулярний контроль технічного стану рухомого складу (наприклад, обов'язковий технічний контроль для комерційного транспорту, передрейсові та післярейсові огляди автобусів і вантажівок), а також періодичні капітальні перевірки інфраструктури (мостів, доріг, залізничних колій, аеродромних покриттів). Важливим елементом є також регулювання правил перевезень, включаючи норми щодо робочого часу водіїв (регламентуються Наказом Мінтрансу № 340 від 02.03.2010 для автомобільного транспорту), правил завантаження та кріплення вантажів, обмежень швидкості та інших правил, що застосовуються на всіх видах транспорту. Забезпечення безпеки також охоплює сертифікацію персоналу (водіїв, пілотів, машиністів, диспетчерів), проведення регулярних навчань та перевірок їхньої кваліфікації. Наприклад, пілоти проходять регулярні перевірки на тренажерах та медичні огляди, а водії комерційного транспорту – періодичні курси підвищення кваліфікації. Значна увага приділяється розслідуванню транспортних інцидентів та аварій. В Україні розслідування авіаційних подій проводить Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами, залізничних — відповідні підрозділи "Укрзалізниці" під контролем "Укртрансбезпеки" для виявлення причин і запобігання їх повторенню в майбутньому.

Система покарань (Penalty Systems): За порушення правил безпеки передбачені адміністративні та кримінальні санкції. Наприклад, за порушення Правил дорожнього руху водіїв карають штрафами, позбавленням права керування (Кодекс України про адміністративні правопорушення). Залізничний транспорт має свої дисциплінарні та адміністративні стягнення для працівників. У випадку ДТП з тяжкими наслідками, винні особи притягаються до кримінальної відповідальності згідно зі Статтею 286 Кримінального кодексу України. Процедури оскарження (Appeal Procedures): Рішення про накладення штрафів або інших стягнень можуть бути оскаржені у судовому порядку або у

вищі органи державного управління. Наприклад, постанови "Укртрансбезпеки" можна оскаржити до адміністративного суду.

2) *Регулювання ринку транспортних послуг.* Державне регулювання ринку транспортних послуг спрямоване на створення справедливих умов конкуренції, запобігання монополізації та забезпечення стабільної пропозиції послуг. Це досягається через систему ліцензування та дозвільної документації, яка гарантує, що лише кваліфіковані та відповідальні перевізники можуть надавати послуги. В Україні ліцензуванню підлягають внутрішні та міжнародні перевезення пасажирів і небезпечних вантажів автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом, а також окремі види діяльності в авіації. Ця процедура регулюється Законом України "Про ліцензування видів господарської діяльності" (від 02.03.2015 № 222-VIII) та спеціальними ліцензійними умовами, затвердженими Кабінетом Міністрів. Органом, що видає ліцензії для автомобільного транспорту, є Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека). Для отримання ліцензії перевізник повинен відповідати певним вимогам щодо фінансового стану, кваліфікації персоналу, наявності транспортних засобів, які відповідають екологічним та технічним стандартам. Процес включає подання документів, їх розгляд, перевірку відповідності та видачу ліцензії або відмову. Недотримання ліцензійних умов може призвести до анулювання ліцензії.

Встановлення тарифів на пасажирські та вантажні перевезення є ще одним інструментом регулювання. В Україні тарифи на залізничні пасажирські перевезення (особливо у приміському сполученні) та деякі види міських і міжміських автомобільних перевезень можуть регулюватися державою або місцевими органами влади, щоб забезпечити соціальну доступність послуг. Для вантажних перевезень тарифи переважно є вільними, але антимонопольне законодавство, зокрема Закон України "Про захист економічної конкуренції" (від 11.01.2001 № 2222-III), застосовується для запобігання зловживанням монопольним становищем. Антимонопольний комітет України (АМКУ) активно

контролює дотримання цих норм. Регулятори також активно працюють над підтримкою малих і середніх підприємств у транспортній галузі, сприяючи їх доступу до ринку та розвитку конкуренції.

3) *Розвиток транспортної інфраструктури.* Планування та реалізація проектів будівництва, модернізації та розширення транспортних об'єктів є ключовим завданням публічного адміністрування. Ця діяльність базується на стратегічних документах, таких як Національна транспортна стратегія України до 2030 року "Drive Ukraine 2030", затверджена Розпорядженням КМУ № 430-р від 30.05.2018. Стратегія визначає пріоритети розвитку всіх видів транспорту, інтеграцію в європейські транспортні мережі (TEN-T) та цифровізацію галузі. Це включає розробку національних програм розвитку доріг (наприклад, програма "Велике будівництво" до війни), залізниць, аеропортів, морських та річкових портів, логістичних центрів.

Процес передбачає залучення значних інвестицій, часто з державного бюджету (через такі фонди, як Державний дорожній фонд), міжнародних фінансових організацій (Європейський банк реконструкції та розвитку (ЄБРР), Світовий банк, Європейський інвестиційний банк (ЄІБ), які фінансують проекти реконструкції доріг та залізниць) та приватного капіталу через механізми державно-приватного партнерства (ДПП). В Україні ДПП регулюється Законом України "Про державно-приватне партнерство" (від 01.07.2010 № 2404-VI), який дозволяє залучати приватних інвесторів до будівництва та експлуатації інфраструктурних об'єктів (наприклад, концесійні проекти для морських портів "Ольвія" та "Херсон", де приватні компанії отримують право на управління та розвиток порту за умови інвестицій). Ефективна інфраструктура не лише забезпечує мобільність населення та вантажів, а й стимулює регіональний розвиток, приваблює інвестиції та інтегрує країну в міжнародні транспортні мережі. Прикладом є модернізація автомагістралей, що є частиною міжнародних транспортних коридорів, таких як М-06 Київ – Чоп, яка входить до 5-го Критського коридору.

4) *Захист прав споживачів транспортних послуг.* Захист прав споживачів є невід'ємною частиною публічного адміністрування. Це охоплює контроль за якістю надаваних послуг, дотриманням графіків руху, комфортом та зручністю для пасажирів. В Україні це регулюється загальним Законом України "Про захист прав споживачів" (від 12.05.1991 № 1023-ХІІ) та спеціальними правилами перевезень для кожного виду транспорту. Наприклад, Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України (Наказ Мінтрансу № 1196 від 27.12.2006) деталізують права пасажирів на комфорт, безпеку, повернення коштів за невикористані квитки. Державні органи, такі як Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів, розглядають скарги та претензії від споживачів, забезпечуючи їх оперативне та об'єктивне вирішення. Особлива увага приділяється доступності транспорту для людей з обмеженими можливостями. В Україні діють державні будівельні норми (ДБН), які передбачають вимоги щодо безбар'єрного доступу до об'єктів транспорту та інфраструктури, адаптацію рухомого складу (наприклад, низькопідлогові автобуси та трамваї, спеціально обладнані вагони "Укрзалізниці"). Прозорість інформації про тарифи, маршрути, розклади та правила перевезення також є ключовою для забезпечення прав споживачів, що часто реалізується через офіційні веб-сайти перевізників та інформаційні табло на вокзалах і в аеропортах.

5) *Екологічне регулювання.* Транспорт є значним джерелом забруднення навколишнього середовища, тому публічне адміністрування активно впроваджує заходи для мінімізації його негативного впливу. В Україні це включає нормування викидів шкідливих речовин транспортними засобами, стимулювання використання екологічно чистих видів палива та електротранспорту. Наприклад, для автомобілів діють стандарти Євро-5 та Євро-6, які визначають допустимі рівні викидів, і відповідно до яких регулюється імпорту та виробництво нових транспортних засобів (регулюється Законом України "Про технічні

регламенти та оцінку відповідності" та спеціальними технічними регламентами). Сприяння розвитку електротранспорту включає програми підтримки придбання електромобілів (наприклад, звільнення від ПДВ та акцизного податку при імпорті електромобілів до 2022 року), розвиток зарядної інфраструктури. Також діє контроль за рівнем шуму від транспорту, особливо поблизу житлових зон та аеропортів. Важливим аспектом є впровадження екологічних оцінок та стратегічних екологічних оцінок для великих інфраструктурних проектів згідно з Законами України "Про оцінку впливу на довкілля" (від 23.05.2017 № 2059-VIII) та "Про стратегічну екологічну оцінку" (від 20.03.2018 № 2548-VIII).

б) Міжнародна співпраця та гармонізація зі стандартами ЄС. Україна, в контексті євроінтеграційних прагнень, активно працює над гармонізацією свого транспортного законодавства та інфраструктури зі стандартами Європейського Союзу. Ця співпраця охоплює всі види транспорту. Наприклад, в авіації Україна є членом ІКАО та активно імплементує вимоги Європейського агентства з безпеки авіації (EASA), включаючи підписання угоди про Спільний авіаційний простір з ЄС. Для залізничного транспорту це інтеграція в мережу TEN-T, адаптація до європейської ширини колії (1435 мм) на західних прикордонних переходах (наприклад, проект "Широкий шлях до Європи" на ділянках Чоп-Кошице, Мостиська-Медика) та імплементация положень Четвертого залізничного пакета ЄС, спрямованого на лібералізацію ринку. В автомобільному транспорті це інтеграція в систему TIR (МДП), спрощення процедур міжнародних перевезень та адаптація до європейських норм перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ/ADR). Для водного транспорту Україна є стороною багатьох міжнародних морських конвенцій (SOLAS, MARPOL) та активно співпрацює з Дунайською комісією. Ці кроки не тільки підвищують безпеку та ефективність українського транспорту, але й відкривають нові можливості для експорту та транзиту, сприяючи повноцінній інтеграції України в європейський та світовий транспортний простір.

7) *Основні завдання публічного адміністрування в транспортній галузі.* Публічне адміністрування в транспортній галузі вирішує комплекс взаємопов'язаних завдань, що охоплюють як стратегічні, так і оперативні аспекти:

- Регулювання транспортної діяльності: Встановлення та постійне оновлення всеохоплюючих правил, норм і стандартів, які регламентують діяльність усіх суб'єктів транспортного процесу. Це включає технічні вимоги до транспортних засобів, ліцензійні умови для перевізників (згадані вище), правила безпеки перевезень, нормативи з охорони праці та екологічні стандарти. Прикладом є розробка Міністерством інфраструктури України (нині Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури) підзаконних актів, що деталізують положення законів.
- Контроль за дотриманням законодавства: Здійснення систематичного та ефективного нагляду за виконанням усіх вимог законодавства. Це передбачає регулярні інспекції, моніторинг транспортних потоків, використання сучасних систем контролю (наприклад, GPS-моніторинг вантажних перевезень, цифрові тахографи для контролю режиму праці та відпочинку водіїв, автоматичні системи зважування в русі (WIM-комплекси) на дорогах для боротьби з перевантаженням), та застосування адміністративних або кримінальних санкцій у разі виявлення порушень. Укртрансбезпека, наприклад, щорічно проводить десятки тисяч перевірок та складає близько 30-40 тисяч протоколів про адміністративні правопорушення, що призводить до мільйонних стягнень штрафів.
- Стратегічне планування та розвиток: Розробка довгострокових національних та регіональних програм розвитку транспортної інфраструктури та послуг. Це включає аналіз поточних потреб, прогнозування майбутніх тенденцій, визначення пріоритетних інвестиційних проектів та пошук джерел фінансування, таких як державні бюджети, міжнародні гранти та приватні інвестиції. Приклад – розробка Планів відновлення та розвитку транспортної інфраструктури після

повномасштабного вторгнення, що передбачають не тільки відбудову, але й модернізацію та інтеграцію з європейськими мережами.

- **Захист прав та інтересів споживачів:** Забезпечення високого рівня якості та безпеки транспортних послуг, доступності для всіх категорій населення, прозорості ціноутворення та ефективного механізму розгляду скарг та претензій. Це завдання також охоплює захист персональних даних пасажирів та вантажовідправників відповідно до Закону України "Про захист персональних даних" (від 01.06.2010 № 2297-VI).
- **Забезпечення екологічної безпеки:** Розробка та впровадження заходів, спрямованих на мінімізацію негативного впливу транспорту на навколишнє середовище. Це включає встановлення жорстких норм викидів для транспортних засобів, стимулювання використання екологічно чистих видів палива та електричного транспорту, а також розвиток громадського транспорту та велоінфраструктури для зменшення індивідуального автомобільного трафіку (наприклад, державні програми підтримки розвитку муніципального електротранспорту).

2.1. Форми публічного адміністрування в транспортній сфері

Державне управління транспортною галуззю реалізується через різноманітні форми, що дозволяють охопити всі аспекти її функціонування:

1) Нормативно-правове регулювання

Це фундамент публічного адміністрування, що включає розробку, прийняття та постійне вдосконалення законів, постанов Кабінету Міністрів України, відомчих наказів та міжнародних угод. Наприклад, Закон України «Про автомобільний транспорт» (від 05.04.2001 № 2344-III) є основним законодавчим актом, що регламентує порядок перевезень, визначає права та обов'язки перевізників і пасажирів, а також встановлює механізми державного контролю. Аналогічні закони існують для залізничного (Закон України "Про залізничний транспорт" від 04.07.1996 № 273/96-ВР), повітряного (Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI), морського (Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР) та річкового (Закон України "Про внутрішній водний транспорт" від 03.12.2020 № 1182-IX) транспорту. Ці

документи встановлюють технічні вимоги до транспортних засобів, правила дорожнього руху, вимоги до кваліфікації персоналу, екологічні стандарти та багато іншого. Міжнародні угоди, такі як конвенції ІКАО для авіації (наприклад, Чиказька конвенція 1944 року), або СОЛАС (SOLAS) та МАРПОЛ (MARPOL) для морського транспорту, інтегруються в національне законодавство, забезпечуючи уніфікацію правил та сприяючи міжнародним перевезенням. Процес гармонізації включає періодичний перегляд та внесення змін до національного законодавства для відповідності директивам та регламентам ЄС.

2) Ліцензування та сертифікація

Ця форма адміністрування забезпечує допуск на ринок лише тих суб'єктів, які відповідають встановленим критеріям професіоналізму та безпеки. Ліцензуванню підлягають господарська діяльність з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським, автомобільним, залізничним транспортом. Видача ліцензій здійснюється Державною службою України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) через електронну систему. Для отримання ліцензії, наприклад, на міжнародні автомобільні перевезення, перевізник має надати інформацію про наявність транспортних засобів, кваліфікованого персоналу (менеджера з перевезень), фінансову спроможність та дотримання ліцензійних умов, зокрема щодо безпеки та режиму праці й відпочинку водіїв. Термін розгляду документів становить 10 робочих днів, після чого приймається рішення про видачу ліцензії або відмову з обґрунтуванням. Відмова може бути оскаржена в судовому порядку. Процедура анулювання ліцензії передбачена у разі систематичних порушень ліцензійних умов.

Сертифікація стосується як транспортних засобів (відповідність технічним регламентам, екологічним стандартам, наприклад, обов'язкова сертифікація імпортованих транспортних засобів згідно з Технічним регламентом затвердження типу сільськогосподарських та лісогосподарських тракторів), так і послуг (наприклад, сертифікація систем управління якістю відповідно до міжнародних стандартів ISO) та персоналу (наприклад, сертифікація пілотів відповідно до стандартів EASA, машиністів локомотивів, водіїв-міжнародників,

які повинні мати сертифікат професійної компетентності). Ці процеси здійснюються спеціально уповноваженими органами або акредитованими ними організаціями (наприклад, ДП "Державний автотранспортний науково-дослідний інститут" для сертифікації колісних транспортних засобів).

3) Державний контроль і нагляд

Систематична перевірка дотримання законодавства, технічних норм та правил безпеки є критично важливою для попередження порушень та забезпечення відповідальності. Державний контроль здійснюється через інспекційні служби, такі як Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), яка проводить перевірки на дорогах (наприклад, щодо дотримання габаритно-вагових параметрів вантажних автомобілів, наявності дозвільних документів), в автопарках, на залізниці, в портах та аеропортах. Ці перевірки можуть бути плановими (на основі річного плану, що публікується) або позаплановими (за скаргою або у разі виникнення інциденту), заснованими на ризик-орієнтованому підході.

Нагляд також включає моніторинг діяльності транспортних компаній, аналіз статистичних даних щодо аварійності (який ведеться Патрульною поліцією України та Національним бюро з розслідування авіаційних подій), виявлення системних проблем та розробку превентивних заходів. Впровадження сучасних технологій, таких як відеоспостереження, автоматичні системи зважування в русі (WIM-комплекси, що були активно впроваджені на українських дорогах в рамках "Великого будівництва"), та електронні системи документообігу (наприклад, система "єЧерга" для перетину кордону вантажівками) значно підвищує ефективність контролю. За порушення виявляються та застосовуються штрафні санкції, передбачені Кодексом України про адміністративні правопорушення або спеціальними законами, а також інші заходи адміністративного впливу, аж до призупинення діяльності чи анулювання ліцензій. Рішення про притягнення до відповідальності може бути оскаржене в адміністративному суді.

Форми публічного адміністрування постійно розвиваються та адаптуються до нових викликів, зумовлених технологічним прогресом, глобалізацією та зміною

суспільних потреб. Впровадження електронних систем контролю, використання цифрових технологій для моніторингу транспортних потоків (наприклад, інтелектуальні транспортні системи, що включають адаптивні світлофори та системи інформування водіїв), розвиток системи електронного документообігу (e-ТТН для вантажних перевезень) та автоматизованих реєстрів (реєстр перевізників) — все це робить публічне адміністрування більш прозорим, оперативним, ефективним та орієнтованим на потреби громадян і бізнесу. Активне використання Big Data та штучного інтелекту дозволяє оптимізувати маршрути, прогнозувати затори, підвищувати безпеку та персоналізувати транспортні послуги, роблячи управління більш адаптивним та перспективним.

Сучасні реформи в секторі спрямовані на децентралізацію управління, лібералізацію ринків (наприклад, лібералізація доступу приватних локомотивів на залізниці), впровадження європейських стандартів управління та посилення прозорості.

3. Органи, що здійснюють управління транспортом, їх структура і повноваження

Система управління транспортом в Україні є складною і багаторівневою структурою, побудованою за ієрархічним принципом, що забезпечує чіткий розподіл повноважень та відповідальності. Основною метою цієї системи є забезпечення ефективного, безпечного, доступного та сталого функціонування транспортної галузі країни, а також її інтеграція до європейського та світового транспортного простору. Центральну роль у формуванні та реалізації державної транспортної політики відіграє Міністерство інфраструктури України, яке виступає ключовим координатором діяльності всієї галузі та визначає її стратегічний розвиток на довгострокову перспективу. Ця система включає центральні органи виконавчої влади, спеціалізовані служби, галузеві агентства, державні підприємства та установи, кожне з яких має унікальний мандат, функціонал та конкретні механізми взаємодії та підзвітності.

3.1. Ключові органи управління транспортом

1. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України

Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України є головним центральним органом виконавчої влади, що відповідає за формування та реалізацію державної політики у сферах транспорту (дорожнє господарство, залізничний, морський і річковий, авіаційний, трубопровідний транспорт), цифрової інфраструктури, туризму та курортів, а також за надання поштових послуг. Воно утворено на базі Міністерства інфраструктури України та Міністерства розвитку громад та територій України, що підкреслює комплексний підхід до відновлення та розвитку.

Організаційна структура:

1. Керівництво: Міністр, перший заступник Міністра, заступники Міністра, Державний секретар.
2. Апарат Міністерства:
 - 1) Директорати (стратегічне планування та формування політики): Наприклад, Директорат з питань транспорту (включає управління залізничного, авіаційного, морського та річкового, автомобільного транспорту), Директорат стратегічного планування та європейської інтеграції, Директорат цифрової інфраструктури на транспорті.
 - 2) Департаменти та управління (функціональні): Департамент дорожнього господарства, Департамент економіки та фінансів, Департамент міжнародного співробітництва, Департамент контролю та внутрішнього аудиту, Управління правового забезпечення, Управління з питань запобігання корупції, Управління персоналом.
 - 3) Сектор мобілізаційної роботи, режимно-секретний сектор.
3. Підпорядковані органи: Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), Державна авіаційна служба України, Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація), Державне агентство автомобільних доріг України (Укравтодор), Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України.

Орієнтовна чисельність персоналу: Центральний апарат Міністерства налічує близько 250-300 працівників. Загальна чисельність працівників системи, включаючи підпорядковані органи, може перевищувати кілька тисяч.

Бюджет: Формується з державного бюджету України. Значна частина бюджетних коштів спрямовується на реалізацію державних цільових програм розвитку інфраструктури, зокрема через Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України, а також на утримання апарату та підпорядкованих служб. Наприклад, у 2023 році бюджетні призначення для Міністерства та підпорядкованих органів на розвиток інфраструктури становили десятки мільярдів гривень.

Ключові функції та повноваження:

- Формування державної політики: Розробка стратегічних планів та програм розвитку транспортної галузі (наприклад, Національна транспортна стратегія України до 2030 року "Drive Ukraine 2030", затверджена Розпорядженням КМУ № 430-р від 30.05.2018), модернізації інфраструктури, інтеграції до європейської транспортної мережі (TEN-T) та впровадження інноваційних технологій (наприклад, розвиток водного шляху Е-40).
- Нормотворча діяльність: Розробляє та вдосконалює законодавчу та нормативно-правову базу, що регулює всі аспекти транспортної діяльності (наприклад, Закон України «Про автомобільний транспорт» від 05.04.2001 № 2344-III, Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI, Кодекс торговельного мореплавства України від 23.05.1995 № 176/95-ВР), включаючи безпеку, тарифи, ліцензування, екологічні стандарти та умови здійснення міжнародних перевезень.
- Координація та контроль: Координує роботу підпорядкованих органів та підприємств, забезпечуючи їхню злагоджену взаємодію для досягнення спільних цілей. Здійснює контроль за виконанням актів законодавства органами державної влади, органами місцевого самоврядування, підприємствами, установами та організаціями.
- Міжнародне співробітництво: Представляє Україну на міжнародній арені у питаннях транспорту, укладає міжнародні договори та угоди (наприклад, угоди про лібералізацію вантажних перевезень з країнами ЄС, угоди про Спільний авіаційний простір), бере участь у роботі міжнародних

транспортних організацій (ІКАО, ОІФ, ЄКМТ, ІМО), сприяючи залученню інвестицій та впровадженню міжнародних стандартів.

- Управління об'єктами державної власності: Здійснює функції управління корпоративними правами держави стосовно державних підприємств та акціонерних товариств, що належать до сфери його управління (наприклад, АТ "Укрзалізниця", ДП "Адміністрація морських портів України").

Механізми підзвітності та взаємодії:

Міністерство підзвітне Кабінету Міністрів України, Президенту України, а також Верховній Раді України. Рішення приймаються Міністром одноосібно, а також на колегіальних засіданнях (Колегія Міністерства) за участю керівництва, керівників департаментів та представників громадськості. Взаємодія з іншими міністерствами та відомствами здійснюється через спільні накази, міжвідомчі робочі групи та засідання уряду. Звітність публікується на офіційному веб-сайті Міністерства (річні звіти, плани роботи, результати громадських обговорень).

2. Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека)

Укртрансбезпека є центральним органом виконавчої влади, діяльність якого спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури. Ця служба є головним органом з державного нагляду (контролю) за безпекою на всіх видах транспорту, включаючи автомобільний, залізничний, морський, річковий та авіаційний транспорт.

Організаційна структура:

- Центральний апарат: Керівництво (Голова, заступники), Департаменти (наприклад, Департамент державного контролю та нагляду за безпекою на автомобільному транспорті, Департамент контролю за безпекою на залізничному транспорті, Департамент ліцензування, Департамент фінансового забезпечення та бухгалтерського обліку, Юридичний департамент).
- Територіальні органи: Міжрегіональні управління Укртрансбезпеки та їхні відділи в областях та містах, які здійснюють безпосередні контрольні

функції на місцях. Кожне міжрегіональне управління має інспекторський склад для проведення перевірок.

Орієнтовна чисельність персоналу: Близько 1500-2000 працівників по всій країні, включаючи центральний апарат та регіональні управління.

Бюджет: Фінансується з державного бюджету. Частина надходжень формується за рахунок адміністративних штрафів та ліцензійних платежів, які, як правило, надходять до загального фонду державного бюджету або спеціальних фондів для розвитку інфраструктури.

Ключові функції та повноваження:

- Державний нагляд (контроль) за дотриманням законодавства:
 - 1) На автомобільному транспорті: Перевірка дотримання технічних норм, правил перевезення пасажирів і вантажів, режиму праці та відпочинку водіїв (тахографи), габаритно-вагових параметрів транспортних засобів (через мобільні вагові комплекси, WIM-системи), наявності необхідних дозвільних документів (ліцензії, дозволи на міжнародні перевезення). Наприклад, у 2023 році через WIM-комплекси було зафіксовано понад 50 000 випадків перевищення габаритно-вагових норм.
 - 2) На залізничному транспорті: Контроль за дотриманням Правил технічної експлуатації залізниць, безпеки руху, утримання рухомого складу та інфраструктури.
 - 3) На морському та річковому транспорті: Нагляд за безпекою судноплавства, дотриманням міжнародних конвенцій (SOLAS, MARPOL), станом суден та кваліфікацією екіпажів.
 - 4) На авіаційному транспорті: Частковий нагляд за наземним обслуговуванням та перевезеннями, що не входять до компетенції Державіаслужби.
- Ліцензування: Видача ліцензій на здійснення внутрішніх та міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним, залізничним, морським та річковим транспортом відповідно до Закону України "Про ліцензування

видів господарської діяльності" (від 02.03.2015 № 222-VIII) та спеціальних ліцензійних умов.

- Застосування санкцій: У разі виявлення порушень Укртрансбезпека має право складати протоколи про адміністративні правопорушення, накладати штрафи та застосовувати інші адміністративні заходи (наприклад, тимчасове вилучення транспортного засобу, анулювання ліцензій) відповідно до Кодексу України про адміністративні правопорушення та спеціальних законів.
- Профілактична робота: Проведення інформаційно-роз'яснювальної роботи, навчання та консультації для перевізників та громадськості.

Процедури перевірок та підзвітності:

Перевірки проводяться інспекторами Укртрансбезпеки згідно з річними планами або позапланово (за скаргами, дорученнями). Використовуються мобільні групи, стаціонарні пости, а також автоматичні системи контролю (WIM). Рішення про накладення штрафів можуть бути оскаржені в адміністративному суді. Укртрансбезпека звітує Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури, публікує річні звіти про свою діяльність на офіційному сайті. Ефективність її роботи часто оцінюється за рівнем безпеки на транспорті та кількістю виявлених порушень.

3. Акціонерне товариство "Українська залізниця" (АТ "Укрзалізниця")

АТ "Укрзалізниця" є національним залізничним перевізником, який здійснює господарську діяльність з перевезення пасажирів і вантажів, а також забезпечує функціонування та розвиток залізничної інфраструктури. Це найбільше державне підприємство України, яке перебуває у сфері управління Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури.

Організаційна структура:

- Вищий орган управління: Загальні збори акціонерів (функції виконує Кабінет Міністрів України через відповідні міністерства).
- Наглядова рада: Забезпечує контроль за діяльністю Правління та менеджменту. Складається з незалежних членів та представників держави.

- Правління: Колегіальний виконавчий орган, який здійснює поточне управління товариством, очолюване Головою Правління (СЕО).
- Структурні підрозділи:
 - 1) Регіональні філії: (наприклад, "Львівська залізниця", "Південно-Західна залізниця" тощо) – відповідають за експлуатацію інфраструктури та перевезення у своєму регіоні.
 - 2) Вертикалі бізнесу: (наприклад, вантажні перевезення, пасажирські перевезення, інфраструктура, локомотивне господарство, вагонне господарство).
 - 3) Центральні департаменти: Департамент комерційної роботи, Департамент безпеки руху, Департамент з управління персоналом, Департамент фінансів, Юридичний департамент тощо.
- Дочірні підприємства та виробничі підрозділи: Заводи з ремонту рухомого складу, будівельні підрозділи, оздоровчі та медичні заклади.

Орієнтовна чисельність персоналу: Понад 200 000 працівників, що робить Укрзалізницю одним з найбільших роботодавців в Україні.

Бюджет/фінанси: Генерує власний дохід від продажу квитків та вантажних перевезень. Також отримує державну підтримку на покриття збитків від соціально важливих пасажирських перевезень та на інвестиційні проєкти з розвитку інфраструктури. Наприклад, річний дохід Укрзалізниці до повномасштабного вторгнення перевищував 90 млрд грн.

Ключові функції:

- Вантажні та пасажирські перевезення: Здійснення перевезення вантажів (до 80% від загального обсягу в країні) та пасажирів (близько 50%).
- Утримання та розвиток інфраструктури: Експлуатація, ремонт, модернізація та будівництво залізничних колій, станцій, вокзалів, електрифікація, системи сигналізації.
- Забезпечення безпеки руху: Розробка та впровадження заходів для запобігання аваріям та інцидентам на залізниці.
- Міжнародні перевезення: Забезпечення залізничного сполучення з сусідніми країнами, участь у міжнародних транспортних коридорах.

Взаємодія та підзвітність:

Укрзалізниця є акціонерним товариством, 100% акцій якого належать державі та управляються Кабінетом Міністрів України через Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури. Підзвітна Наглядовій раді, Міністерству та публікує фінансову звітність. Взаємодіє з Укртрансбезпекою з питань безпеки, з Держагентством відновлення та розвитку інфраструктури – щодо інфраструктурних проєктів, з місцевими органами влади – щодо приміського сполучення. Нещодавні ініціативи: "Евакуаційні потяги" під час війни, розширення сполучення з країнами ЄС, розвиток "гілок" євроколії, проєкти з електрифікації та цифровізації.

4. Державна авіаційна служба України (Державіаслужба)

Державіаслужба є центральним органом виконавчої влади, який реалізує державну політику у сфері цивільної авіації. Її діяльність спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури.

Організаційна структура:

- Керівництво: Голова, заступники.
- Департаменти та управління: Наприклад, Департамент льотної придатності повітряних суден, Департамент авіаційних перевезень та ліцензування, Департамент аеродромів та аеронавігації, Департамент авіаційної безпеки, Управління міжнародних зв'язків.
- Регіональні інспекції: Для контролю на місцевому рівні в аеропортах.

Орієнтовна чисельність персоналу: Кілька сотень працівників (орієнтовно 300-500).

Бюджет: Фінансується з державного бюджету. Частина надходжень – за рахунок ліцензійних зборів та плати за сертифікацію.

Ключові функції та повноваження:

- Державне регулювання та нагляд: Розробляє та впроваджує нормативно-правові акти у сфері цивільної авіації, здійснює нагляд за дотриманням авіаційного законодавства.

- Сертифікація: Проводить сертифікацію авіаційного персоналу (пілотів, диспетчерів, техніків), повітряних суден, аеродромів, авіакомпаній та суб'єктів наземного обслуговування.
- Видача дозвільних документів: Видає ліцензії авіакомпаніям, дозволи на польоти, сертифікати експлуатанта.
- Авіаційна безпека: Розробляє та контролює виконання програм авіаційної безпеки для захисту від актів незаконного втручання.
- Управління повітряним рухом: Координує роботу з "Украерорухом" щодо організації повітряного руху.
- Міжнародне співробітництво: Представляє Україну в ІКАО, EASA, Євроконтролі, імплементує міжнародні стандарти (наприклад, Повітряний кодекс України від 19.05.2011 № 3393-VI, угода про Спільний авіаційний простір з ЄС).

Взаємодія та підзвітність:

Державіаслужба підзвітна Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури. Взаємодіє з ІКАО, EASA, "Украерорухом" (державне підприємство з обслуговування повітряного руху), авіакомпаніями та аеропортами. Рішення приймаються Головою або колегіальними органами. Звітує про свою діяльність, публікує офіційні документи. Нещодавні ініціативи: Гармонізація українського авіаційного законодавства з правом ЄС, підготовка до відновлення авіасполучення після війни.

5. Державна служба морського та річкового транспорту України (Морська адміністрація)

Морська адміністрація є центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сферах морського та річкового транспорту, торговельного мореплавства, судноплавства на внутрішніх водних шляхах. Її діяльність спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури.

Організаційна структура:

- Керівництво: Голова, заступники.

- Департаменти та управління: Наприклад, Департамент безпеки судноплавства, Департамент реєстрації суден та дипломування моряків, Департамент портової діяльності та навігаційного забезпечення, Юридичний департамент.
- Регіональні філії/представництва: У великих морських та річкових портах. Орієнтовна чисельність персоналу: Кілька сотень працівників (орієнтовно 200-400).

Бюджет: Фінансується з державного бюджету. Надходження також включають плату за реєстрацію суден, видачу дипломів морякам та інші адміністративні послуги.

Ключові функції та повноваження:

- Державний нагляд (контроль) за безпекою судноплавства: На морському та річковому транспорті, здійснення портового контролю (Port State Control).
- Реєстрація суден та дипломування моряків: Ведення Державного судового реєстру України, Суднової книги України, видача кваліфікаційних документів морякам (дипломів, посвідчень).
- Організація судноплавства: Забезпечення навігаційного забезпечення, регулювання правил плавання, утримання водних шляхів.
- Міжнародні зобов'язання: Імплементация міжнародних конвенцій (наприклад, SOLAS, MARPOL, STCW), співпраця з Міжнародною морською організацією (ІМО) та Дунайською комісією.
- Ліцензування: Участь у ліцензуванні видів господарської діяльності, пов'язаних з морським та річковим транспортом.

Взаємодія та підзвітність:

Морська адміністрація підзвітна Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури. Взаємодіє з Адміністрацією морських портів України, прикордонною службою, митницею, правоохоронними органами. Рішення приймаються Головою або колегіальними органами. Нещодавні ініціативи: Відновлення судноплавства на Дунаї, впровадження електронної системи

"Кабінет моряка", розвиток внутрішніх водних шляхів згідно з Законом України "Про внутрішній водний транспорт" (від 03.12.2020 № 1182-IX).

6. Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України

Державне агентство відновлення та розвитку інфраструктури України є центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері дорожнього господарства, а також у сферах відновлення та розвитку інфраструктури. Спрямовується і координується Кабінетом Міністрів України через Міністра розвитку громад, територій та інфраструктури. Створено на базі Державного агентства автомобільних доріг України (Укравтодор) з розширеними функціями.

Організаційна структура:

- Керівництво: Голова, заступники.
- Центральний апарат: Департаменти з управління дорожнім господарством, Департамент з управління проєктами відновлення, Департамент технічного контролю та якості, Департамент фінансового забезпечення, Юридичний департамент.
- Територіальні органи: Служби відновлення та розвитку інфраструктури в областях (колишні Служби автомобільних доріг).
- Підвідомчі підприємства: ДП "ДерждорНДІ" (Державний дорожній науково-дослідний інститут), ДП "Укрдіпродор" та інші проєктні та експлуатаційні організації.

Орієнтовна чисельність персоналу: Центральний апарат – кілька сотень, разом з територіальними службами та підвідомчими підприємствами – кілька тисяч працівників.

Бюджет: Основне фінансування надходить з Державного дорожнього фонду (формується за рахунок акцизних податків на пальне, імпортих мит на нафтопродукти та транспортні засоби), а також з міжнародних фінансових організацій (ЄБРР, Світовий банк, ЄІБ) та фондів відновлення. Наприклад, у 2023 році обсяг фінансування дорожнього господарства та проєктів відновлення становив десятки мільярдів гривень.

Ключові функції та повноваження:

- Управління дорожнім господарством: Планування, проектування, будівництво, реконструкція, ремонт та утримання автомобільних доріг загального користування державного значення.
- Реалізація проєктів відновлення: Координація та управління проєктами з відновлення зруйнованої інфраструктури (мостів, доріг, об'єктів цивільної інфраструктури) після збройної агресії.
- Технічна політика: Розробка та впровадження технічних стандартів, норм та правил у дорожньому будівництві.
- Залучення інвестицій: Співпраця з міжнародними фінансовими організаціями та приватними інвесторами (через ДПП) для фінансування інфраструктурних проєктів.

Взаємодія та підзвітність:

Держагентство відновлення підзвітне Міністерству розвитку громад, територій та інфраструктури. Взаємодіє з місцевими органами влади, правоохоронними органами, громадськими організаціями. Публікує інформацію про закупівлі та реалізацію проєктів (система ProZorro, інтерактивні карти ремонту доріг). Нещодавні ініціативи: Програма "Велике будівництво" (до війни), відбудова зруйнованих мостів та доріг, розвиток прикордонної інфраструктури, діджиталізація процесів управління дорогами.

3.2. Загальні елементи управління транспортним сектором

1) Консультативні та дорадчі органи

При Міністерстві та підпорядкованих службах функціонують різноманітні консультативно-дорадчі органи, створені для залучення експертів, представників бізнесу, громадськості та наукових кіл до обговорення важливих питань та формування політики. Це можуть бути:

- Громадські ради: Забезпечують зв'язок з громадськістю, проводять громадську експертизу проєктів нормативних актів.
- Науково-технічні ради: Обговорюють наукові розробки, інноваційні рішення, технічні стандарти у транспортній галузі.

- Галузеві робочі групи: Створюються для вирішення конкретних завдань, наприклад, з питань євроінтеграції, розвитку окремих видів транспорту чи впровадження нових технологій.

2) Наукові установи та навчальні заклади

Для науково-технічного забезпечення та підготовки кадрів у транспортній сфері діють численні науково-дослідні інститути та університети. Наприклад:

- ДП "ДерждорНДІ" (підпорядкований Держагентству відновлення) – займається дослідженнями у сфері дорожнього будівництва.
- Національний транспортний університет, Державний університет інфраструктури та технологій, Харківський національний автомобільно-дорожній університет – готують фахівців для всіх галузей транспорту та інфраструктури.
- Національний авіаційний університет – спеціалізується на підготовці авіаційних фахівців.

Ці установи здійснюють дослідження, розробку стандартів, проводять експертизи та забезпечують підвищення кваліфікації працівників галузі.

3) Регіональні представництва та взаємодія з місцевим самоврядуванням

Усі центральні органи виконавчої влади, що здійснюють управління транспортом, мають розгалужену мережу територіальних органів в областях та великих містах. Це дозволяє ефективно реалізовувати державну політику на місцевому рівні, враховуючи регіональні особливості та потреби. Наприклад, Служби відновлення та розвитку інфраструктури в областях керують дорогами місцевого значення, а Міжрегіональні управління Укртрансбезпеки здійснюють контроль на дорогах і підприємствах. Місцеві органи влади (обласні та міські державні адміністрації, ради) відповідають за розвиток комунального транспорту, організацію пасажирських перевезень на місцевих маршрутах, утримання комунальних доріг та об'єктів транспортної інфраструктури, що передбачає постійну координацію з центральними органами.

Механізми координації та прийняття рішень:

- Колегіальні органи: Рішення на рівні Міністерства та центральних служб часто приймаються на засіданнях колегій, дорадчих рад або робочих груп, що дозволяє врахувати різні точки зору та експертизу.
- Міжвідомча взаємодія: Узгодження дій між різними органами здійснюється через обмін інформацією, спільні наради, розробку міжвідомчих планів та проєктів. Це особливо важливо для мультимодальних перевезень або великих інфраструктурних проєктів, які зачіпають декілька видів транспорту.
- Система електронного документообігу: Впровадження сучасних електронних систем (наприклад, "АСКОД", "Діловодство") забезпечує швидкий та прозорий обмін документами та інформацією між органами.
- Нормативно-правова база: Детальні положення, що регулюють взаємодію між органами та їх повноваження, закріплені в законах, постановах КМУ та положеннях про відповідні органи.

Кожен орган управління транспортом підзвітний вищим органам державної влади (Кабінету Міністрів, Міністерству) та суспільству. Механізми підзвітності включають:

- Публічні звіти: Річні та квартальні звіти про діяльність, що публікуються на офіційних веб-сайтах.
- Парламентський контроль: Звіти перед комітетами Верховної Ради України.
- Державний фінансовий аудит: Перевірки Рахунковою палатою України та Державною аудиторською службою.
- Громадський контроль: Через громадські ради, антикорупційні організації, ЗМІ.
- Судовий контроль: Можливість оскарження рішень та дій органів управління в адміністративних судах.

Ефективність системи управління транспортом в Україні безпосередньо залежить від декількох ключових факторів: чіткого та недвозначного розподілу повноважень між різними органами влади, високого рівня професіоналізму та доброчесності державних службовців, прозорості та відкритості процесів

прийняття рішень, а також активного використання сучасних технологій управління та цифрових рішень. Постійне вдосконалення організаційної структури та методів роботи є абсолютно необхідною умовою для адаптації транспортної галузі до динамічних викликів сучасності, таких як глобалізація, цифрова трансформація, зміни клімату та підвищені вимоги до екологічності та безпеки перевезень. Майбутнє системи управління транспортом України передбачає подальшу інтеграцію до європейської транспортної мережі, розвиток "зеленого" транспорту (наприклад, водневий транспорт), впровадження інтелектуальних транспортних систем для оптимізації руху, використання безпілотних технологій, а також посилення державно-приватного партнерства для залучення інвестицій у модернізацію та відбудову інфраструктури.

4. Повноваження органів місцевого самоврядування в управлінні місцевим пасажирським транспортом

Органи місцевого самоврядування (ОМС) відіграють ключову роль в організації пасажирських перевезень на території своїх громад. Вони є найбільш наближеними до потреб населення і можуть оперативно реагувати на зміну транспортних потреб місцевих мешканців. Децентралізація повноважень у сфері місцевого транспорту дозволяє більш ефективно використовувати ресурси та враховувати специфіку кожної територіальної громади, забезпечуючи сталий розвиток транспортної інфраструктури та підвищуючи якість життя громадян.

4.1. Правові основи управління місцевим пасажирським транспортом

Повноваження органів місцевого самоврядування у сфері регулювання транспортних послуг базуються на низці нормативно-правових актів України, що забезпечують законність їхніх дій та визначають межі компетенції:

- Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні» (від 21.05.1997 № 280/97-ВР): Визначає основні засади організації та діяльності місцевого самоврядування, закріплюючи повноваження щодо соціально-економічного розвитку та благоустрою населених пунктів, що включає й організацію транспортного обслуговування. Зокрема, стаття 30 цього

Закону відносить до відання виконавчих органів сільських, селищних, міських рад організацію побутового, торговельного обслуговування, громадського харчування, транспорту і зв'язку.

- Закон України «Про автомобільний транспорт» (від 05.04.2001 № 2344-III): Цей закон є базовим для регулювання автомобільних перевезень. Він деталізує повноваження місцевих органів виконавчої влади та ОМС щодо організації та контролю за пасажирськими перевезеннями на приміських, міських та міжміських внутрішньообласних маршрутах, визначення їх мережі, проведення конкурсів на перевезення, встановлення тарифів та здійснення контролю за дотриманням ліцензійних умов та умов договорів.
- Закон України «Про дорожній рух» (від 30.06.1993 № 3353-XII): Регулює відносини у сфері дорожнього руху, забезпечуючи безпеку його учасників, що є невід'ємною частиною організації пасажирських перевезень.
- Закон України «Про основи містобудування» (від 16.11.1992 № 2780-XII) та Земельний кодекс України (від 25.10.2001 № 2768-III): Визначають засади територіального планування та використання земель, що є критично важливим для розвитку транспортної інфраструктури (будівництво доріг, зупинок, депо).
- Закон України «Про публічні закупівлі» (від 25.12.2015 № 922-VIII): Регулює процедури проведення тендерів для закупівлі послуг з перевезення пасажирів, забезпечуючи прозорість та конкурентність.

Ці та інші підзаконні акти (постанови Кабінету Міністрів України, накази Міністерства розвитку громад, територій та інфраструктури, рішення місцевих рад) формують комплексний правовий фундамент, на якому ґрунтується діяльність ОМС у транспортній сфері.

4.2. Основні функції та повноваження місцевих органів влади

Управління місцевим пасажирським транспортом є комплексною задачею, що охоплює декілька ключових напрямків, які місцеві органи влади реалізують для забезпечення ефективного функціонування транспортної системи.

1. Організація та оптимізація маршрутної мережі

Одним з найважливіших повноважень є визначення та оптимізація маршрутів руху пасажирського транспорту. Це включає аналіз існуючих пасажиропотоків, густоти населення, розташування соціально важливих об'єктів (лікарень, шкіл, торгових центрів) та промислових зон.

Детальні процедури планування та затвердження:

- Збір та аналіз даних: ОМС збирають дані про пасажиропотоки (за допомогою опитувань, автоматичних систем підрахунку пасажирів, аналізу даних мобільних операторів), демографічну ситуацію, містобудівні плани. Використовуються геоінформаційні системи (ГІС) для візуалізації та аналізу транспортної моделі міста.
- Розробка пропозицій: Фахівці відділів транспорту або залучені консультанти розробляють проекти нових маршрутів або пропозиції щодо оптимізації існуючих, враховуючи потреби населення, економічну ефективність та можливості інфраструктури.
- Громадські обговорення: Проекти маршрутів виносяться на громадські обговорення (онлайн-опитування, публічні слухання), щоб зібрати відгуки від мешканців та експертів. Це забезпечує прозорість та врахування думки громади.
- Погодження з відповідними службами: Проекти погоджуються з патрульною поліцією (безпека руху), органами містобудування та архітектури (відповідність Генеральному плану), екологічними службами.
- Затвердження: Після всіх погоджень проект рішення виноситься на розгляд та затвердження виконавчим комітетом або рішенням міської/селищної ради. Рішення оформлюється у вигляді розпорядження або рішення, що офіційно вводить зміни до маршрутної мережі.
- Облаштування зупиночних пунктів: ОМС визначають місця розташування зупинок, їх обладнання (павільйони, інформаційні табло, елементи доступності для маломобільних груп населення) та утримання. Цей процес також включає розробку схем організації дорожнього руху для безпечного під'їзду та від'їзду транспорту.

- Інтеграція з іншими видами транспорту: Координація маршрутів міського та приміського сполучення, створення пересадочних вузлів (хабів) для зручності пасажирів та формування єдиної транспортної системи.

Приклад (Львів): Місто Львів активно використовує транспортну модель міста та електронний квиток для аналізу пасажиропотоків і оптимізації маршрутів. На основі цих даних було переглянуто значну частину автобусних маршрутів, з метою зменшення дублювання та покращення зв'язку між районами, а також впровадження тактових графіків руху.

2. Тарифна політика та методи розрахунку субсидій

Місцеве самоврядування має повноваження щодо встановлення тарифів на проїзд та регулювання тарифної політики, що є балансом між економічною обґрунтованістю та соціальною доступністю.

Механізми тарифної політики:

- Визначення вартості проїзду: ОМС розробляють методики розрахунку тарифів, які враховують експлуатаційні витрати перевізників (вартість пального, заробітна плата водіїв, амортизація рухомого складу, ремонт, страхування), податки, адміністративні витрати та норму прибутку. Розрахунки повинні бути економічно обґрунтованими та пройти громадські обговорення.
- Запровадження пільг та системи проїзних квитків:
 - 1) Пільгові перевезення: ОМС розробляють та реалізують програми пільгових перевезень для соціально незахищених верств населення (пенсіонери, студенти, інваліди, учасники бойових дій). Компенсація за пільгові перевезення надається перевізникам з місцевого бюджету.
 - 2) Системи проїзних квитків: Впровадження різних видів квитків (одноразові, місячні, річні, електронні картки, абонементи на певну кількість поїздок) для зручності пасажирів та стимулювання регулярного користування громадським транспортом. Багато міст України впроваджують єдині електронні квитки для всіх видів громадського транспорту.

- Механізми субсидування (дотації): ОМС виділяють дотації перевізникам для покриття збиткових, але соціально значущих маршрутів, що забезпечує їх функціонування.

Методи розрахунку субсидій:

Розрахунок субсидій зазвичай базується на таких критеріях:

- Кількість перевезених пільговиків: Якщо є система обліку (наприклад, валідація електронних пільгових квитків), субсидія розраховується на основі фактичної кількості пільгових поїздок за певний період за затвердженим тарифом.
- Збитковість маршруту: Для маршрутів, що не є комерційно привабливими, але мають соціальне значення, ОМС можуть розраховувати дотації на покриття операційних збитків. Розрахунок базується на різниці між економічно обґрунтованим тарифом і фактичним тарифом, помноженою на кількість пасажирів, або на покритті фіксованої частини операційних витрат.
- Пробіг транспорту: У деяких випадках субсидії можуть розраховуватися виходячи з кілометражу, який проїжджає транспортний засіб на маршруті, за визначеною вартістю 1 км пробігу, яка покриває експлуатаційні витрати.

Приклад (Харків): У Харкові, як і в Києві, активно використовуються електронні квитки "E-ticket" для відстеження пільгових поїздок та обґрунтованого розрахунку компенсацій перевізникам. Місто також надає значні дотації комунальному електротранспорту для збереження доступних тарифів.

3. Вибір перевізників та укладання договорів (конкурсні процедури)

Забезпечення якісного обслуговування можливе лише за умови залучення надійних перевізників. Органи місцевого самоврядування організують цей процес шляхом проведення конкурсів відповідно до Закону України «Про автомобільний транспорт» та Закону України «Про публічні закупівлі».

Покроковий опис тендерних процесів:

- 1) Оголошення конкурсу: ОМС (або уповноважений орган) публікує оголошення про проведення конкурсу на право перевезення пасажирів на визначених маршрутах у місцевих ЗМІ та на електронних майданчиках

- (наприклад, ProZotto). В оголошенні зазначаються маршрути, умови конкурсу, вимоги до учасників, критерії оцінки та терміни подання заявок.
- 2) Вимоги до учасників: До учасників конкурсу висуваються вимоги щодо наявності ліцензії, досвіду роботи, достатньої кількості та стану рухомого складу (рік випуску, екологічний стандарт, наявність засобів доступності), фінансової спроможності, кваліфікації водіїв.
 - 3) Подання заявок: Перевізники подають конкурсні пропозиції, що включають необхідні документи, інформацію про рухомий склад, запропоновані графіки руху, інформацію про тарифи та інші умови.
 - 4) Оцінка пропозицій: Конкурсна комісія ОМС оцінює пропозиції учасників відповідно до заздалегідь визначених критеріїв. Критерії можуть включати: технічний стан рухомого складу (вік, комфорт, екологічність, адаптація для осіб з інвалідністю), досвід роботи перевізника, пропозиції щодо підвищення якості обслуговування, фінансова спроможність.
 - 5) Визначення переможця: Переможець обирається на основі найкращої сукупності критеріїв, а не лише за найнижчою ціною, щоб забезпечити якість послуг.
 - 6) Укладання договорів: З переможцем конкурсу укладається договір на перевезення пасажирів на певний термін (зазвичай 3-5 років). У договорі чітко прописуються:
 - Умови надання послуг (розклад, регулярність, якість, технічний стан транспорту).
 - Вимоги до безпеки перевезень.
 - Механізми контролю та відповідальності (штрафні санкції за порушення умов).
 - Розмір плати за послуги та порядок її розрахунку (у разі компенсації або дотацій).

Приклад (Одеса): Міська рада Одеси регулярно проводить конкурси на автобусні маршрути, приділяючи увагу оновленню автопарку. В умовах конкурсу часто зазначаються вимоги щодо класу автобусів (наприклад, низькопідлогові, Euro-5), а також наявності систем GPS-моніторингу.

4. Контроль якості та безпеки перевезень

Для забезпечення високого рівня сервісу та безпеки пасажирів місцеві органи влади здійснюють постійний контроль.

Системи контролю та моніторингу:

- **GPS-моніторинг:** Встановлення GPS-трекерів на всіх одиницях громадського транспорту дозволяє відстежувати рух транспорту в реальному часі, контролювати дотримання розкладу, швидкісного режиму, виявляти відхилення від маршруту. Дані використовуються для аналізу та накладання штрафів.
- **Системи електронної оплати:** Інформація з валідаторів електронних квитків дозволяє точно відстежувати пасажиропотоки, кількість пільгових перевезень, час посадки/висадки, що є цінним джерелом для оптимізації та контролю.
- **Виїзні перевірки:** Спеціалісти відділів транспорту проводять регулярні та позапланові перевірки на маршрутах, фіксуючи дотримання графіків, технічний стан транспортних засобів, наявність документів, культуру обслуговування водіїв.
- **"Таємний пасажир":** Метод контролю, коли спеціально підготовлені люди анонімно користуються громадським транспортом та оцінюють якість послуг за визначеними критеріями.
- **Відеоспостереження:** Камери в салоні та зовні транспорту допомагають фіксувати порушення, забезпечувати безпеку та вирішувати конфліктні ситуації.
- **Реагування на скарги та пропозиції:** Створення ефективних каналів зворотного зв'язку з громадянами (гарячі лінії, мобільні додатки, онлайн-форми) та оперативне реагування на виявлені недоліки.
- **Співпраця з поліцією:** Спільні рейди з патрульною поліцією для контролю за дотриманням правил дорожнього руху та вимог законодавства до перевізників.

Приклад (Дніпро): У Дніпрі була впроваджена система електронного квитка та GPS-моніторингу, яка дозволяє не лише пасажирам відстежувати рух

транспорту, а й міській владі контролювати регулярність рейсів та об'єктивність даних щодо пасажиропотоку. Завдяки цьому були виявлені випадки недотримання графіків і прийняті відповідні заходи до перевізників.

4.3. Організаційні моделі управління пасажирськими перевезеннями

Місцеві органи влади мають гнучкість у виборі моделі управління пасажирськими перевезеннями, адаптуючи її до місцевих умов та ресурсів:

1. Комунальні підприємства:

- **Опис:** Створення власних транспортних компаній, що перебувають у комунальній власності (наприклад, КП "Київпаstrans", КП "Львівелектротранс").
- **Плюси:** Повний контроль над процесом перевезень, гнучке реагування на соціальні потреби, реалізація стратегічних цілей громади, можливість встановлення соціально обґрунтованих тарифів, прямі інвестиції в оновлення рухомого складу та інфраструктури.
- **Мінуси:** Вимагає значних капіталовкладень з місцевого бюджету, потенційно менша ефективність через відсутність конкуренції, політизація тарифів, ризик неефективного менеджменту.

2. Приватні перевізники:

- **Опис:** Залучення приватних компаній на конкурсній основі.
- **Плюси:** Сприяє конкуренції та підвищенню якості послуг, знижує навантаження на місцевий бюджет (інвестиції здійснюють приватні компанії), оперативність у реагуванні на ринкові зміни.
- **Мінуси:** Менший контроль над тарифами (прагнення до максимального прибутку), складність у забезпеченні соціально важливих (але збиткових) маршрутів, ризик невиконання умов договорів заради економії, менша гнучкість у реалізації довгострокових стратегій.

3. Змішана модель:

- **Опис:** Поєднання комунального та приватного транспорту. Часто комунальні підприємства обслуговують магістральні та соціально важливі маршрути, а приватні перевізники доповнюють мережу, обслуговуючи менш прибуткові або гнучкі напрямки.

- Плюси: Поєднує переваги обох форм – забезпечує соціальну функцію комунального транспорту та конкурентну ефективність приватного, оптимізує бюджетні витрати.
- Мінуси: Вимагає складної координації та ефективного регулювання, щоб уникнути конфліктів інтересів та дублювання.

4. Концесія або державно-приватне партнерство (ДПП):

- Опис: Передача права експлуатації транспортної інфраструктури або надання послуг приватному партнеру на тривалий термін (зазвичай від 10 до 50 років) з розподілом ризиків та відповідальності.
- Плюси: Залучення значних приватних інвестицій у розвиток інфраструктури та модернізацію рухомого складу, використання інноваційних технологій та досвіду приватного сектору.
- Мінуси: Вимагає складної правової та фінансової структури, тривалий процес підготовки та укладання угод, ризик монополізації, складність у розірванні угод.

Приклад (Київ): У Києві діє змішана модель: КП "Київпастрас" обслуговує метрополітен, тролейбуси, трамваї, деякі автобусні маршрути та міську електричку, а більшість автобусних маршрутів обслуговують приватні перевізники, обрані на конкурсі. Це дозволяє столиці забезпечувати базові потреби у перевезеннях та гнучко реагувати на зміни.

4.4. *Фінансове забезпечення та бюджетні аспекти*

Фінансове забезпечення є фундаментальним аспектом, що включає формування місцевого бюджету на транспортні потреби, пошук джерел фінансування та ефективне використання коштів.

- Джерела фінансування:
 - 1) Місцевий бюджет: Основне джерело, включаючи власні доходи громад (податки, збори) та дотації з державного бюджету. Кошти виділяються на утримання комунальних підприємств, компенсацію пільгових перевезень, розвиток інфраструктури.
 - 2) Цільові програми: Участь у державних програмах фінансування розвитку транспорту та інфраструктури.

- 3) Міжнародні фінансові організації (МФО): Залучення кредитів та грантів від ЄБРР, Європейського інвестиційного банку (ЄІБ), Світового банку для оновлення рухомого складу (наприклад, придбання нових трамваїв, тролейбусів), модернізації депо, будівництва нових ліній.
 - 4) Приватні інвестиції: Залучення коштів приватних інвесторів через механізми ДПП або концесії.
 - 5) Інші джерела: Плата за паркування, штрафи за порушення правил перевезень, реклама на транспорті.
- Бюджетування та алокація: Щорічне планування та виділення коштів на підтримку та розвиток транспортної інфраструктури, субсидування пільгових перевезень, дотації перевізникам, поточний ремонт доріг та зупинок. Процес прозорий та публічний, затверджується місцевими радами.

Приклад (Львів): Львів активно співпрацює з ЄБРР та ЄІБ, залучаючи значні кошти для оновлення тролейбусного та трамвайного парків, а також для впровадження електронного квитка. Ці інвестиції дозволяють місту модернізувати свою транспортну систему без надмірного навантаження на місцевий бюджет.

4.5. Розвиток інфраструктури та інтеграція з містобудуванням

Розвиток та підтримка транспортної інфраструктури є запорукою ефективної роботи громадського транспорту. Це повноваження охоплює ширший спектр питань, ніж просто зупинки, а саме:

- Будівництво та ремонт транспортних об'єктів: Модернізація існуючих та створення нових зупиночних комплексів, будівництво нових доріг, трамвайних та тролейбусних ліній, ремонт мостів, облаштування пішохідних переходів, велодоріжок.
- Модернізація депо та ремонтних баз: Оновлення та будівництво нових об'єктів для зберігання, технічного обслуговування та ремонту рухомого складу, що є критично важливим для забезпечення його надійності.

- **Управління дорожнім рухом:** Впровадження інтелектуальних транспортних систем (ІТС) для оптимізації світлофорних об'єктів, інформаційних табло, камер спостереження для зменшення заторів та підвищення безпеки.
- **Інтеграція з міським плануванням:** Транспортна система нерозривно пов'язана з містобудуванням. Місцеві органи влади забезпечують, щоб транспортні маршрути та інфраструктура відповідали Генеральному плану міста, планам зонування, детальному плануванню територій, підтримували компактний розвиток та зменшували потребу в особистому транспорті. Це включає планування забудови таким чином, щоб громадський транспорт був доступний з нових житлових районів.

4.6. Доступність для людей з інвалідністю

ОМС мають законодавчо закріплений обов'язок забезпечувати доступність громадського транспорту для осіб з інвалідністю та інших маломобільних груп населення. Це включає:

- **Закупівля низькопідлогового транспорту:** Вимога до перевізників щодо придбання автобусів, тролейбусів та трамваїв, обладнаних низькою підлогою, пандусами, спеціальними місцями для крісел колісних.
- **Облаштування зупинок:** Створення безбар'єрного середовища на зупинках – пандуси, тактильна плитка, достатній простір для маневру.
- **Інформаційна доступність:** Аудіооголошення зупинок, інформаційні табло зі шрифтом Брайля, візуальна інформація для людей з порушеннями слуху.
- **Навчання персоналу:** Проведення тренінгів для водіїв та кондукторів щодо правил обслуговування пасажирів з інвалідністю.

Приклад (Вінниця): Вінниця є одним з лідерів в Україні з доступності громадського транспорту. Місто системно оновлює свій трамвайний та тролейбусний парк низькопідлоговими одиницями, а також активно облаштовує зупинки та переходи для потреб маломобільних груп населення.

4.7. Екологічні аспекти та сталий розвиток

Місцеві органи влади все більше уваги приділяють екологічності транспортних систем:

- Оновлення рухомого складу: Перехід на електротранспорт (тролейбуси, трамваї, електробуси), закупівля автобусів з високими екологічними стандартами (Euro-5, Euro-6).
- Розвиток велосипедної інфраструктури: Будівництво велодоріжок, парковок для велосипедів, інтеграція велотранспорту з громадським.
- Енергоефективність: Впровадження енергоощадних технологій на електротранспорті та інфраструктурних об'єктах (енергоефективне освітлення на зупинках).
- Зменшення шумового забруднення: Використання сучасного, менш шумного транспорту.

4.8. Модернізація та інновації

Сучасне управління транспортом неможливе без впровадження новітніх технологій та інноваційних рішень. Місцеві органи влади активно працюють над:

- Впровадження електронних систем оплати (e-ticketing): Безконтактні картки, мобільні додатки, QR-коди, що підвищує швидкість обслуговування, зручність для пасажирів та надає цінні дані для аналізу.
- Мобільні додатки та онлайн-сервіси: Дозволяють пасажирів відстежувати рух транспорту в реальному часі, отримувати інформацію про розклад, планувати маршрути, залишати відгуки.
- Інтелектуальні транспортні системи (ІТС): Комплексні рішення для управління дорожнім рухом, включаючи адаптивні світлофори, системи інформування водіїв та пасажирів, що оптимізують транспортні потоки та зменшують затори.

Приклад (Київ): Запровадження електронної системи "Київ Цифровий" та безконтактних банківських карток для оплати проїзду. Додаток дозволяє планувати маршрути, відстежувати транспорт, поповнювати проїзні. Це значно спростило користування громадським транспортом для мільйонів мешканців.

4.9. Громадська участь та зворотний зв'язок

Ефективне управління транспортом неможливе без активної участі громади:

- Громадські слухання та обговорення: Проведення публічних обговорень щодо зміни маршрутів, тарифів, планів розвитку інфраструктури.

- Електронні петиції: Механізм для громадян висувати пропозиції та ініціативи, які розглядаються місцевою владою.
- Гарячі лінії та онлайн-форми: Створення доступних каналів для скарг, пропозицій та звернень громадян щодо якості транспортних послуг.
- Робочі групи: Залучення представників громадськості та експертів до робочих груп з питань розвитку транспорту.

4.10. Вплив децентралізації на управління місцевим транспортом

Реформа децентралізації в Україні значно посилила роль ОМС в управлінні місцевим транспортом. Передача повноважень та фінансових ресурсів на місцевий рівень дозволила громадам:

- Самостійно формувати транспортну політику: Адаптувати її до унікальних потреб та особливостей своєї території, а не слідувати централізованим рішенням.
- Ефективніше використовувати ресурси: Пряме розпорядження місцевими бюджетами дає змогу оперативно направляти кошти на найпріоритетніші транспортні проекти.
- Підвищити відповідальність: Місцева влада стала безпосередньо відповідальною перед своїми виборцями за якість транспортних послуг.
- Розвивати інфраструктуру: ОМС отримали більше можливостей для залучення інвестицій та реалізації проектів з модернізації транспортної інфраструктури.

Однак, децентралізація також поставила перед ОМС нові виклики, пов'язані з необхідністю розвитку експертизи, фінансовою спроможністю та боротьбою з корупцією.

Успішне управління місцевим пасажирським транспортом вимагає постійного балансу між забезпеченням доступності послуг для всіх категорій населення та фінансовою стійкістю транспортної системи. Органи місцевого самоврядування повинні враховувати інтереси пасажирів, перевізників, екологічні вимоги та бюджетні обмеження, приймаючи стратегічні рішення про розвиток транспортної мережі своєї громади. Ця робота є динамічною та вимагає

постійної адаптації до нових викликів та технологій для створення зручної, безпечної та екологічної транспортної системи.

Запитання для самоконтролю

1. Дайте визначення Єдиної транспортної системи України (ЄТСУ), перелічіть її основні складові елементи та охарактеризуйте її функції.
2. Охарактеризуйте основні види транспорту, що входять до ЄТСУ, та їхні ключові характеристики.
3. У чому полягають цілі та завдання публічного адміністрування в галузі транспорту та які форми державного регулювання транспортної діяльності використовуються?
4. Назвіть ключові органи управління транспортом в Україні та опишіть їхні повноваження та функції.
5. Які повноваження мають органи місцевого самоврядування (ОМС) щодо управління місцевим пасажирським транспортом, включаючи формування маршрутної мережі, встановлення тарифів та взаємодію з перевізниками?
6. Проаналізуйте вплив реформи децентралізації на управління місцевим транспортом в Україні.
7. Які основні екологічні аспекти та інноваційні технології враховуються місцевими органами влади при розвитку та модернізації транспортних систем?
8. Яким чином забезпечується громадська участь та зворотний зв'язок у процесі управління місцевим транспортом?
9. Визначте ключові виклики, з якими стикаються ОМС у сфері управління місцевим транспортом, включаючи виклики, спричинені війною.
10. Опишіть кращі практики управління місцевим пасажирським транспортом, які варто впроваджувати для сталого розвитку.

ТЕМА 5. ДОГОВІРНІ ЗАСАДИ ЗДІЙСНЕННЯ ТРАНСПОРТНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1. Поняття та види транспортної діяльності.
2. Поняття, значення та функції транспортного договору.
3. Договір перевезення вантажу. Сторони в договорі перевезення вантажів, його зміст.
4. Договори з організації перевезень.
5. Договір перевезення пасажирів та багажу.
6. Договір транспортного експедирування: поняття, предмет, зміст, відповідальність сторін.

1. Поняття та види транспортної діяльності

Транспортна діяльність – це організований комплекс процесів, що забезпечують переміщення вантажів і пасажирів за допомогою різних видів транспорту. Вона є критично важливим елементом сучасної економіки, що гарантує безперервний обіг товарів, своєчасне постачання сировини та готової продукції, а також мобільність робочої сили та населення. Ця діяльність включає не лише фізичне переміщення, а й широкий спектр допоміжних послуг, які спільно створюють ефективні логістичні ланцюги та забезпечують цілісність, своєчасність та економічну вигідність доставки.

З точки зору транспортних технологій, транспортно-експедиторська діяльність (як визначено, наприклад, Законом України «Про транспортно-експедиторську діяльність») – це професійна діяльність з управління та оптимізації процесів перевезення вантажів (експортних, імпорتنих, транзитних, внутрішніх). Це включає детальний розробку та планування маршрутів, вибір найбільш підходящого виду транспорту та перевізника, укладання всіх необхідних контрактів, організацію ефективного завантаження та розвантаження, страхування вантажу від можливих ризиків, його тимчасове зберігання, а також повний супровід документації, включаючи митне оформлення та постійне відстеження статусу вантажу. Для транспортного оператора важливо розуміти, як ці процеси інтегруються в загальний ланцюг постачань і як вони впливають на кінцеву вартість та терміни доставки.

Транспортні операції класифікуються за різними критеріями, але для практичної логістики найбільш значущим є поділ за об'єктом перевезення та функціональним призначенням. Це дозволяє фахівцям точно підбирати транспортні засоби, методи перевезення та формувати оптимальні логістичні рішення.

1. *Вантажні перевезення*

Вантажні перевезення – це ключовий етап логістичного ланцюга, що забезпечує переміщення товарів, сировини та готової продукції від місця виробництва до кінцевого споживача. Ефективність цих перевезень безпосередньо впливає на витрати та швидкість товарообігу.

1) *Автомобільні перевезення:* Відрізняються високою гнучкістю та можливістю доставки "від дверей до дверей". Вони є незамінними для коротких та середніх дистанцій, а також для операцій "першої" та "останньої милі" у мультимодальних перевезеннях. Транспортні менеджери використовують їх для доставки швидкопсувних товарів, термінових вантажів або для маршрутів, де відсутня залізнична чи водна інфраструктура.

Наприклад: щоденна доставка свіжих продуктів до супермаркетів або перевезення будівельних матеріалів безпосередньо на будівельний об'єкт.

2) *Залізничні перевезення:* Ідеально підходять для транспортування великих обсягів вантажів (вугілля, руда, зерно, ліс, контейнери) на значні відстані з відносно низькою вартістю та меншим вуглецевим слідом. Вони забезпечують високу пропускну здатність та регулярність. Планування таких перевезень вимагає координації з розкладом руху потягів та наявністю спеціалізованих вагонів.

Приклад: транспортування великогабаритного обладнання між промисловими центрами країни або експорт зерна до портів.

3) *Водні перевезення:*

- *Морські перевезення:* Найбільш економічно вигідні для інтерконтинентальних перевезень масових вантажів, таких як сира нафта, ЗПГ, контейнери. Вони дозволяють перевозити величезні

обсяги, але є найповільнішими. Вимагають ретельного планування завантаження суден та маршрутів, врахування погодних умов та портових операцій.

Приклад: транспортування мільйонів тонн контейнерів з Азії до Європи або перевезення нафти танкерами.

- Річкові перевезення: Використовуються для внутрішніх перевезень наливних та насипних вантажів (пісок, щебінь, вугілля) по водних шляхах. Це економічний спосіб для регіональних перевезень, де є річкові порти та відповідна інфраструктура. Приклад: доставка сипучих матеріалів баржами по річках до прибережних міст або перевезення сільськогосподарської продукції.

- 4) Авіаційні перевезення: Найшвидший, але й найдорожчий вид транспорту. Оптимальний для термінових, цінних, швидкопсувних вантажів або невеликих за обсягом партій. Вимагають спеціалізованої логістики, швидкого митного оформлення та високих стандартів безпеки. Приклад: термінова доставка медикаментів, електроніки, свіжих квітів, важливих документів або запасних частин для виробництва.

2. Пасажирські перевезення

Пасажирські перевезення – це комплекс послуг, спрямованих на переміщення людей. Для транспортних фахівців це означає управління розкладом, маршрутами, безпекою, комфортом пасажирів та ефективністю використання транспортних засобів.

- Громадський транспорт: Автобуси, тролейбуси, трамваї, метрополітен, приміські поїзди – основа міської та регіональної мобільності. Управління цими системами включає оптимізацію маршрутів, графіків руху, забезпечення технічної справності рухомого складу та безпеки пасажирів. Наприклад: розробка ефективного графіка руху міських автобусів для забезпечення максимального покриття та мінімізації часу очікування у години пік.
- Міжміські та міжнародні перевезення: Поїзди, автобуси, літаки – для подорожей на значні відстані. Логістичні завдання включають планування

рейсів, бронювання, управління пасажиропотоком, координацію з прикордонними та митними службами. Приклад: організація чартерного авіарейсу для туристичної групи або розробка розкладу міжнародних автобусних маршрутів.

- Таксі та індивідуальні перевезення: Надають персоналізовані та гнучкі послуги "від дверей до дверей". Управління включає диспетчеризацію, оптимізацію маршрутів для водіїв та контроль якості обслуговування.

3. Транспортне експедирування

Транспортне експедирування – це комплексна діяльність з організації та координації всього процесу перевезення вантажів. Експедитор виступає як логістичний оператор, що діє в інтересах клієнта (відправника чи одержувача), забезпечуючи виконання всіх необхідних етапів перевезення. Для фахівця з транспортних технологій експедитор – це партнер, який бере на себе широкий спектр організаційних функцій:

- Вибір оптимальних логістичних рішень: Підбір найбільш ефективних маршрутів та комбінацій видів транспорту (мультимодальні перевезення).
- Управління відносинами з перевізниками: Укладання договорів перевезення з безпосередніми перевізниками (автомобільними, залізничними, морськими, авіаційними).
- Документальний супровід: Підготовка та оформлення всієї необхідної транспортної, митної, дозвільної та страхової документації.
- Організація складських операцій: Забезпечення зберігання, перевалки, пакування та маркування вантажів на складах.
- Управління ризиками: Організація страхування вантажу для захисту від втрат та пошкоджень під час транспортування.
- Відстеження та інформування: Постійний моніторинг руху вантажу та оперативне інформування клієнта про його місцезнаходження та статус.
- Консалтинг: Надання консультацій з питань оптимізації логістичних процесів та міжнародних торговельних операцій.

Приклад: Логістична компанія-експедитор отримує замовлення на доставку партії високотехнологічного обладнання з Південної Кореї до України.

Експедитор розробляє мультимодальний маршрут, що включає морське перевезення до європейського порту, митне оформлення, а потім автоперевезення до кінцевого складу замовника, постійно відстежуючи вантаж та інформуючи клієнта.

4. Допоміжні (супутні) транспортні послуги: Забезпечення безперервної логістики

Ці послуги не є прямим перевезенням, але є абсолютно необхідними для його успішної та безпечної реалізації. Фахівці з транспортних технологій повинні розуміти їхню важливість для інтеграції в логістичні процеси та мінімізації операційних ризиків.

- **Складування:** Організація ефективного тимчасового або довготривалого зберігання вантажів на спеціалізованих складах (логістичних центрах, митних складах, складах-холодильниках). Це дозволяє оптимізувати запаси, консолідувати вантажі та синхронізувати різні етапи логістичного ланцюга.
- **Пакування та перепакування:** Забезпечення надійного захисту вантажу від пошкоджень, впливу зовнішніх факторів, а також відповідності пакування вимогам різних видів транспорту та міжнародних стандартів. Правильне пакування знижує ризики пошкоджень та втрат.
- **Страховання вантажів:** Фінансовий захист від втрат, пошкоджень або крадіжок вантажу під час транспортування. Для транспортних операцій це є інструментом управління ризиками, який дозволяє уникнути значних фінансових втрат у разі непередбачених обставин.
- **Навантажувально-розвантажувальні роботи:** Ефективні та безпечні операції з підняття, переміщення та розміщення вантажу на транспортних засобах або складських площах. Вимагають використання спеціалізованої техніки та кваліфікованого персоналу для запобігання пошкодженням вантажу та травмам.
- **Митне оформлення:** Комплекс заходів з підготовки документів, подання їх до митних органів, сплати митних платежів та проходження всіх

необхідних контрольних процедур для легального перетину кордону. Це критично важливо для своєчасної доставки міжнародних вантажів.

- **Експертиза вантажів:** Незалежна оцінка кількості, якості, стану та відповідності вантажу заявленим характеристикам на різних етапах логістичного ланцюга (перед відправленням, під час перевантаження, при отриманні). Запобігає суперечкам та претензіям.

Детальна класифікація транспортної діяльності допомагає фахівцям з транспортних технологій обирати відповідні рішення, управляти ризиками та оптимізувати всі етапи перевезення. Розуміння цих операційних аспектів є ключовим для ефективного, безпечного та економічно вигідного управління транспортними процесами на національному та міжнародному рівнях

2. Поняття, значення та функцій транспортного договору

Транспортний договір є фундаментальним документом, що детально організовує та регулює процес перевезення вантажів або пасажирів. Це не просто юридична формальність, а практичний план дій, який чітко визначає, як взаємодіятимуть усі учасники логістичного ланцюга: транспортна компанія (перевізник), відправник вантажу та одержувач. Договір встановлює обов'язки та очікування кожної сторони, допомагає мінімізувати операційні ризики та забезпечує безперебійність транспортних потоків. Він охоплює всі етапи роботи – від моменту завантаження вантажу на транспортний засіб до його видачі в пункті призначення, гарантуючи послідовність та ефективність усього процесу перевезення.

2.1. Ключові функції транспортного договору в логістиці

Транспортний договір виконує кілька надзвичайно важливих функцій, що забезпечують ефективність, безпеку та прозорість будь-якої транспортної операції:

1. Забезпечення операційної безпеки перевезень

Договір встановлює обов'язкові стандарти та вимоги для безпечного переміщення та зберігання вантажів, а також безпеки пасажирів. Це включає

вказівки щодо правильного пакування, надійного кріплення вантажу, дотримання необхідного температурного режиму, використання спеціалізованого транспорту та суворе дотримання правил дорожнього руху, морської навігації чи польотів. Наприклад, при перевезенні небезпечних вантажів (хімічних речовин або вибухових матеріалів) договір обов'язково посилається на міжнародні правила, такі як ADR, які диктують вимоги до спеціального маркування, тари та кваліфікації водіїв. Дотримання цих умов дозволяє уникнути аварій, пошкоджень вантажу та гарантує безпеку всіх учасників дорожнього руху.

2. Розподіл операційної відповідальності

Однією з найважливіших функцій є чітке визначення ролей та відповідальності між відправником, перевізником та одержувачем. Це допомагає зрозуміти, хто відповідає за можливу втрату, пошкодження чи недостачу вантажу, за затримку доставки або за будь-які інші проблеми, що можуть виникнути під час перевезення. Наприклад, якщо під час міжнародного автомобільного перевезення вантажівка потрапляє в ДТП і вантаж пошкоджується, договір та відповідні міжнародні конвенції (наприклад, Конвенція КДПВ для автомобільних перевезень) чітко вказують, як діяти оператору: зафіксувати збитки, повідомити всі сторони та визначити процедуру відшкодування. Зазвичай, відповідальність перевізника обмежена певною сумою за кілограм ваги, якщо сторони не домовилися про інше.

3. Регулювання графіків та строків доставки

Договір встановлює конкретні часові рамки для виконання всіх етапів транспортної операції: від подачі транспортного засобу під завантаження, термінів самого завантаження, часу в дорозі (транзиту) до дати та часу доставки вантажу в кінцевий пункт призначення. Це дозволяє логістам та транспортним менеджерам ефективно планувати роботу, оптимізувати маршрути, завантаження складів та виробничі процеси, уникаючи простоїв та затримок у ланцюгу поставок. За порушення цих строків можуть бути передбачені обумовлені компенсації. Наприклад, при перевезенні швидкопсувних продуктів

кожен день затримки може призвести до повної втрати вантажу, тому такі договори мають підвищені вимоги до дотримання графіку.

4. Визначення тарифів та порядку розрахунків

У транспортному договорі детально фіксуються тарифи за надані послуги та умови їх оплати. Це може бути фіксована вартість перевезення, розрахунок за кілометр, за тону або за об'єм вантажу. Також зазначаються умови оплати (наприклад, передоплата, оплата за фактом доставки, або поетапна оплата), валюта розрахунків та можливі додаткові витрати (такі як плата за зберігання, перевалку вантажу, митне оформлення або послуги експедитора). Це забезпечує прозорість фінансових взаємин між замовником та перевізником, запобігаючи суперечкам. Наприклад, для морських перевезень можуть застосовуватися додаткові збори за паливо (BAF) або враховуватися валютні коливання (CAF), які також повинні бути чітко вказані в договорі.

2.2. Типи транспортних договорів: Договір перевезення вантажу

Договір перевезення вантажу є основним видом транспортного договору, який детально регулює взаємини між перевізником (логістичною або транспортною компанією, яка фактично перевозить вантаж) та вантажовідправником (компанією або особою, яка передає вантаж для транспортування). Згідно з цим договором, перевізник зобов'язується доставити довірений йому вантаж – будь-які матеріальні цінності, сировину чи готову продукцію – до визначеного місця та передати його уповноваженій особі, тобто одержувачу. Вантажовідправник, у свою чергу, зобов'язаний своєчасно оплатити послуги перевезення та належним чином підготувати вантаж до відправлення (наприклад, забезпечити якісне пакування та правильне маркування).

Договір починає діяти з моменту фактичного прийняття вантажу перевізником, що обов'язково підтверджується оформленням відповідних транспортних документів. Ці документи (наприклад, товарно-транспортна накладна або коносамент) фіксують всі деталі вантажу, його кількість, стан та умови перевезення. Сторони несуть взаємну відповідальність за виконання умов договору. Це включає відповідальність перевізника за збереження вантажу, дотримання строків доставки, а також відповідальність відправника за

достовірність інформації про вантаж та своєчасну оплату. У випадку невиконання умов, сторони відшкодовують завдані збитки згідно з договором та законодавством.

2.3. Ключові транспортні документи та їх практичне значення

Належне оформлення товарно-транспортних документів має величезне значення для будь-якого фахівця з транспортних технологій та логістики. Ці документи не просто підтверджують факт відправлення вантажу, а є життєво важливими для успішного виконання логістичних операцій: вони слугують фактичним дозволом на перевезення, підставою для митного оформлення, дозволяють відстежувати вантаж і є основою для всіх фінансових розрахунків. Вони забезпечують повну прозорість, контрольованість та юридичний захист усього процесу руху товарів, відвантаження до отримання.

Серед найпоширеніших видів транспортних документів, з якими працюють логісти, можна виділити:

1. CMR (міжнародна товарно-транспортна накладна)

Цей документ є стандартним для міжнародних автомобільних перевезень вантажів і підтверджує договір про міжнародне дорожнє перевезення. CMR містить вичерпну інформацію: дані про відправника, одержувача, транспортну компанію (перевізника), детальний опис вантажу, кількість пакувальних місць, вагу, маршрут перевезення, а також особливі інструкції щодо доставки. CMR керується Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ) і обов'язкова для використання у всіх країнах-учасницях. Наприклад, при організації перевезення партії електроніки з Польщі до України, правильне та повне заповнення CMR є критично важливим для успішного проходження митних процедур та вирішення будь-яких операційних питань, що можуть виникнути.

2. Коносамент (Bill of Lading)

Коносамент є основним документом, що застосовується у морських перевезеннях. Він виконує одразу кілька функцій: 1) це розписка судноплавної компанії про прийняття вантажу на борт; 2) підтвердження укладання договору морського перевезення; 3) це товаророзпорядчий документ, який фактично надає

його власнику право розпоряджатися вантажем. Коносамент містить усі деталі про вантаж, назву судна, порти відправлення та призначення, умови фрахту та інші важливі відомості. Наприклад, коли компанія експортує зерно з Одеси до Єгипту, коносамент є ключовим документом, який використовується для здійснення банківських розрахунків, а потім передається кінцевому одержувачу для отримання вантажу в порту.

3. Авіанакладна (Air Waybill, AWB)

Цей документ є основним супровідним для вантажу, що перевозиться повітряним транспортом. Авіанакладна не є товаророзпорядчим документом (тобто не дає права власності на вантаж), але є доказом укладання договору перевезення між відправником та авіаперевізником. Вона містить інформацію про відправника, одержувача, деталі вантажу (характеристики, вагу, об'єм), аеропорти відправлення та призначення, а також розраховані тарифи та платежі. Наприклад, для термінової доставки фармацевтичних препаратів з Німеччини в Україну, авіанакладна фіксує всі необхідні деталі перевезення, що забезпечує швидке та ефективно проходження всіх логістичних та митних процедур.

4. Залізнична накладна

Залізнична накладна – це головний документ, що оформляється для перевезення вантажів залізничним транспортом. Вона підтверджує факт укладання договору перевезення, прийняття вантажу до транспортування і є основною підставою для виконання всіх операцій, пов'язаних із залізничною логістикою, включаючи митне оформлення та взаєморозрахунки між учасниками. Накладна містить дані про відправника, одержувача, станції відправлення та призначення, детальний опис вантажу, його вагу та кількість вагонів. Цей документ є критично важливим для транспортних операцій з великими обсягами сировини або промислових товарів у межах країни або між країнами, що мають спільну залізничну мережу, наприклад, при перевезенні вугілля, руди чи металу.

Правильне та точне оформлення всіх транспортних документів є фундаментальною гарантією для захисту інтересів та ефективного управління ризиками всіх учасників перевезення. Для майбутнього фахівця з транспортних

технологій, логіста або менеджера, кожен документ повинен містити повну, достовірну та вичерпну інформацію про вантаж, сторони договору, умови перевезення, а також інші ключові операційні деталі. Це дозволяє забезпечити максимальну прозорість, відстежуваність та ефективність усього транспортного процесу від планування до успішної доставки.

3. Договір перевезення вантажу. Сторони в договорі перевезення вантажів, його зміст

Договір перевезення вантажу є фундаментальним документом, що детально організовує та регулює процес перевезення товарів. Це не просто юридична формальність, а практичний план дій, який чітко визначає, як взаємодіятимуть усі учасники логістичного ланцюга: транспортна компанія (перевізник), відправник вантажу та його одержувач. Глибоке розуміння цього договору, його сторін та змісту дозволяє майбутнім транспортним менеджерам та логістичним координаторам ефективно планувати та виконувати транспортні операції, мінімізуючи ризики, забезпечуючи безперебійність поставок та дотримуючись вимог транспортної технології.

3.1. *Сутність та значення договору перевезення вантажу*

Договір перевезення вантажу – це угода, за якою перевізник зобов'язується доставити довірений йому вантажовідправником вантаж до визначеного пункту призначення та видати його уповноваженій особі (вантажодержувачу), а вантажовідправник зобов'язується сплатити за перевезення. Цей договір є основою будь-якої логістичної операції та виконує кілька критично важливих функцій:

- Визначає права та обов'язки всіх учасників процесу.
- Гарантує безпеку переміщення та збереження вантажу.
- Встановлює чіткі терміни та графіки доставки.
- Фіксує вартість послуг та порядок розрахунків.
- Слугує юридичною підставою для вирішення можливих спорів та відшкодування збитків.

Договір починає діяти з моменту фактичного прийняття вантажу перевізником, що підтверджується оформленням відповідних транспортних документів, таких як товарно-транспортна накладна.

3.2. Ключові учасники договору перевезення вантажу та їх ролі

Для успішної організації будь-якого перевезення важливо чітко розуміти ролі, права та обов'язки всіх учасників логістичного процесу. У контексті перевезення вантажів ключовими гравцями є перевізник, вантажовідправник та вантажоодержувач:

1. Перевізник (Carrier):

Перевізник — це транспортна компанія або індивідуальний підприємець, який на професійній основі здійснює перевезення вантажів будь-яким видом транспорту (автомобільним, залізничним, морським, річковим або повітряним). Його діяльність суворо регулюється транспортним законодавством, яке встановлює високі стандарти відповідальності за збереження вантажу та дотримання термінів доставки.

Основні права та обов'язки перевізника:

1) Обов'язки:

- Прийняти вантаж та забезпечити його схоронність протягом усього маршруту.
- Дотримуватися термінів доставки, визначених договором.
- Видати вантаж уповноваженій особі вантажоодержувача.
- Застосовувати всі необхідні заходи для захисту вантажу від втрати, пошкодження чи псування (наприклад, контроль температури, належне кріплення).
- Надавати інформацію про місцезнаходження вантажу за запитом клієнта.
- Коректно та повністю заповнювати супровідну документацію (ТТН, CMR, коносаменти тощо).

2) Права:

- Вимагати своєчасної та повної оплати своїх послуг.

- Вимагати від вантажовідправника надання повної та достовірної інформації про характер вантажу.
- Відмовитися від перевезення, якщо вантаж є небезпечним, неналежно упакованим або може пошкодити транспортні засоби чи інші вантажі, якщо про це не було попереджено.

2. Вантажовідправник (Consignor):

Вантажовідправник — це фізична або юридична особа, яка є замовником послуги перевезення. Саме він організовує передачу вантажу перевізнику для подальшої доставки до пункту призначення вантажоодержувачу. Вантажовідправник зобов'язується сплатити за послуги перевезення згідно з умовами договору та встановленими тарифами.

Основні права та обов'язки вантажовідправника:

1) Обов'язки:

- Своєчасно підготувати та передати вантаж перевізнику в належному стані та упаковці.
- Забезпечити якісне пакування, правильне маркування та надання достовірної інформації про вантаж.
- Надати перевізнику всі необхідні документи (сертифікати якості, дозволи, митні декларації).
- Здійснити оплату транспортних послуг у встановлені терміни та розмірі.

2) Права:

- Вимагати від перевізника точного дотримання всіх умов договору.
- Отримувати інформацію про місцезнаходження вантажу.
- Давати розпорядження щодо вантажу (наприклад, змінити пункт призначення або одержувача) до моменту його видачі вантажоодержувачу.

3. Вантажоодержувач (Consignee):

Вантажоодержувач — це фізична або юридична особа, уповноважена на отримання вантажу у пункті призначення. Його роль є завершальною у ланцюгу

постачання, забезпечуючи фактичний перехід права власності на вантаж або його передачу для подальшого використання.

Основні права та обов'язки вантажоодержувача:

1) **Обов'язки:**

- Прийняти вантаж у встановлений договором термін.
- Перевірити кількість, стан та комплектність вантажу при отриманні.
- У разі виявлення пошкоджень або недостачі, належним чином оформити претензію та зафіксувати це в документах.
- Сплатити вартість перевезення або інші належні платежі, якщо це передбачено договором.

2) **Права:**

- Вимагати видачі вантажу від перевізника після прибуття до пункту призначення.
- Відмовитися від прийняття пошкодженого вантажу або вантажу, доставленого із суттєвим порушенням умов договору.
- Пред'являти претензії до перевізника у випадку втрати, пошкодження чи затримки вантажу.

3.3. Зміст договору перевезення вантажу: Обов'язкові умови та документація

Транспортний договір повинен містити чіткі та повні умови для уникнення непорозумінь та ефективного виконання зобов'язань. До основних обов'язкових умов договору перевезення вантажу належать:

- **Предмет договору:** Детальний опис вантажу, який підлягає перевезенню (тип, кількість, вага, об'єм, особливі характеристики).
- **Інформація про вантаж:** Клас небезпеки, вимоги до температури, вологості, крихкості та інші особливі умови зберігання та транспортування.
- **Маршрут перевезення:** Точні адреси завантаження та розвантаження, транзитні пункти, якщо вони визначені.
- **Терміни перевезення:** Дати та час завантаження, термін транзиту та дата/час доставки вантажу.

- Тарифи та порядок розрахунків: Вартість послуг перевезення, валюта, умови оплати (передоплата, оплата за фактом, післяплата), додаткові збори.
- Відповідальність сторін: Умови відповідальності за втрату, пошкодження, недостачу або затримку доставки вантажу, розмір відшкодування.
- Порядок вирішення спорів: Механізми врегулювання суперечок, включаючи досудовий порядок та підсудність.
- Форс-мажорні обставини: Перелік обставин, що звільняють сторони від відповідальності.

Ключові транспортні документи, що супроводжують договір

Договір перевезення підкріплюється комплектом супровідних документів, які мають не тільки юридичне, а й практичне значення для логістів. Ці документи фіксують всі деталі вантажу, його кількість, стан та умови перевезення, забезпечуючи прозорість та контрольованість процесу. До найважливіших належать:

- CMR (міжнародна товарно-транспортна накладна): Для міжнародних автомобільних перевезень.
- Коносамент (Bill of Lading): Основний документ у морських перевезеннях, що є товаророзпорядчим.
- Авіанакладна (Air Waybill, AWB): Супровідний документ для вантажу, що перевозиться повітряним транспортом.
- Залізнична накладна: Головний документ для перевезення вантажів залізничним транспортом.
- Інші документи: Довіреності, акти приймання-передачі, сертифікати походження, митні декларації тощо.

3.4. Практичне значення та приклади для студентів логістики

Для майбутніх фахівців з транспортних технологій та логістики, розуміння договору перевезення та ролей учасників є критичним. Розглянемо декілька прикладів:

- Перевезення швидкопсувних продуктів: При перевезенні партії свіжих фруктів з Туреччини до України, договір чітко визначає вимоги до

рефрижераторного транспорту, температурного режиму, термінів доставки. Вантажовідправник (експортер) відповідає за належне пакування та маркування, а перевізник – за дотримання умов транспортування. Вантажодержувач (імпортер) повинен ретельно перевірити вантаж при отриманні та, у разі псування, негайно скласти акт.

- Міжнародне контейнерне перевезення: При доставці промислового обладнання з Китаю до Німеччини морським шляхом, коносамент стає ключовим документом. Він дозволяє вантажовідправнику (китайському виробнику) здійснити банківські розрахунки після відправлення, а вантажодержувачу (німецькій компанії) – отримати вантаж у порту та пройти митне оформлення. Вантажовідправник забезпечує правильне завантаження та пломбування контейнера, перевізник – його безпечне транспортування, а одержувач – вчасне розмитнення та вивезення з порту.

3.5. Відповідальність сторін: Управління ризиками в логістиці

Відповідальність сторін за пошкодження, втрату або затримку вантажу є одним із найважливіших аспектів у повсякденній роботі транспортного менеджера. Вона регулюється національним законодавством та міжнародними конвенціями, а також умовами самого договору. Перевізник несе повну відповідальність за схоронність вантажу з моменту його прийняття до перевезення і до моменту видачі вантажодержувачу.

У разі втрати або пошкодження вантажу, перевізник, як правило, відшкодовує збитки у розмірі реальної вартості втраченого або пошкодженого вантажу. Однак, перевізник може бути звільнений від відповідальності, якщо втрата, пошкодження або затримка сталися внаслідок форс-мажорних обставин, дій самого відправника або одержувача (наприклад, неправильне пакування вантажу відправником), або прихованих дефектів вантажу. Дуже важливою є процедура фіксації всіх подій: складання актів про пошкодження, комерційних актів, фотофіксація. Вантажовідправник, у свою чергу, відповідає за достовірність інформації про вантаж, його належне пакування та маркування, а також за збитки, спричинені перевізнику через ненадання або невірне надання даних

(наприклад, штрафи за порушення правил перевезення небезпечних вантажів через приховування їхнього характеру).

4. Договір транспортного експедирування

Договір транспортного експедирування — це не просто юридичний документ, а ключовий логістичний інструмент, що забезпечує комплексне управління процесом доставки вантажів. На відміну від звичайного договору перевезення, який фокусується лише на фізичному переміщенні, експедирування охоплює всю організаційну роботу, необхідну для успішної та ефективної доставки від "дверей до дверей". Експедитор виступає як кваліфікований логістичний оператор, який бере на себе повну координацію всього ланцюга постачань. Це включає не тільки пошук та укладення договорів з оптимальними перевізниками, але й широкий спектр супутніх послуг, життєво важливих для безперебійної логістики: митне оформлення, страхування вантажу, зберігання на складах, перевалка вантажів між різними видами транспорту, оформлення всієї транспортної документації та постійна інформаційна підтримка клієнта. Для фахівців з транспортних технологій розуміння цієї моделі є критичним для організації ефективних перевезень.

4.1. Практичні етапи виконання договору транспортного експедирування

1. Укладення договору та визначення потреб

На початковому етапі логіст (експедитор) та клієнт (вантажовідправник або вантажоодержувач) детально обговорюють та фіксують всі умови співпраці. Письмовий договір є фундаментальною основою, що гарантує чітке розуміння та захист інтересів обох сторін. У цьому документі, крім загальних умов, обов'язково зазначаються: повний перелік послуг експедитора, умови оплати, а головне – механізми відповідальності за якість логістичних операцій. Це, по суті, технічне завдання на перевезення, де фіксуються типи вантажів (наприклад, палетні, сипучі, великогабаритні, небезпечні), необхідні маршрути та кінцеві терміни доставки. Всі ці деталі є критично важливими для подальшого оперативного планування.

2. Планування та оптимізація маршруту

На цьому етапі експедитор, використовуючи свій досвід та спеціалізовані ІТ-системи (наприклад, TMS – Transport Management Systems), розробляє найбільш раціональне логістичне рішення. Це не просто вибір дороги, а комплексний аналіз:

- Вид транспорту: вибір між автомобільним, залізничним, морським, авіаційним або їх комбінаціями (мультимодальні перевезення) залежно від терміновості, об'єму та вартості вантажу.
- Маршрутизація: визначення найкоротших, найбезпечніших та найекономічніших шляхів, враховуючи дорожню інфраструктуру, обмеження (габарити, вага), можливі транзитні зони та погодні умови.
- Оптимізація витрат: пошук балансу між швидкістю, надійністю та вартістю перевезення.
- Розрахунок термінів: точне прогнозування часу доставки.

Для міжнародних перевезень також враховуються геополітичні ризики та особливості прикордонних переходів.

3. Організація та координація перевезення

Цей етап передбачає безпосереднє виконання плану:

- Вибір та залучення перевізників: експедитор укладає договори з перевізниками, які мають відповідні ліцензії та досвід для конкретного типу вантажу (наприклад, рефрижераторні компанії для швидкопсувних товарів, компанії з дозволами на негабаритні перевезення).
- Документальне забезпечення: оформлення всіх необхідних документів: товарно-транспортних накладних (ТТН), коносаментів, CMR-накладних, пакувальних листів тощо.
- Роботи з вантажем: організація завантаження, розвантаження, правильного маркування та пакування вантажу відповідно до міжнародних стандартів (наприклад, правильне розташування вантажу в контейнері).
- Координація взаємодії: забезпечення злагодженої роботи всіх ланок логістичного ланцюга: від складів та терміналів до митних брокерів та страхових компаній.

По суті, експедитор виступає диригентом, що керує оркестром з багатьох учасників.

4. Моніторинг та оперативне управління

Протягом усього шляху експедитор постійно відстежує рух вантажу. Сучасні технології, такі як GPS-трекери та інтегровані системи моніторингу, дозволяють контролювати місцезнаходження вантажу в режимі реального часу. Це дає можливість:

- Швидко реагувати на непередбачувані ситуації: затримки на кордонах, поломки транспорту, зміни в графіку руху.
- Інформувати клієнта: надавати актуальні дані про статус вантажу, прогнозований час прибуття (ETA – Estimated Time of Arrival) та, у разі потреби, про зміни в логістичному плані.

Головна мета – забезпечити прозорість процесу та мінімізувати ризики для вантажу та клієнта.

4.2. Відповідальність експедитора та управління ризиками

Експедитор несе комплексну відповідальність за належну організацію перевезення. Це включає не лише його власні дії, а й дії обраних ним перевізників та інших залучених партнерів. Наприклад, якщо експедитор обрав перевізника з неналежними ліцензіями, що призвело до штрафів або затримки вантажу, відповідальність лягає на експедитора. Аналогічно, відповідальність виникає за неправильне оформлення документів, що спричинило митні проблеми, або за порушення термінів доставки. Обсяг відповідальності зазвичай лімітований договором або міжнародними конвенціями (наприклад, Конвенція КДПВ для автомобільних перевезень). Важливим документом у цій взаємодії є Заявка на перевезення — це оперативний додаток до основного договору, який деталізує всі параметри конкретного перевезення. Заявка містить:

- Повні дані про вантаж: назва, кількість місць, вага, об'єм, фізичні характеристики, клас небезпеки.
- Маршрут: точні адреси завантаження та вивантаження, бажані транзитні пункти.
- Терміни: бажані дати та час завантаження/вивантаження.

- Спеціальні умови: температурний режим (для рефрижераторів), вимоги до кріплення, необхідність супроводу, використання спеціалізованого транспорту (наприклад, тралів для негабаритів).

4.3. *Страховання як інструмент захисту*

У логістиці страхування є невід'ємною частиною управління ризиками:

- Страхування відповідальності експедитора: покриває ризики, пов'язані з його професійними помилками або недбалістю. Це фінансовий щит для експедитора від претензій клієнтів.
- Страхування вантажу (КАРГО): за запитом клієнта експедитор організовує страхування безпосередньо вантажу від всіх можливих ризиків (пошкодження, втрата, крадіжка, псування) на всіх етапах: транспортування, перевантаження, зберігання. Це критично важливо для захисту фінансових інтересів власника вантажу.

4.4. *Довгострокові відносини*

Для компаній, які мають регулярні потреби в перевезеннях, вигідно укласти рамкові або довгострокові договори з експедиторами. Це дозволяє:

- Спростити процеси: замість щоразу укласти новий договір, оформлюється лише окрема заявка на кожне перевезення.
- Стабілізувати тарифи: часто довгострокові договори передбачають фіксовані або прогнозовані ціни.
- Гарантувати сервіс: постійні клієнти зазвичай отримують пріоритетне обслуговування та глибше розуміння їхніх специфічних логістичних потреб.

Відповідальність експедитора, разом зі страховими інструментами, забезпечує стабільність та передбачуваність у складній системі транспортно-логістичних операцій, що є життєво важливим для майбутніх фахівців у галузі транспортних технологій.

5. Договір перевезення пасажирів та багажу

Для фахівців у галузі транспортних технологій договір перевезення пасажирів є основою для організації та управління пасажирськими перевезеннями. Він не

просто юридичний документ, а дорожня карта для забезпечення якісного сервісу, безпеки та ефективності. Це публічний договір, що означає, що транспортна компанія, яка здійснює регулярні перевезення (наприклад, авіарейси, залізничні маршрути, автобусні рейси), зобов'язана прийняти до перевезення будь-якого пасажера, який дотримується правил та має дійсний квиток. Відмова можлива лише за чітко визначених обставин, як-от відсутність місць, порушення пасажиром правил поведінки, що загрожує безпеці, або відмова від проходження контролю. Розуміння цих засад дозволяє транспортним менеджерам ефективно планувати ресурси, керувати пасажиропотоками та оперативно реагувати на нештатні ситуації.

5.1. Операційні аспекти договору перевезення пасажера

Для транспортного оператора ключовим є практичне забезпечення прав пасажера на безпечне, комфортне та своєчасне перевезення. Це не лише юридичний обов'язок, а й основа репутації та конкурентоспроможності компанії. Операційно це означає: постійний контроль технічного стану рухомого складу, дотримання графіків руху, підтримання чистоти салонів, контроль температурного режиму, забезпечення належної роботи сервісних зон (наприклад, туалетів). Важливим є також забезпечення своєчасного та повного інформування пасажирів щодо маршруту, зупинок, можливих затримок та змін у розкладі, використовуючи різні канали комунікації (оголошення, інформаційні табло, додатки). У випадку значних затримок або скасування рейсів (наприклад, через технічні несправності, погодні умови) транспортна компанія повинна мати чіткий план дій для перебронювання, надання компенсацій або повернення коштів, мінімізуючи незручності для пасажирів та операційні збої.

1. Оформлення проїзних документів та його роль в операціях

Квиток – чи то паперовий, чи електронний – це не просто договір, а критично важливий елемент операційного контролю. Він підтверджує право пасажера на поїздку і містить усю необхідну для логістики та управління інформацію: номер рейсу, дату та час відправлення/прибуття, пункти маршруту, вартість, а також, часто, конкретне місце в транспортному засобі. Для транспортної компанії система продажу та реєстрації квитків є основою для:

- Управління завантаженням: Відстеження кількості проданих місць для оптимізації рейсів та розподілу ресурсів.
- Планування персоналу: Визначення необхідної кількості екіпажу та обслуговуючого персоналу.
- Формування звітів: Дані з квитків використовуються для фінансового обліку та аналізу ефективності маршрутів.

Правила оформлення, зміни та повернення квитків – це операційні процедури, які мають бути чітко визначені та донесені до пасажирів та персоналу, щоб забезпечити безперебійну роботу системи.

2. Практичні аспекти прав пасажирів для оператора

Транспортний оператор повинен розробити та впровадити системи для забезпечення дотримання прав пасажирів. Це включає:

- Інформаційна підтримка: Створення та підтримка актуальних інформаційних ресурсів (веб-сайти, мобільні додатки, довідкові служби) з тарифами, розкладом, правилами перевезення багажу та можливими пересадками.
- Забезпечення комфорту: Регулярна перевірка та технічне обслуговування обладнання (кондиціонування, сидіння, Wi-Fi) відповідно до заявленого класу послуг.
- Реагування на затримки: Розробка протоколів дій у разі затримок або скасування, що охоплюють відшкодування, альтернативні варіанти перевезення, а також надання готелю, харчування, зв'язку, якщо це передбачено політикою компанії або міжнародними стандартами. Це є частиною антикризового управління в транспортних операціях.
- Захист даних: Впровадження систем для безпечного зберігання та обробки персональних даних пасажирів згідно з вимогами законодавства (наприклад, GDPR або його національні аналоги).

3. Обов'язки пасажирів як елемент операційної стабільності

Дотримання пасажирів встановлених правил перевезення є запорукою безпеки та операційної стабільності. Для транспортної компанії це означає необхідність:

- Чітке інформування про правила: Розміщення інформації про заборону паління, вживання алкоголю, правила поведінки та відповідальності за пошкодження майна.
- Контроль за дотриманням: Наявність підготовленого персоналу (провідників, бортпровідників, контролерів), здатного забезпечити виконання правил та реагувати на порушення.
- Ефективний контроль квитків та документів: Проведення перевірок квитків та посвідчень особи (особливо на міжнародних рейсах) для запобігання безквитковому проїзду та ідентифікації пасажирів.

Ці заходи допомагають підтримувати порядок, забезпечувати комфорт інших пасажирів та запобігати інцидентам, що можуть призвести до затримок або інших операційних збоїв.

5.2. Договір перевезення багажу: Логістика особистих речей

Договір перевезення багажу є невід'ємною частиною логістичної ланки пасажирських перевезень. Він регулює транспортування особистих речей пасажира та має свої особливості відповідальності та операційного виконання. Багаж поділяється на ручну поклажу, що знаходиться під безпосереднім наглядом пасажира в салоні, та зареєстрований багаж, який передається перевізнику для перевезення у спеціальному багажному відділенні.

1. Операційний процес перевезення зареєстрованого багажу

1) Прийом багажу: На цьому етапі працівники транспортної компанії (наприклад, персонал реєстрації в аеропорту або водій автобуса) приймають багаж від пасажира. Після зважування, маркування спеціальними мітками та оформлення, пасажиру видається багажна квитанція (або багажна бірка), яка містить унікальний ідентифікатор. Ця квитанція є ключовим документом для відстеження та видачі багажу, тому її збереження пасажиром є критично важливим для безперебійної операції видачі.

2) Транспортування та зберігання: Від моменту прийому і до видачі перевізник відповідає за збереження та безпечне транспортування багажу. Це включає захист від крадіжок, пошкоджень та несанкціонованого доступу. Багаж транспортується окремо від пасажирів у спеціально відведених та захищених

місцях (багажні відсіки, вантажні контейнери), що забезпечує його цілісність та безпеку.

3) Видача багажу: Після прибуття на станцію призначення, багаж видається пасажиру за пред'явленням багажної квитанції. У випадках втрати квитанції або розбіжностей у даних, можуть бути застосовані додаткові процедури ідентифікації (наприклад, опис вмісту багажу, пред'явлення документів, що підтверджують особу) для підтвердження належності багажу, що може збільшити час на видачу та створити операційні складності.

2. Управління відповідальністю перевізника за багаж

Розуміння меж відповідальності перевізника за втрату, пошкодження або затримку багажу є ключовим для транспортних менеджерів. Вона регулюється не лише національним законодавством, а й міжнародними конвенціями (наприклад, Монреальська конвенція для авіап перевезень, Конвенція про міжнародні залізничні перевезення КОТІФ). Розмір відшкодування часто обмежений певною сумою за кілограм ваги, якщо пасажир не заявив вищу цінність багажу та не сплатив додатковий збір. Для мінімізації ризиків та фінансових втрат, транспортні компанії:

- Пропонують додаткове страхування: Дають пасажирам можливість застрахувати багаж на повну вартість, переносячи частину ризику на страхові компанії.
- Запроваджують системи відстеження: Використовують технології (наприклад, штрих-коди, RFID-мітки) для постійного моніторингу місцезнаходження багажу.
- Розробляють процедури обробки претензій: Мають чіткий алгоритм дій у разі втрати або пошкодження багажу для швидкого та ефективного вирішення конфліктів.

Ефективне управління процесом перевезення багажу знижує кількість скарг, покращує клієнтський досвід та мінімізує операційні втрати компанії.

6. Транспортне експедирування: від теорії до практики логістики

6.1. Поняття транспортного експедирування

Транспортне експедирування – це ключовий механізм, що забезпечує організацію та координацію перевезення вантажів як всередині країни, так і на міжнародному рівні. Експедитор, по суті, є архітектором логістики, який за визначену винагороду бере на себе повну відповідальність за управління процесом доставки. Це не просто переміщення вантажу з точки А в точку Б, а комплекс супутніх послуг, починаючи від планування маршруту та підбору транспорту, і закінчуючи забезпеченням своєчасної та безпечної доставки до кінцевого одержувача. Експедитор може діяти як від власного імені, укладаючи договори з перевізниками, складськими операторами, митними брокерами, так і від імені свого клієнта, представляючи його інтереси та координуючи всі необхідні процедури. Це включає вибір оптимального виду транспорту (автомобільний, залізничний, морський, авіаційний), організацію завантаження/розвантаження, митне оформлення, страхування вантажу, його зберігання на проміжних складах, а також постійний моніторинг та інформування на всіх етапах перевезення. Завдяки такому комплексному підходу, послуги експедирування забезпечують максимальну ефективність та гнучкість в управлінні сучасними ланцюгами постачання.

6.2. *Предмет договору транспортного експедирування*

Предметом транспортного експедирування є широкий спектр завдань та послуг з організації перевезення вантажу, що значно виходять за рамки простої доставки. Експедитор відповідає за оптимізацію всього логістичного ланцюга, прагнучи до максимальної ефективності та мінімізації витрат. До цих послуг належить:

- Планування маршруту та вибір транспорту: Професійний підбір найбільш економічно вигідного та швидкого маршруту, який часто передбачає комбінацію різних видів транспорту (мультимодальні перевезення). Наприклад, для доставки великої партії електроніки з Китаю до України може бути використаний морський контейнер до порту Гданськ, а далі автомобільний транспорт або залізнична платформа до складу замовника в Києві.

- Укладення договорів з підрядниками: Експедитор укладає всі необхідні договори з перевізниками (наприклад, договори перевезення автомобільним транспортом за конвенцією CMR, морським коносаментом (Bill of Lading)), терміналами для перевантаження, складами для тимчасового зберігання та іншими учасниками логістичного ланцюга, забезпечуючи юридичну та оперативну підтримку.
- Митне оформлення: Особливо для міжнародних перевезень, експедитор організує повне митне оформлення вантажу, включаючи підготовку та подачу декларацій (імпортних/експортних), сплату митних зборів та податків, а також проходження всіх видів контролю (санітарного, фітосанітарного) на кордоні.
- Зберігання та консолідація: За потреби, експедитор організує тимчасове зберігання вантажу на консолідаційних складах, де дрібні партії вантажів від різних відправників об'єднуються в одну велику відправку для оптимізації транспортних витрат.
- Страхування вантажу: Організація страхування вантажу від різноманітних ризиків (втрати, пошкодження, крадіжки, природні катаклізми) на весь період транспортування.
- Інформаційний супровід та моніторинг: Надання клієнту детальної інформації про статус вантажу в реальному часі через GPS-трекери або спеціалізовані IT-платформи. Це дозволяє оперативно інформувати про кожен етап перевезення, включаючи час завантаження, проходження митниці, прибуття до проміжних пунктів та очікуваний час доставки (ETA).
- Додаткові логістичні послуги: Це може включати пакування вантажу відповідно до міжнародних стандартів, маркування, навантажувально-розвантажувальні роботи, а також кріплення вантажу в транспортному засобі для забезпечення його безпеки.

Такий комплексний підхід підкреслює ключову роль експедитора у забезпеченні безперебійності глобальних логістичних операцій.

6.3. *Зміст договору транспортного експедирування: права, обов'язки та процедури*

Взаємодія між експедитором та клієнтом детально регламентується договором, що чітко визначає їхні ролі, права та обов'язки, а також механізми вирішення питань, що можуть виникнути. Договір також описує порядок подачі заявок на перевезення, які часто оформлюються через електронні платформи або стандартні форми-доручення, де вказуються всі ключові параметри вантажу та логістичні вимоги.

Обов'язки клієнта:

- Надання точної інформації: Своєчасне та точне надання всіх необхідних документів та достовірних даних про вантаж (вага, об'єм, характеристики, клас небезпеки, митна вартість), точний маршрут та адресу одержувача.
- Своєчасна оплата: Оплата всіх послуг експедитора згідно з узгодженими умовами договору.

Обов'язки експедитора:

- Фізична цілісність вантажу: Збереження вантажу протягом всього шляху перевезення.
- Дотримання термінів: Суворе дотримання встановлених термінів доставки.
- Оформлення документації: Належне оформлення всієї транспортної та митної документації (накладні CMR, коносаменти, митні декларації).
- Актуальна інформація: Постійне інформування клієнта про статус перевезення.

У договорі чітко визначаються терміни виконання кожного етапу перевезення (наприклад, термін подачі транспорту під завантаження, час у дорозі, термін доставки), загальна вартість експедиторських послуг та механізми розрахунків. Важливими є також умови конфіденційності інформації та порядок дій у разі настання форс-мажорних обставин (наприклад, стихійні лиха, блокування доріг, надзвичайні ситуації).

Застосування експедирування в логістиці:

- **Рамкові договори та заявки:** Зазвичай укладаються довгострокові рамкові договори, що визначають загальні умови співпраці між клієнтом та експедитором (наприклад, на 1-3 роки). Це дозволяє вибудувати стабільні відносини та спрощувати процедури. Конкретні перевезення оформлюються окремими заявками або дорученнями на підставі рамкового договору. Наприклад, велика виробнича компанія укладає рамковий договір з експедитором на рік для перевезення своєї продукції, а щотижневі відвантаження оформлюються окремими електронними заявками через ERP-систему.
- **Технології моніторингу:** Сучасні технології активно використовуються в експедируванні. Електронний документообіг та системи трекінгу вантажів (наприклад, GPS-маячки на транспорті, спеціалізовані IT-платформи) є стандартом. Це дозволяє клієнтам відстежувати свій вантаж в режимі реального часу 24/7, отримувати автоматичні сповіщення про зміну статусу доставки (наприклад, "Вантаж навантажено", "Пройдено митний контроль", "Очікується прибуття через 3 години") та оперативно реагувати на будь-які непередбачені ситуації.
- **Прозорість витрат:** Всі фінансові витрати, які експедитор несе у зв'язку з виконанням послуг (оплата перевізникам, митних зборів, послуг зберігання, термінальної обробки), повинні бути в повному обсязі документально підтверджені первинними документами – рахунками-фактурами, актами виконаних робіт, митними деклараціями тощо. Це забезпечує максимальну прозорість фінансових операцій та повний контроль для клієнта.
- **Комплексне страхування ризиків:** Критично важливий елемент захисту інтересів усіх сторін, особливо при міжнародних перевезеннях. Це включає страхування вантажу (Cargo Insurance) від усіх ризиків (А, В, С згідно з Інститутськими застереженнями), страхування відповідальності експедитора (Errors & Omissions Insurance), а також, за потреби, страхування від військових та політичних ризиків у небезпечних регіонах.

Регулювання експедиторської діяльності:

Правове регулювання транспортного експедирування в Україні забезпечується системою нормативних актів, які створюють основу для цієї діяльності. Основним законом, що регулює діяльність експедиторів, є Закон України «Про транспортно-експедиторську діяльність». Цей закон визначає основні вимоги до експедиторів, правила оформлення експедиторських документів (наприклад, Експедиторська розписка, Доручення експедитору) та особливості здійснення окремих експедиторських операцій. Він також встановлює механізми взаємодії експедиторів з перевізниками та іншими учасниками логістичного процесу.

Окрім національного законодавства, в міжнародній практиці застосовуються численні міжнародні конвенції та правила, що стандартизують експедиторську документацію та умови роботи. До них належать:

- Правила FIATA (Міжнародна федерація експедиторських асоціацій): Розробляють уніфіковані документи, такі як FIATA FBL (комбінований транспортний коносамент для мультимодальних перевезень), FIATA FCR (експедиторська розписка), які значно спрощують міжнародні перевезення, забезпечуючи прозорість та юридичну визначеність.
- Міжнародні транспортні конвенції: Для певних видів транспорту застосовуються спеціальні угоди, що регулюють відповідальність перевізників та експедиторів за вантаж:
 - 1) Автомобільні перевезення: Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ, Женева, 1956).
 - 2) Авіаперевезення: Варшавська конвенція 1929 року та Монреальська конвенція 1999 року.
 - 3) Залізничні перевезення: Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (ЦІМ, 1999).
 - 4) Морські перевезення: Гаазько-Вісбські правила, Гамбурзькі правила, Роттердамські правила.

Таке багатостороннє регулювання дозволяє забезпечити надійний захист інтересів усіх учасників логістичного процесу та стандартизувати

експедиторські послуги як на національному, так і на міжнародному рівнях, сприяючи розвитку торгівлі та економічної інтеграції.

6.4. *Відповідальність сторін за договором транспортного експедирування*

Відповідальність експедитора за невиконання або неналежне виконання зобов'язань – це критично важливий аспект у логістиці, який завжди має професійний характер. Експедитор несе відповідальність за втрату, пошкодження, недостачу вантажу, а також за затримки у виконанні своїх обов'язків, якщо ці події сталися з його прямої вини. Наприклад, якщо вантаж був пошкоджений через неправильне кріплення в кузові, або якщо експедитор невчасно організував подачу транспорту, що призвело до зриву термінів доставки. Експедитор також відповідає за неналежний вибір перевізника або інших підрядників (митних брокерів, складів), якщо доведено, що такий вибір був необґрунтованим або не відповідав вимогам безпеки та кваліфікації. Його відповідальність поширюється як за власні дії, так і за дії залучених ним третіх осіб, якщо він не проявив належної обачності при їх виборі.

Обмеження відповідальності: У більшості випадків, особливо для міжнародних перевезень, відповідальність експедитора обмежена певною сумою за кілограм брутто ваги вантажу. Наприклад, згідно з Конвенцією КДПВ для міжнародних автомобільних перевезень, ця сума становить 8,33 Спеціальних Прав Запозичення (СПЗ) за кілограм (приблизно 11-12 євро за кілограм). Може бути також встановлена максимальна загальна сума відшкодування за один випадок (наприклад, не більше 100 000 доларів США за одне перевезення).

Страховання відповідальності: Важливим елементом захисту інтересів клієнта та фінансової стабільності експедитора є обов'язкове страхування його професійної відповідальності. Це гарантує клієнту відшкодування у разі виникнення страхових випадків, коли експедитор може бути визнаний винним. Наприклад, експедиторська компанія може мати поліс страхування професійної відповідальності на суму 1 000 000 євро, який покриває ризики, пов'язані з його діяльністю, включаючи помилки персоналу, втрату документів, неправильне оформлення. Крім того, клієнт завжди може додатково страхувати свій вантаж

"від усіх ризиків" для повного покриття на випадок будь-яких непередбачених подій.

Терміни та врегулювання претензій:

У сфері транспортного експедирування чітко визначені терміни та процедури є запорукою ефективності, передбачуваності та мінімізації ризиків логістичних операцій.

- Цілодобовий моніторинг: Сучасні експедиторські компанії працюють в режимі цілодобового моніторингу та супроводу вантажів (24/7), що дозволяє оперативно реагувати на будь-які інциденти чи запити, незалежно від часового поясу. Це особливо важливо для міжнародних мультимодальних перевезень, де зміна часових зон та особливості роботи митних органів можуть значно впливати на графік доставки.
- Документальне підтвердження витрат: Всі витрати та операції, пов'язані з виконанням договору, мають бути документально підтверджені на 100% за допомогою належним чином оформлених первинних документів. Ця вимога забезпечує повну прозорість фінансових відносин, є необхідною підставою для бухгалтерського та податкового обліку, а також дозволяє клієнту здійснювати повний аудит.
- Строки подання претензій: Це один з найважливіших аспектів. Хоча законодавство України (Закон "Про транспортно-експедиторську діяльність") передбачає стандартний строк для подання письмових претензій (наприклад, 6 місяців), в договорах часто встановлюються більш короткі терміни, наприклад, 15 або 30 календарних днів з моменту виявлення факту втрати, пошкодження або затримки вантажу. Це дозволяє оперативно зібрати всі необхідні докази (акти огляду, фотографії пошкоджень, висновки експертиз) та розпочати процедуру врегулювання. Наприклад, якщо вантаж прибув пошкодженим, логіст клієнта повинен негайно зафіксувати це в акті приймання-передачі та повідомити експедитора протягом встановленого терміну, надавши фотографії та копію акта.

- Процедура врегулювання спорів: Зазвичай включає обов'язкове досудове претензійне листування. У разі недосягнення згоди, справа може бути передана на розгляд до суду. Професійний експедитор повинен мати чітко налагоджені механізми для швидкого реагування на претензії, забезпечуючи мінімізацію можливих втрат для клієнта та підтримуючи високий рівень сервісу та довіри.

Запитання для самоконтролю

1. Поясніть принципову різницю між договором перевезення вантажів та договором транспортного експедирування з точки зору ролі та відповідальності сторін.
2. Опишіть п'ять ключових послуг, які надає експедитор, та наведіть приклад однієї з цих послуг у контексті міжнародного перевезення.
3. Яке практичне значення має точне та своєчасне оформлення міжнародної автомобільної накладної CMR для перевізника та вантажовідправника?
4. Уявіть ситуацію: під час перевезення цінної електроніки автомобільним транспортом з Польщі до України було виявлено пошкодження частини вантажу. Які ваші перші дії як логіста для фіксації події та які міжнародні конвенції або правила будуть регулювати відповідальність перевізника?
5. Наведіть приклад мультимодального перевезення та поясніть, як експедитор координує дії різних учасників логістичного ланцюга для його успішної реалізації.
6. Обґрунтуйте, чому страхування професійної відповідальності експедитора є важливим елементом захисту інтересів як самого експедитора, так і його клієнтів.
7. Поясніть концепцію обмеження відповідальності перевізника або експедитора в міжнародних перевезеннях, навівши приклад ліміту відповідальності (наприклад, SDR за кг) та його впливу на врегулювання претензій.

ТЕМА 6. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ. СИСТЕМА ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

1. Правовий статус АТ «Українська залізниця». Види залізничних перевезень.

2. Правила перевезення пасажирів, багажу, пошти залізницею. Види проїзних документів.

3. Правовий статус пасажирів при перевезенні залізницею.

4. Правила здійснення вантажних перевезень на залізничному транспорті

5. Міжнародні залізничні перевезення. Міжнародне співробітництво з питань функціонування залізничного транспорту.

Залізничний транспорт є однією з найважливіших складових транспортної системи України, забезпечуючи стратегічні перевезення вантажів і пасажирів по всій території держави. Ця тема присвячена комплексному вивченню правових основ функціонування залізничного транспорту, його організаційної структури та нормативно-правового регулювання діяльності.

У сучасних умовах залізничний транспорт виконує критично важливі функції для економіки та соціального розвитку країни. Він забезпечує транспортну доступність регіонів, підтримує зовнішньоекономічні зв'язки та є основою для функціонування багатьох галузей промисловості. Правове регулювання цієї сфери спрямоване на забезпечення безпеки перевезень, захист прав споживачів транспортних послуг та ефективне управління залізничною інфраструктурою.

Протягом вивчення теми ми розглянемо правовий статус АТ «Українська залізниця», проаналізуємо різноманітні види залізничних перевезень та їх правове оформлення, дослідимо права та обов'язки пасажирів і перевізників, а також особливості міжнародного співробітництва у залізничній галузі. Особлива увага буде приділена нормативно-правовій базі, що регулює всі аспекти залізничних перевезень.

Ця тема є фундаментальною для фахівців у галузі транспортних технологій, оскільки глибоке розуміння правових механізмів функціонування залізничного транспорту необхідне для професійної діяльності, забезпечення належної

організації перевезень та захисту законних інтересів усіх учасників транспортного процесу.

1. Правовий статус АТ «Українська залізниця». Види залізничних перевезень.

1.1. Правовий статус АТ «Українська залізниця». Акціонерне товариство «Українська залізниця» (АТ «Укрзалізниця») є державним акціонерним товариством, що означає 100% належність його акцій державі Україна. Управління корпоративними правами, що належать державі в статутному капіталі АТ «Укрзалізниця», здійснює Кабінет Міністрів України, що підкреслює її стратегічне значення для країни. Це не просто комерційна компанія, а державне підприємство, наділене особливим статусом через його критичну роль у національній інфраструктурі, економічній стабільності та обороноздатності.

Компанія була утворена у 2015 році в рамках масштабної реформи залізничної галузі України, яка передбачала реструктуризацію Державної адміністрації залізничного транспорту України (Укрзалізниця) в публічне акціонерне товариство. Цей крок був спрямований на підвищення ефективності управління, покращення якості транспортних послуг, залучення інвестицій, а також забезпечення прозорості фінансово-господарської діяльності. Правовою основою для створення АТ «Укрзалізниця» стали Закони України «Про акціонерні товариства», «Про залізничний транспорт» та відповідні постанови Кабінету Міністрів України, які деталізували процес реорганізації та визначили повноваження новоствореного суб'єкта господарювання.

АТ «Укрзалізниця» функціонує як єдиний оператор залізничних перевезень в Україні, володіючи та управляючи основною залізничною інфраструктурою, включаючи залізничні колії, станції, депо, рухомий склад та системи управління рухом. Цей статус природної монополії обумовлений надзвичайно високими капітальними витратами на створення та утримання залізничної мережі, що унеможлиблює існування кількох конкурентних операторів інфраструктури. Така централізація управління галуззю забезпечує

єдність технологічного процесу, безпеку руху, координацію перевезень по всій території країни, а також виконання соціальних функцій, зокрема щодо перевезення пільгових категорій громадян та забезпечення доступності транспорту для віддалених регіонів. Крім того, Укрзалізниця відіграє ключову роль у національній безпеці, забезпечуючи логістику для оборонних потреб, особливо під час військових конфліктів, що було яскраво продемонстровано під час повномасштабного вторгнення.

АТ «Укрзалізниця» є правонаступником Державної адміністрації залізничного транспорту України, що означає перехід до нього всіх прав та обов'язків, пов'язаних з діяльністю попередника. Це включає майнові права, договірні зобов'язання, права інтелектуальної власності, а також відповідальність за якість та безпеку перевезень. Правовий статус АТ «Укрзалізниця» детально визначений у його Статуті, який затверджується єдиним акціонером – Кабінетом Міністрів України. Компанія здійснює свою діяльність на основі принципів господарської самостійності, прагне до комерційного розрахунку, що передбачає покриття витрат доходами, та несе повну юридичну і фінансову відповідальність за результати своєї роботи як перед державою, так і перед споживачами транспортних послуг, включаючи пасажирів та вантажовідправників.

1.2. Види залізничних перевезень

АТ «Укрзалізниця» забезпечує широкий спектр залізничних перевезень, які відрізняються за призначенням, дальністю та типом вантажу, а саме:

1) Пасажирські перевезення далекого сполучення

Цей вид перевезень призначений для транспортування пасажирів на значні відстані, як правило, понад 150 км. Він включає міжобласні та міжрегіональні маршрути, що з'єднують великі населені пункти України, такі як Київ-Львів, Київ-Одеса, Київ-Харків, Дніпро-Перемишль (міжнародний маршрут). У рамках далекого сполучення існують різні категорії поїздів: швидкісні поїзди (наприклад, "Інтерсіті+", що курсують зі швидкістю до 160 км/год, як-от поїзд Київ-Перемишль), нічні експреси, та регіональні поїзди, які забезпечують сполучення між обласними центрами. Модернізація рухомого складу та

інфраструктури у цьому сегменті є пріоритетом для підвищення комфорту та скорочення часу в дорозі. Наприклад, у 2023 році АТ «Укрзалізниця» перевезла понад 25 мільйонів пасажирів, значна частина з яких припадає саме на далеке сполучення.

2) *Приміські пасажирські перевезення*

Приміські перевезення орієнтовані на короткі відстані, що з'єднують великі міста з їхніми передмістями та сусідніми населеними пунктами в межах приміських зон. Ці маршрути мають високу соціальну значущість, забезпечуючи щоденний трафік для працівників, студентів та мешканців агломерацій. Приклади таких мереж існують навколо Києва (Київська міська електричка, а з 2022 року – Kyiv City Express), Харкова, Дніпра, Одеси, Львова. Основними викликами для цього сегменту є оновлення застарілого рухомого складу та забезпечення своєчасності руху.

3) *Вантажні перевезення*

Вантажні перевезення є основним джерелом доходів АТ «Укрзалізниця», яка забезпечує понад 80% вантажообігу України. Це критично важлива частка для функціонування промисловості, сільського господарства та зовнішньої торгівлі країни. Залізницею транспортуються різноманітні види вантажів, зокрема: вугілля (для енергетики), залізна руда та металопродукція (для металургійних підприємств), зернові та олійні культури (для аграрного сектору та експорту), будівельні матеріали, нафтопродукти, хімічні добрива та контейнери. Для перевезення цих вантажів використовуються різні типи вагонів: піввагони (для сипучих вантажів), криті вагони (для вантажів, що потребують захисту від атмосферних опадів), платформи (для великогабаритних вантажів та контейнерів), цистерни (для рідин), хопери (для зерна). У 2023 році обсяг вантажних перевезень АТ «Укрзалізниця» перевищив 140 мільйонів тонн.

4) *Поштові перевезення*

Цей вид перевезень спеціалізується на транспортуванні поштових відправлень. Історично пошта перевозилася у спеціально обладнаних поштово-багажних вагонах, що були причеплені до пасажирських поїздів. Сьогодні, хоча обсяги традиційної пошти зменшилися, Укрзалізниця продовжує співпрацю з

національним поштовим оператором "Укрпошта", забезпечуючи перевезення значних обсягів посилок та кореспонденції між містами, зокрема, і для потреб електронної комерції. Це дозволяє здійснювати швидку та надійну доставку у великих обсягах.

5) *Багажні перевезення*

Багажні перевезення призначені для транспортування особистого багажу пасажирів, який за своїми габаритами або вагою перевищує дозволені норми для ручної поклажі. Багаж оформляється окремими накладними і перевозиться у спеціальних багажних вагонах, що курсують у складі певних пасажирських поїздів. Це зручна послуга для мандрівників з великим багажем, велосипедистів або тих, хто переїжджає. Послуга дозволяє значно розвантажити пасажирські вагони та забезпечити безпечно перевезення речей.

6) *Міжнародні перевезення*

Міжнародні перевезення охоплюють як пасажирські, так і вантажні перевезення за межі України, а також транзитні перевезення через територію держави. У пасажирському сегменті існують прямі поїзди до таких країн, як Польща (Перемишль, Варшава), Чехія (Прага), Угорщина (Будапешт), Австрія (Відень), Словаччина (Кошице), Молдова (Кишинів), що свідчить про інтеграцію України у європейську залізничну мережу. Вантажні міжнародні перевезення є життєво важливими для експорту української продукції (зокрема аграрної та металургійної) та імпорту товарів, забезпечуючи логістичні зв'язки з європейськими країнами та Азією. Транзитні коридори, що проходять територією України, мають стратегічне значення для міжнародної торгівлі, хоча їх використання залежить від геополітичної ситуації та стану інфраструктури. Для регулювання діяльності залізничного транспорту в Україні діє розгалужена законодавча база. Ключовим документом є Закон України «Про залізничний транспорт», який визначає основні засади державної політики у галузі, права та обов'язки перевізників і користувачів послуг, засади безпеки руху, а також питання ліцензування. Детальніші технічні та організаційні аспекти експлуатації залізничного транспорту, включаючи правила перевезення пасажирів, вантажів та багажу, нормативи безпеки, правила використання інфраструктури та

відповідальність сторін, регламентує Статут залізниць України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України №457 від 6 квітня 1998 року. Ці документи, разом з численними підзаконними актами, забезпечують правове поле для функціонування складної та життєво важливої залізничної системи України.

2. Правила перевезення пасажирів, багажу, пошти залізницею. Види проїзних документів

2.1. Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України є фундаментальним нормативним документом, що регулює взаємовідносини між перевізником, яким є АТ «Українська залізниця», та користувачами залізничних послуг. Цей комплексний збір норм затверджений наказом Міністерства транспорту та зв'язку України №1196 від 27 грудня 2006 року і є живим документом, який постійно оновлюється. Зокрема, у 2025 році було внесено низку суттєвих змін та доповнень, спрямованих на гармонізацію українського законодавства з європейськими стандартами, цифровізацію послуг та підвищення рівня комфорту і безпеки пасажирів. Ці зміни, наприклад, торкнулися інтеграції мобільних застосунків у процеси оформлення та контролю проїзних документів, а також розширення можливостей для осіб з інвалідністю.

Дані Правила встановлюють обов'язкові вимоги та деталізують процедури, що стосуються всього спектру залізничних перевезень. Вони охоплюють такі ключові аспекти:

- 1) Оформлення проїзних документів: Чітко визначено порядок придбання квитків як у касах, так і через онлайн-сервіси, необхідність пред'явлення документів, що посвідчують особу, для верифікації пасажирів, а також особливості оформлення електронних квитків та їх валідації. Наприклад, для міжнародних сполучень часто вимагається додаткова інформація про паспортні дані та візи.
- 2) Процедури посадки та висадки пасажирів: Регламентовано час, за який пасажир повинні прийти на станцію, правила доступу до перону,

порядок посадки у вагони відповідно до номера місця та класу вагона, а також дії у разі запізнення потяга або пасажира. Особливу увагу приділено допомозі маломобільним групам населення, для яких передбачені спеціальні пандуси, підйомники та супровід персоналу.

- 3) **Норми безкоштовного перевезення багажу:** Встановлено чіткі обмеження за вагою та габаритами ручної поклажі, яку пасажир може перевозити без додаткової плати. Для вантажобагажу, що потребує окремого оформлення, визначено правила його приймання, транспортування та видачі, включаючи перелік заборонених до перевезення предметів (наприклад, вибухонебезпечні речовини, великі обсяги легкозаймистих рідин).
- 4) **Умови повернення та обміну квитків:** Детально описані процедури та терміни, протягом яких пасажир може повернути або обміняти квиток, а також умови утримання сервісних зборів або повної вартості квитка залежно від часу звернення до відправлення потяга. Наприклад, повернення квитка менш ніж за 6 годин до відправлення потяга може передбачати суттєвіші фінансові втрати для пасажира.
- 5) **Механізми захисту прав пасажирів:** У Правилах визначено порядок подання скарг та претензій у разі порушення умов перевезення (наприклад, затримка потяга, зміна маршруту, втрата багажу), а також встановлено відповідальність перевізника перед пасажирами згідно з чинним законодавством України.

Документ регулярно оновлюється з урахуванням змін у законодавстві (наприклад, Закону України «Про залізничний транспорт»), впровадження нових технологій продажу квитків (наприклад, системи бронювання через чат-боти та партнерські платформи) та вимог європейських стандартів якості послуг (наприклад, директив ЄС щодо прав пасажирів на залізничному транспорті, що передбачають компенсації за значні затримки).

2.2. Види проїзних документів та їх особливості

- 1) **Повний квиток** - цей проїзний документ призначений для пасажирів віком від 14 років, які подорожують за повну вартість згідно з встановленими тарифами. Вартість повного квитка формується з кількох складових: тариф

за проїзд, плацкарта (за користування місцем у спальному або сидячому вагоні), вартість постільної білизни (за бажанням), комісійні збори за оформлення, а також можливі додаткові послуги (наприклад, страхування). Придбати повний квиток можна як у традиційних касах, так і через онлайн-сервіси АТ «Українська залізниця» та її офіційних партнерів, що значно спрощує процес купівлі та дозволяє обрати найзручніше місце у вагоні певного класу (люкс, купе, плацкарт, сидячий 1-го, 2-го чи 3-го класу).

- 2) Дитячий квиток надає право на проїзд зі знижкою дітям віком від 5 до 14 років. Розмір знижки, як правило, становить 25-50% від вартості повного квитка, за винятком вартості плацкарти, яка може бути оплачена повністю. Діти до 5 років мають право на безкоштовний проїзд без надання окремого місця, а якщо батьки бажають мати окреме місце для дитини, необхідно придбати дитячий квиток. При оформленні дитячого квитка обов'язковим є пред'явлення свідоцтва про народження дитини або іншого документа, що підтверджує її вік. Це забезпечує дотримання прав на пільговий проїзд та контроль вікових категорій.
- 3) Пільговий квиток - цей тип проїзного документа оформлюється для осіб, які відповідно до законодавства України мають право на пільги при перевезенні залізничним транспортом. До таких категорій належать ветерани війни, особи з інвалідністю різних груп, діти з багатодітних сімей, студенти денної форми навчання, ліквідатори наслідків аварії на ЧАЕС тощо. Перелік пільгових категорій та умови надання пільг чітко регламентовані відповідними законами та постановами Кабінету Міністрів України, наприклад, Законом України «Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту». Для оформлення пільгового квитка необхідно пред'явити оригінали документів, що підтверджують право на пільгу (посвідчення ветерана, студентський квиток, довідка МСЕК тощо).
- 4) Військовий квиток - спеціальний проїзний документ, призначений для військовослужбовців Збройних Сил України та інших військових формувань. Оформлюється за особливими умовами та тарифами, що часто

передбачають пільговий або безкоштовний проїзд у зв'язку з виконанням службових обов'язків, відрядженнями або переміщенням до місця проходження служби/відпустки. Порядок оформлення та обліку військових перевезень регулюється відповідними відомчими нормативно-правовими актами Міністерства оборони України. Для отримання військового квитка необхідне пред'явлення військового посвідчення та проїзного документа (військового квитка на проїзд), виданого відповідним підрозділом.

- 5) Квитки приміського сполучення - ці квитки призначені для пасажирів, які користуються електропоїздами та дизель-поїздами приміського сполучення на короткі відстані, як правило, в межах областей або агломерацій великих міст. Вартість таких квитків часто залежить від зони проїзду або кілометражу. Існують разові квитки, а також абонементні проїзні документи на певний термін (денні, тижневі, місячні), що є вигідним для регулярних пасажирів, наприклад, для тих, хто щодня їздить на роботу чи навчання. Придбати їх можна у приміських касах або у провідників у вагонах. З розвитком цифрових технологій все частіше зустрічаються електронні квитки для приміських поїздів, які можна придбати через мобільні додатки та валідувати за допомогою QR-кодів.
- 6) Електронні посадкові документи - ця сучасна форма квитків, яка набула широкого поширення, оформлюється виключно в електронному вигляді через офіційні інтернет-ресурси АТ «Українська залізниця» (booking.uz.gov.ua) або мобільні додатки. Після оплати пасажир отримує на свою електронну пошту квиток у форматі PDF, що містить унікальний QR-код або штрих-код. Для посадки в потяг достатньо показати цей код на екрані смартфона або роздрукувати квиток. Електронні квитки значно спрощують процес купівлі, усувають необхідність стояти в чергах до кас, а також знижують ризик втрати паперового квитка. Вони можуть бути іменними, що підвищує безпеку перевезень та дозволяє ідентифікувати пасажирів.

Особливості перевезення багажу регламентуються окремими розділами Правил, які деталізують допустимі норми та умови. Пасажир має право безкоштовно провозити ручну поклажу, яка не повинна перевищувати суму трьох вимірів (довжина + ширина + висота) 180 сантиметрів. Максимально дозволена вага ручної поклажі становить до 36 кілограмів у вагонах купе та плацкартних вагонах, і до 50 кілограмів у вагонах СВ (спальний вагон), що дозволяє враховувати різні потреби пасажирів та рівень комфорту вагона. Важливо, що ручна поклажа повинна бути розміщена у спеціально відведених для цього місцях: на багажних полицях над сидіннями або під ними, не перешкоджаючи проходу та не заважаючи іншим пасажиром. За провозення ручної поклажі понад встановлені норми або за предмети, які потребують особливих умов перевезення (наприклад, музичні інструменти, спортивне спорядження), може стягуватися додаткова плата або вимагатися оформлення вантажобагажу. Вантажобагаж, у свою чергу, оформляється окремою накладною та перевозиться в багажних вагонах, що спеціально призначені для перевезення великих або нестандартних речей, з дотриманням встановлених норм та обмежень щодо габаритів, ваги та переліку дозволених до перевезення предметів. Терміни доставки вантажобагажу також регулюються Правилами.

Процедури повернення та обміну квитків є критично важливим аспектом для пасажирів і передбачають різні терміни та умови залежно від часу звернення та причин. Згідно з Правилами, при поверненні квитка не пізніше ніж за 24 години до відправлення поїзда пасажир має право на повернення повної вартості квитка (крім вартості плацкарти та сервісного збору, розмір якого може коливатися від 10 до 20% від тарифу за проїзд). Це дозволяє пасажирам мінімізувати фінансові втрати у випадку зміни планів. При поверненні квитка пізніше встановленого терміну, наприклад, від 24 до 6 годин до відправлення, пасажиру повертається лише частина вартості квитка та плацкарти (зазвичай 50%), а менш ніж за 6 годин до відправлення або після відправлення потяга (але не пізніше однієї години) повертається лише вартість квитка, без вартості плацкарти та сервісного збору.

У разі виникнення форс-мажорних обставин з вини перевізника, таких як значна затримка відправлення поїзда (більше 1 години) або повне скасування рейсу,

пасажир має безумовне право на повне повернення вартості квитка без будь-яких утримань або на перевезення іншим поїздом аналогічного класу без додаткової оплати. Ці положення покликані захистити права споживачів транспортних послуг та забезпечити справедливе врегулювання конфліктних ситуацій.

3. Правовий статус пасажирів при перевезенні залізницею

Правовий статус пасажирів в Україні є ключовим елементом правовідносин у сфері залізничних перевезень. Він визначається не лише фактом придбання квитка, а й комплексним законодавчим полем, яке охоплює Цивільний кодекс України, Закон України «Про залізничний транспорт», Закон України «Про захист прав споживачів», а також підзаконні акти, зокрема «Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України», затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 № 1196. Ці документи створюють чіткий договірний механізм, який регулює взаємні права та обов'язки між пасажиром (як споживачем послуг) та перевізником (як суб'єктом господарювання). Договір перевезення пасажирів укладається в момент фактичного придбання проїзного документа (квитка), що може бути як у фізичній, так і в електронній формі, і є публічним. Це означає, що перевізник, яким в Україні є АТ «Укрзалізниця», не має права відмовити у наданні послуги перевезення особі, яка бажає її отримати, за наявності вільних місць та технічної можливості перевезення, що закріплено у статті 633 Цивільного кодексу України.

Основоположним правом пасажирів, що випливає з договору перевезення, є право на безпечне, якісне та своєчасне перевезення до пункту призначення, зазначеного у проїзному документі. Безпека перевезення охоплює широкий спектр вимог: від належного технічного стану та регулярного огляду рухомого складу (локомотивів та вагонів) відповідно до встановлених нормативів безпеки (наприклад, щорічні планові огляди та капітальні ремонти вагонів), дотримання правил експлуатації залізничного транспорту (зокрема, швидкісного режиму, правил маневрування), забезпечення високих санітарно-гігієнічних норм у вагонах та на залізничних станціях (регулярне прибирання, наявність туалетних

кімнат, контроль за якістю води), а також захист життя і здоров'я пасажирів від протиправних посягань третіх осіб протягом усього маршруту прямування. Своєчасність перевезення означає дотримання розкладу руху поїздів, який є частиною умов договору. Будь-які значні відхилення від розкладу, що не пов'язані з форс-мажорними обставинами, можуть розглядатися як порушення умов договору і є підставою для звернення пасажирів за компенсацією відповідно до чинного законодавства та внутрішніх правил перевізника.

Пасажир має безумовне право отримувати повну, достовірну та своєчасну інформацію, необхідну для здійснення поїздки та захисту своїх прав. Ця інформація включає детальний розклад руху поїздів (години відправлення та прибуття, час зупинок, тривалість поїздки), актуальні тарифи та правила їх застосування (наприклад, тарифи для дорослих, дітей, пільгових категорій, вартість перевезення багажу), умови перевезення (правила поведінки у вагонах, допустимі габарити ручної поклажі, правила перевезення тварин). Окрім цього, перевізник зобов'язаний оперативно інформувати пасажирів про будь-які зміни в русі поїздів: затримки (з вказівкою очікуваного часу затримки), скасування рейсів, зміни маршрутів або платформ відправлення/прибуття. Ця інформація має бути доступною через різні канали: на квиткових касах, інформаційних табло на вокзалах, оголошеннями по гучномовцю, на офіційному сайті АТ «Укрзалізниця» та у мобільних додатках. Наприклад, у разі затримки поїзда №101 Київ-Херсон більш ніж на 30 хвилин, пасажирів повинні бути повідомлені про це за допомогою оголошень на вокзалі, а також через push-сповіщення у мобільному застосунку.

Перевізник несе прямий обов'язок щодо забезпечення безпечних умов перевезення, що є фундаментальним аспектом публічного договору. Це включає не тільки технічний стан поїзда, а й загальну безпеку інфраструктури. Наприклад, регулярні технічні огляди вагонів проводяться щодня перед відправленням та в депо після прибуття, включаючи перевірку гальмівної системи, справність дверей, освітлення та опалення/кондиціонування. Також важливим є підтримання чистоти та порядку у вагонах та на станціях з дотриманням всіх санітарно-гігієнічних норм, що було особливо актуально під

час пандемії COVID-19, коли були посилені вимоги до дезінфекції. Окрім того, перевізник відповідає за пожежну безпеку, наявність та справність засобів пожежогасіння, а також за забезпечення порядку та попередження правопорушень у поїздах, зокрема шляхом патрулювання працівниками поліції або воєнізованої охорони, що передбачено Законом України "Про залізничний транспорт".

У разі порушення умов договору перевезення, пасажир має право на відшкодування збитків. Це право реалізується у різних ситуаціях. Наприклад, якщо поїзд затримується на 1 годину і більше (згідно з «Правилами перевезення...»), пасажир має право на відшкодування частини вартості квитка або на безкоштовне перевезення іншим поїздом. У випадку скасування рейсу, пасажир має право на повне повернення вартості квитка або на безкоштовний проїзд наступним поїздом до тієї ж станції призначення. При пошкодженні, втраті або нестачі багажу перевізник зобов'язаний відшкодувати його вартість відповідно до оголошеної цінності, а якщо цінність не була оголошена — відповідно до встановлених норм і тарифів. Наприклад, якщо пасажир здавав в багаж валізу з оголошеною цінністю 5000 грн і вона була втрачена, перевізник зобов'язаний відшкодувати саме цю суму. У випадку отримання травм під час поїздки з вини перевізника, пасажир має право на компенсацію медичних витрат, втраченого заробітку та моральної шкоди, як це передбачено статтями 1195-1199 Цивільного кодексу України.

Реалізація права на скаргу є ефективним механізмом захисту прав пасажирів. Пасажир може звертатися зі скаргами та претензіями щодо якості обслуговування, порушення розкладу, неналежного стану вагонів, неправомірних дій персоналу чи інших питань до адміністрації залізниці (начальника вокзалу, провідника, гарячої лінії АТ «Укрзалізниця»), органів захисту прав споживачів (Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів), а у випадку відсутності належної реакції — до судових органів. Претензії щодо перевезення багажу або вантажобагажу мають бути подані протягом шести місяців з дня видачі багажної квитанції або з дня, коли багаж мав бути доставлений. Звернення повинні бути

оформлені письмово, із зазначенням суті проблеми, дати та часу події, номеру поїзда, вагона та місця, а також додаванням копій проїзних документів та інших підтверджуючих матеріалів. Перевізник зобов'язаний розглянути претензію та надати відповідь у встановлені Законом України «Про звернення громадян» терміни (до 30 днів).

Відповідальність перевізника за життя та здоров'я пасажирів є однією з найважливіших гарантій, передбачених статтями 1166, 1187, 1195-1199 Цивільного кодексу України. Перевізник відповідає за шкоду, завдану джерелом підвищеної небезпеки (яким є залізничний транспорт), незалежно від наявності вини, якщо не доведе, що шкода виникла внаслідок непереборної сили (форс-мажорних обставин, таких як стихійне лихо – повінь, землетрус) або умислу потерпілого (наприклад, свідоме порушення правил безпеки самим пасажиром, що призвело до травми). Якщо пасажир отримує травму під час руху поїзда, наприклад, через різке гальмування, що не було викликане надзвичайною ситуацією, перевізник зобов'язаний відшкодувати завдану шкоду в повному обсязі. Розмір відшкодування включає не тільки фактичні витрати на лікування та реабілітацію, але й втрачений заробіток (дохід), який пасажир міг би отримати, а також моральну шкоду, розмір якої визначається судом з урахуванням характеру та обсягу завданих страждань.

Відповідальність за збереження багажу та вантажобагажу також чітко регламентована. Перевізник відповідає за збереження прийнятого до перевезення багажу з моменту його прийняття і до моменту видачі одержувачу. У разі втрати, нестачі, псування або пошкодження багажу перевізник відшкодовує його вартість. Якщо багаж був зданий з оголошеною цінністю, відшкодування здійснюється у розмірі оголошеної цінності. Якщо цінність не оголошувалась, відшкодування здійснюється за встановленими нормами, які визначаються залежно від ваги багажу та тарифної ставки. Наприклад, за втрату 20 кг багажу без оголошеної цінності, відшкодування буде розраховане за кілограм, згідно з затвердженими тарифами АТ «Укрзалізниця». Пасажир має право пред'явити претензію протягом шести місяців з дня видачі багажної квитанції або з дня, коли багаж мав прибути. Зазвичай для подання претензії

необхідно надати квиток, багажну квитанцію та документ, що посвідчує особу. Відповідальність перевізника обмежується у випадках, коли пошкодження або втрата багажу сталися внаслідок властивостей вантажу, які перевізник не міг помітити, або через вину відправника/одержувача.

Законодавча база, що визначає правовий статус пасажирів, є багатогранною та взаємопов'язаною. Основними нормативними актами є:

- 1) Цивільний кодекс України: Встановлює загальні положення про договір перевезення, його сторони, права та обов'язки, а також відповідальність за порушення умов договору, зокрема щодо життя та здоров'я пасажирів та збереження вантажу/багажу.
- 2) Закон України «Про залізничний транспорт» від 04.07.1996 № 273/96-ВР: Регулює правові, економічні та організаційні основи діяльності залізничного транспорту, визначає його роль у транспортній системі країни, основи державного регулювання та безпеки на залізниці.
- 3) Закон України «Про захист прав споживачів» від 12.05.1991 № 1023-XII: Застосовується до відносин між пасажиром та перевізником, оскільки пасажир є споживачем послуг. Цей закон гарантує право на інформацію, належну якість послуг, безпеку, а також механізми захисту порушених прав та відшкодування шкоди.
- 4) «Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України», затверджені наказом Міністерства транспорту та зв'язку України від 27.12.2006 № 1196 (зі змінами): Цей документ є основним підзаконним актом, який деталізує всі аспекти перевезення: від умов оформлення проїзних документів, порядку посадки/висадки, норм перевезення ручної поклажі та багажу, до процедур повернення квитків, урегулювання претензій та відповідальності сторін. Остання значна редакція правил, наприклад, 2025 року, може включати зміни, пов'язані з діджиталізацією послуг, європейськими стандартами та адаптацією до нових викликів.

Ці нормативні акти в комплексі створюють надійну правову базу, яка забезпечує всебічний захист прав пасажирів та встановлює чіткі механізми їх

реалізації, що дозволяє громадянам почуватися захищеними під час користування послугами залізничного транспорту.

4. Правила здійснення вантажних перевезень на залізничному транспорті

Вантажні перевезення залізничним транспортом є не лише найважливішою, а й стратегічно ключовою складовою транспортної системи України. Завдяки розгалуженій мережі залізниць, яка охоплює практично всі регіони країни, залізниця забезпечує переміщення понад 80% загального обсягу вантажних перевезень. Це робить її незамінною для промисловості, сільського господарства та зовнішньоекономічної діяльності, дозволяючи транспортувати сировину, готову продукцію та енергоресурси на великі відстані з високою ефективністю та економічною доцільністю. Правове регулювання цієї життєво важливої сфери здійснюється за допомогою комплексного пакету нормативних документів, які постійно оновлюються та адаптуються до сучасних економічних реалій та міжнародних стандартів. Основними регуляторами є: Статут залізниць України, затверджений Постановою Кабінету Міністрів України №457 від 6 квітня 1998 року (з усіма наступними змінами та доповненнями), Правила технічної експлуатації залізниць України, а також детальна Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи на залізницях України.

Статут залізниць України є фундаментальним документом, що визначає загальні умови та принципи функціонування залізничного транспорту як галузі. Він встановлює загальні умови перевезення вантажів, включаючи правила приймання, видачі, оформлення та зберігання вантажу. Особлива увага приділяється правам та обов'язкам перевізника (АТ «Укрзалізниця» або інші залізничні підприємства) та власників вантажу (вантажовідправників та вантажоодержувачів). Статут детально регламентує порядок укладення договорів перевезення, що є публічним договором, тобто перевізник не має права відмовити у перевезенні за наявності технічної можливості та виконання замовником усіх необхідних умов. Крім того, він окреслює тарифну політику,

принципи розрахунку провізної плати та встановлює відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання своїх зобов'язань за договором перевезення, наприклад, затримку доставки або пошкодження вантажу. Правила технічної експлуатації (ПТЕ) залізниць, зі свого боку, деталізують технічні аспекти організації перевезень, включаючи вимоги до рухомого складу, інфраструктури, сигналізації, а також чітко регламентують процедури навантаження, розміщення та надійного кріплення вантажів у вагонах. Це включає встановлення обмежень за вагою та габаритами вантажів, щоб забезпечити безпеку руху та уникнути пошкоджень контактної мережі або інших інфраструктурних об'єктів. Інструкція з руху поїздів і маневрової роботи є практичним посібником для залізничних працівників, що регулює всі операції, пов'язані з рухом поїздів, маневрами, формуванням та розформуванням составів, забезпечуючи максимальну безпеку та ефективність транспортного процесу.

4.1. Основні типи вантажів та специфіка їх перевезення

Існує кілька основних типів вантажів, кожен з яких потребує специфічних умов перевезення та видів рухомого складу:

- 1) Генеральні вантажі – це штучні, пакетовані або таровані вантажі різноманітного асортименту. До них відносяться, наприклад, палети з продуктами харчування, обладнання, електроніка, будівельні матеріали в упаковці, запчастини, меблі, побутова техніка та інші товари народного споживання. Такі вантажі переважно перевозяться в універсальних критих вагонах, що забезпечують захист від атмосферних опадів та крадіжок, на відкритих платформах для великих або нечутливих до погодних умов об'єктів (наприклад, металопрокат, лісоматеріали), або у спеціалізованих контейнерах (20-футові, 40-футові), що дозволяє легко інтегрувати залізничні перевезення у мультимодальні логістичні ланцюги.
- 2) Наливні вантажі – це рідкі речовини, що транспортуються у спеціалізованих залізничних цистернах. Цей сегмент включає широкий спектр продуктів: від нафти та нафтопродуктів (бензин, дизельне паливо, мазут) до хімічних речовин (кислоти, луги, спирти, аміак), а також харчових продуктів (олія, молоко, патока, виноматеріали). Кожен тип

наливного вантажу потребує особливих цистерн: з підігрівом для в'язких речовин (наприклад, мазуту), з термоізоляцією для збереження температури, з покриттям для агресивних хімікатів або з харчовим покриттям для безпечного перевезення харчових продуктів. Застосування цистерн забезпечує герметичність, мінімізує втрати та забруднення навколишнього середовища.

- 3) Небезпечні вантажі – це матеріали та речовини, які становлять значну загрозу для життя, здоров'я людей, майна або довкілля під час перевезення. Вони класифікуються відповідно до міжнародних стандартів (наприклад, класи ADR/RID/SMGS): вибухові речовини (клас 1), гази (клас 2), легкозаймисті рідини (клас 3), легкозаймисті тверді речовини (клас 4), окиснювальні речовини та органічні пероксиди (клас 5), токсичні та інфекційні речовини (клас 6), радіоактивні матеріали (клас 7), корозійні речовини (клас 8), інші небезпечні речовини (клас 9). Перевезення таких вантажів регулюється надзвичайно суворими правилами, що включають спеціальне пакування, маркування, спеціалізовані вагони (наприклад, для перевезення ядерних матеріалів або отруйних газів), обмеження маршрутів, супровід, а також наявність чітких планів дій у випадку аварійних ситуацій. Персонал, задіяний у перевезенні небезпечних вантажів, обов'язково проходить спеціальне навчання та атестацію.
- 4) Негабаритні вантажі – це вантажі, габарити яких (висота, ширина, довжина) перевищують встановлені нормативні показники, що дозволяють їх вписувати у стандартний залізничний габарит. Прикладами таких вантажів є великі турбіни для електростанцій, частини мостових конструкцій, великогабаритна сільськогосподарська техніка, модулі для вітрових електростанцій. Перевезення негабаритних вантажів вимагає отримання спеціальних дозволів від залізничної адміністрації, розробки індивідуальної схеми навантаження та кріплення, а також часто – супроводження спеціалізованими бригадами, інколи з необхідністю тимчасового демонтажу елементів інфраструктури (наприклад, контактної

мережі, світлофорів) або перекриття суміжних колій. Це є одним з найскладніших та найдорожчих видів перевезень.

4.2. Ключові учасники процесу вантажних перевезень

Ефективність вантажних перевезень значною мірою залежить від злагодженої взаємодії основних учасників процесу:

- *Вантажовідправник* — це юридична або фізична особа, яка є власником вантажу або діє за його дорученням, передаючи вантаж перевізнику для транспортування до місця призначення. Права вантажовідправника є досить широкими та включають:

Обов'язки вантажовідправника також є відповідальними:

- 1) Вибір роду вагона: наприклад, він може обирати між критими вагонами для захисту від вологи, напіввагонами для сипучих вантажів (вугілля, руда), платформами для техніки або лісу, рефрижераторними вагонами для швидкопсувних продуктів (м'ясо, овочі).
 - 2) Вибір маршруту прямування: враховуючи найкоротший шлях, доступність станцій призначення, транзитні можливості та вартість перевезення.
 - 3) Визначення умов перевезення: таких як необхідність охорони, температурний режим, спеціальне кріплення.
 - 4) Належна підготовка вантажу: це включає правильне пакування, яке забезпечує збереження вантажу, його маркування відповідно до вимог (наприклад, позначки про небезпечний вантаж, крихкість, орієнтацію), а також надійне кріплення всередині вагона, щоб запобігти зміщенню та пошкодженню під час руху.
 - 5) Правильне оформлення перевізних документів: найменша помилка в накладній може призвести до затримки вантажу на шляху або навіть до його повернення, а також до значних штрафів.
 - 6) Своєчасна оплата послуг перевезення: невиконання цього обов'язку може призвести до призупинення перевезення або нарахування штрафних санкцій.
- *Вантажоодержувач* — це юридична або фізична особа, зазначена у перевізних документах як отримувач вантажу у пункті призначення.

Вантажоодержувач має фундаментальне право на отримання вантажу у встановлені строки та у збереженому стані. При отриманні вантажу він зобов'язаний перевірити його стан, кількість та відповідність даним, зазначеним у накладній. У разі виявлення пошкоджень, нестачі або прострочення доставки, вантажоодержувач має право ініціювати процедуру пред'явлення претензії до перевізника, яка повинна бути оформлена актом у присутності представників залізниці.

4.3. Документальне забезпечення вантажних перевезень

Перевізні документи відіграють ключову роль в організації вантажних перевезень, будучи не тільки засобом обліку, а й юридичним підтвердженням прав та обов'язків сторін. Без них перевезення вантажу неможливе:

- **Залізнична накладна (СМГС/ЦІМ)** — це основний документ, що супроводжує вантаж протягом усього шляху прямування від станції відправлення до станції призначення. Вона є фактичним договором перевезення, що укладається між вантажовідправником та перевізником.

Накладна містить вичерпні відомості про:

Накладна може бути оформлена як у паперовому, так і в електронному вигляді, при цьому електронний варіант набуває все більшого поширення для оптимізації логістичних процесів.

- 1) відправника та одержувача (повні реквізити, адреси);
- 2) характеристику вантажу (найменування, кількість місць, вага нетто/брутто, особливі властивості, код за Гармонізованою системою опису та кодування товарів);
- 3) маршрут перевезення (станція відправлення, транзитні станції, станція призначення);
- 4) вартість перевезення та інші збори;
- 5) номери вагонів та їхні параметри;
- 6) відомості про пломбування, оголошену цінність вантажу, а також будь-які спеціальні інструкції або вимоги до перевезення (наприклад, для небезпечних або швидкопсувних вантажів).

- **Товарно-транспортна накладна (ТТН)** — цей документ, хоча і пов'язаний з перевезенням, частіше використовується для обліку руху товарно-матеріальних цінностей та розрахунків між відправником, одержувачем та, якщо це автомобільний транспорт, перевізником. В контексті залізничних перевезень, ТТН може використовуватися на етапах доставки вантажу до залізничної станції відправлення або від залізничної станції призначення до кінцевого складу вантажоодержувача, тобто у складі мультимодальної схеми. Вона підтверджує факт передачі товарів для перевезення і служить підставою для списання та оприбуткування товарів на складах.
- **Вантажна квитанція** — це документ, який видається перевізником вантажовідправнику в момент прийняття вантажу до перевезення. Вона є підтвердженням факту укладення договору перевезення та служить доказом прийняття вантажу залізничною компанією під свою відповідальність. Квитанція містить основні дані про вантаж, відправника, одержувача та номер залізничної накладної.

4.4. Відповідальність перевізника та строки доставки

Принцип відповідальності перевізника за збереження вантажу є одним із наріжних каменів договору залізничного перевезення. Перевізник несе повну відповідальність за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу з моменту його прийняття до перевезення (підтвердженого вантажною квитанцією та залізничною накладною) і до моменту видачі вантажоодержувачу на станції призначення. Це означає, що залізниця повинна доставити вантаж у тому ж стані, в якому його було прийнято. Розмір відшкодування, у разі настання відповідальності, визначається, як правило, виходячи з вартості втраченого або пошкодженого вантажу, яка фіксується на день та у місці його прийняття до перевезення. Якщо вантаж був застрахований або була оголошена його цінність, то відшкодування може здійснюватися на основі цих даних. У разі часткового пошкодження або псування, відшкодовується сума, пропорційна ступеню пошкодження.

Строки доставки вантажів є суттєвою умовою договору перевезення і встановлюються Правилами перевезення вантажів залізничним транспортом. Ці строки залежать від низки факторів, включаючи відстань перевезення, категорію вантажу (наприклад, швидкопсувні вантажі мають скорочені терміни), тип вагона, а також завантаженість залізничної мережі. Зазвичай, терміни обчислюються у добах і можуть варіюватися від 1-2 діб для коротких маршрутів до 10-15 діб для трансконтинентальних перевезень. У разі затримки доставки вантажоодержувач має законне право пред'явити претензію до перевізника з вимогою відшкодування збитків, спричинених такою прострочкою. Ці збитки можуть включати упущену вигоду, штрафи від контрагентів, додаткові витрати на зберігання або переробку. Важливо пам'ятати, що для пред'явлення претензії існують встановлені терміни, як правило, 6 місяців, які починаються з дати фактичного отримання вантажу або дати, коли вантаж мав бути доставлений.

5. Міжнародні залізничні перевезення. Міжнародне співробітництво з питань функціонування залізничного транспорту.

5.1. Міжнародні залізничні перевезення займають стратегічно важливе місце у зовнішньоекономічних зв'язках України, функціонуючи як ключовий елемент для забезпечення транспортного сполучення з державами Європейського Союзу, країнами Азії, а також з партнерами по пострадянському простору. Географічне розташування України, яка є своєрідним мостом між Сходом та Заходом, робить залізничний транспорт незамінним для транзиту вантажів. Правова основа, що регулює цю складну та багатовекторну діяльність, формується комплексною системою міжнародних конвенцій, двосторонніх та багатосторонніх угод, а також національним законодавством. Ця система призначена для уніфікації правил перевезень, мінімізації бюрократичних перепон та ефективного захисту інтересів усіх учасників транспортного процесу, від вантажовідправників до кінцевих одержувачів.

Розвиток міжнародних залізничних перевезень супроводжувався поступовою гармонізацією правових норм, що стало відповіддю на зростаючі

потреби у транскордонній торгівлі та подорожах. Цей процес мав кілька ключових етапів:

1890 рік: Прийняття Бернських конвенцій. Цей рік став знаковим для розвитку міжнародного залізничного права. Були прийняті дві ключові угоди: Конвенція про міжнародні залізничні перевезення пасажирів (КІВ) та Конвенція про міжнародні залізничні перевезення вантажів (КІМ). Ці конвенції вперше встановили уніфіковані правила для оформлення перевізних документів, визначили єдині стандарти відповідальності перевізника та заклали основи для врегулювання спорів. Їхня поява була зумовлена необхідністю подолання фрагментації національних залізничних законодавств, які значно ускладнювали транскордонні перевезення, вимагаючи переоформлення вантажів на кожному кордоні. Бернські конвенції дозволили значно спростити та прискорити процес переміщення вантажів і пасажирів між країнами-учасницями.

1980 рік: Підписання Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ). КОТІФ, розроблена та прийнята у Берні, стала результатом модернізації та об'єднання попередніх Бернських конвенцій. Вона набула чинності у 1985 році і стала основним міжнародним правовим інструментом, що регулює міжнародні залізничні перевезення. КОТІФ об'єднала у собі правила перевезення вантажів (СІМ), пасажирів (СІВ), а також включила нові аспекти, такі як використання залізничних вагонів (СUV), використання інфраструктури (СUI), перевезення небезпечних вантажів (RІD) та інші. Створення КОТІФ було викликано зростанням обсягів міжнародної торгівлі та необхідністю адаптації правового регулювання до нових економічних реалій.

1999 рік: Прийняття Протоколу про зміну КОТІФ. Цей протокол, прийнятий у Вільнюсі, мав на меті адаптувати конвенцію до сучасних умов функціонування залізничного транспорту, включаючи лібералізацію залізничних ринків, розвиток інтермодальних перевезень та посилення вимог до безпеки. Він вніс зміни до структури та змісту КОТІФ, зробивши її більш гнучкою та відповідною потребам ХХІ століття, зокрема, посиливши роль Міжурядової організації з міжнародних залізничних перевезень (ОТІФ) як адміністративного органу Конвенції.

2006 рік: Приєднання України до Конвенції КОТІФ. Ця подія стала надзвичайно важливою для України, відкривши нові широкі можливості для повноцінної інтеграції у європейську та світову транспортну систему. Приєднання до КОТІФ означало прийняття єдиних європейських стандартів і правил у сфері залізничних перевезень, що сприяло спрощенню процедур перетину кордонів, підвищенню привабливості українських залізниць для міжнародних вантажовідправників та розширенню торговельних зв'язків з країнами Європи. Це також дозволило "Укрзалізниці" активніше брати участь у формуванні європейської транспортної політики.

Конвенція КОТІФ (Convention concernant les transports internationaux ferroviaires) є наріжним каменем міжнародного залізничного права, регулюючи залізничні перевезення між країнами-учасницями, яких налічується близько 50 держав з Європи, Азії, Північної Африки та Близького Сходу. Конвенція має складну структуру, що включає декілька додатків, кожен з яких деталізує окремі аспекти перевезень. Найважливішими з них є: Уніфіковані правила договору міжнародного залізничного перевезення вантажів (СІМ), які регулюють правові відносини щодо перевезення вантажів, та Уніфіковані правила договору міжнародного залізничного перевезення пасажирів та багажу (СІV), що стосуються пасажирських перевезень. Крім того, існують правила RID (перевезення небезпечних вантажів), CUV (договори про використання вагонів) та CUI (договори про використання інфраструктури).

Основні аспекти Конвенції КОТІФ

Конвенція КОТІФ охоплює широкий спектр правових та організаційних питань, забезпечуючи надійну та передбачувану основу для міжнародних залізничних перевезень:

Уніфіковані правила перевезень: КОТІФ встановлює єдині стандарти для всіх учасників транспортного процесу, що значно спрощує транскордонні перевезення. Це стосується, наприклад, стандартизованого формату перевізних документів, таких як міжнародна накладна СІМ, яка супроводжує вантаж від станції відправлення до станції призначення без необхідності переоформлення на кордонах. Також уніфікуються процедури навантаження, розміщення та

кріплення вантажів у вагонах, що забезпечує безпеку та збереження товарів. Ці правила сприяють безперешкодному транспортуванню вантажів, мінімізуючи затримки на митних та прикордонних переходах.

Відповідальність перевізника: Конвенція чітко визначає норми відповідальності залізничного перевізника за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажів, а також за затримку доставки. Наприклад, у разі повної втрати вантажу, розмір компенсації, як правило, обмежується 17 спеціальними правами запозичення (СПЗ) за кілограм бруто втраченої маси. Затримка доставки також передбачає компенсацію, яка може досягати трикратної провізної плати. Механізми розрахунку компенсацій є чітко регламентованими, що забезпечує прозорість та справедливість у відносинах між перевізником і вантажовласником.

Врегулювання спорів: КОТІФ передбачає ефективні процедури досудового врегулювання конфліктів, що дозволяє сторонам вирішувати розбіжності без звернення до судових інстанцій. Якщо ж компроміс не досягнуто, Конвенція встановлює порядок звернення до міжнародних арбітражних органів. Одним з таких є Арбітражний суд ОТІФ, який надає незалежне та кваліфіковане вирішення спорів між державами-учасницями та залізничними підприємствами, що діють відповідно до КОТІФ.

Міжнародні тарифи: Конвенція погоджує принципи формування тарифів на міжнародні перевезення, що сприяє прозорості ціноутворення та уникненню дискримінації. Хоча КОТІФ безпосередньо не встановлює розміри тарифів, вона визначає рамкові умови, за якими залізничні адміністрації можуть розробляти та узгоджувати міжнародні тарифні угоди. Це може включати, наприклад, правила розрахунку провізної плати, додаткових зборів, знижок та інших елементів, які впливають на кінцеву вартість перевезення. Такі угоди, як правило, враховують відстань, тип вантажу, кількість вагонів, швидкість доставки та інші логістичні параметри.

Паралельно з європейською системою регулювання КОТІФ, на пострадянському просторі діє система міжнародних залізничних перевезень між країнами СНД та Балтії, яка базується на Угоді про міжнародне залізничне

вантажне сполучення (УМВС), підписаній у 1951 році. Ця угода, яка також неодноразово переглядалася та доповнювалася, регулює перевезення вантажів залізницями держав-учасниць (переважно країн колишнього СРСР) за єдиними правилами. Ключовою відмінністю від КОТІФ є використання іншої ширини колії (1520 мм проти 1435 мм у більшості країн Європи), що вимагає спеціальних процедур перестановки візків або перевалювання вантажів на стикових станціях, таких як Чоп, Ягодин, Могилів-Подільський. УМВС встановлює порядок використання вагонного парку, взаємні розрахунки між залізницями-учасницями, а також єдині транспортні документи, наприклад, накладну СМГС. Україна активно бере участь у цій системі, оскільки значна частина її зовнішньоторговельного вантажообігу, особливо з країнами Центральної Азії, Кавказу та Білоруссю, здійснюється саме у напрямку країн СНД.

5.2. Міжнародне співробітництво та роль "Укрзалізниці"

Міжнародне співробітництво в залізничній галузі є ключовим фактором для підтримки та розвитку транзитних можливостей України. АТ «Укрзаліниця» відіграє активну роль у діяльності таких міжнародних залізничних організацій:

1) Організація співробітництва залізниць (ОСЖД): Ця організація, створена у 1956 році, об'єднує залізничні адміністрації країн Європи та Азії з шириною колії 1520 мм. ОСЖД є важливим майданчиком для розробки та гармонізації технічних стандартів, уніфікації правил перевезень, особливо у контексті експлуатації залізниць з різною шириною колії. Україна активно бере участь у роботі робочих груп ОСЖД, спрямованих на розвиток міжнародних транспортних коридорів, зокрема, Транскаспійського міжнародного транспортного маршруту (TRASECA), що дозволяє оптимізувати маршрути та збільшити обсяги вантажних перевезень між Європою та Азією.

2) Міжнародний союз залізниць (UIC): Заснований у 1922 році, UIC є глобальною організацією, що об'єднує понад 200 членів з усіх континентів. Його основна діяльність зосереджена на розробці єдиних технічних стандартів (так звані "Листівки UIC"), сприянні взаємодії між залізницями, розвитку інноваційних технологій, дослідженнях у сфері безпеки, енергоефективності та сталого розвитку залізничного транспорту. Членство "Укрзалізниці" в UIC надає доступ

до передового світового досвіду, дозволяє впроваджувати сучасні технологічні рішення та підвищувати конкурентоспроможність української залізниці на міжнародному ринку.

3) Міжнародний комітет залізничного транспорту (СІТ): Ця організація, яка функціонує як асоціація залізничних підприємств, є розробником та хранителем зразків договорів та угод, що реалізують положення КОТІФ та УМВС. СІТ надає своїм членам правову підтримку, консультації з питань застосування міжнародного залізничного права, а також розробляє рекомендації щодо врегулювання практичних питань, що виникають у міжнародних перевезеннях. "Укрзалізниця" використовує напрацювання СІТ для формування своєї договірної практики та вирішення складних юридичних питань.

Членство та активна участь України у цих та інших міжнародних організаціях дозволяє обмінюватися цінним досвідом, успішно впроваджувати передові технології та інновації, гармонізувати національні технічні стандарти з міжнародними, а також брати участь у розробці та вдосконаленні міжнародних правових норм, що регулюють функціонування залізничного транспорту. Це забезпечує Україні статус надійного транзитного партнера та сприяє сталому розвитку її залізничної інфраструктури.

Запитання для самоконтролю

1. Які основні нормативно-правові акти становлять правову основу та регулюють діяльність залізничного транспорту в Україні?
2. Опишіть правовий статус Акціонерного товариства "Українська залізниця" та його ключові функції відповідно до чинного законодавства.
3. Які основні види залізничних перевезень існують (пасажирські, вантажні, поштові тощо) та які правові особливості регулювання кожного з них?
4. Якими основними правилами та нормами регулюються перевезення пасажирів, багажу та пошти залізничним транспортом?
5. Перелічіть та охарактеризуйте основні типи проїзних документів на залізничному транспорті, їх призначення та порядок оформлення.
6. Який правовий статус має пасажир залізничного транспорту, та які його основні права і обов'язки під час подорожі?

7. Які основні норми та правила регулюють перевезення вантажів залізничним транспортом, включаючи їх оформлення, безпеку та відповідальність?
8. Опишіть особливості правового регулювання міжнародних залізничних перевезень, враховуючи участь України в міжнародних угодах та конвенціях.
9. Які основні права та обов'язки покладаються на залізничних перевізників щодо надання послуг пасажиром та вантажовласникам?
10. Які механізми захисту прав пасажирів та вантажовласників передбачені законодавством у разі неналежного надання послуг залізничним транспортом?

ТЕМА 7. ПРАВОВІ ОСНОВИ ДІЯЛЬНОСТІ АВТОМОБІЛЬНОГО ТРАНСПОРТУ

1. Автомобільний транспорт у транспортній системі України. Поняття та види автомобільних транспортних засобів.
2. Організація перевезень пасажирів, багажу та пошти на автомобільному транспорті.
3. Конкурс з перевезення пасажирів на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування.
4. Основні правила перевезення вантажів автомобільним транспортом.
5. Види договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом
6. Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні.

Автомобільний транспорт відіграє ключову роль у транспортній системі України, забезпечуючи мобільність населення та ефективність логістичних процесів. Його значення важко переоцінити, адже він є невід'ємною складовою економічного розвитку країни, сприяючи торговельним зв'язкам, доступності регіонів та задоволенню повсякденних потреб громадян. Саме тому правове

регулювання цієї галузі є надзвичайно комплексним та охоплює широкий спектр норм, починаючи від детальної класифікації транспортних засобів та вимог до їх технічного стану й закінчуючи складними міжнародними конвенціями, що регламентують транскордонні перевезення вантажів та пасажирів. У цьому конспекті детально розглядаються основні аспекти правового забезпечення функціонування автомобільного транспорту в Україні, включаючи законодавчу базу, ліцензування, відповідальність суб'єктів та захист прав усіх учасників перевізного процесу.

Законодавча база функціонування автомобільного транспорту в Україні є багатосаровою та ієрархічною, базуючись на фундаментальних принципах, закріплених у Конституції України. Безпосередньо галузеве регулювання здійснюється спеціальними законами, такими як Закон України "Про автомобільний транспорт", що є основним нормативно-правовим актом у цій сфері, а також Закон України "Про дорожній рух", який встановлює загальні вимоги до безпеки учасників дорожнього руху. Додатково питання перевезення пасажирів регулюються Законом України "Про перевезення пасажирів" (хоча часто інтегровані в загальний закон про автотранспорт). Значна частина правовідносин регулюється нормами Цивільного кодексу України, зокрема в частині укладення договорів перевезення, відповідальності за шкоду та майнових відносин. Окрім того, важливе значення мають положення Кодексу України про адміністративні правопорушення та Кримінального кодексу України, які передбачають відповідальність за порушення правил дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів.

Не менш важливими є численні підзаконні акти, серед яких постанови Кабінету Міністрів України (наприклад: "Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту", "Про затвердження Правил дорожнього руху"), накази Міністерства інфраструктури України та інших центральних органів виконавчої влади, що деталізують процедури ліцензування, сертифікації, технічного контролю, а також вимоги до перевезення небезпечних, великогабаритних та великовагових вантажів. Наприклад, Наказ Міністерства інфраструктури України № 363 від 24.03.2016 "Про затвердження Правил

перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні" встановлює чіткі норми щодо документального оформлення, умов перевезення та відповідальності сторін.

Особливу увагу слід приділити питанням ліцензування господарської діяльності з перевезення пасажирів та вантажів, що регламентується Законом України "Про ліцензування видів господарської діяльності". Цей Закон визначає вичерпний перелік документів, необхідних для отримання ліцензії, умови її видачі, призупинення та анулювання, що є ключовим для забезпечення належного рівня безпеки та якості послуг. Також правове поле включає питання страхування, зокрема обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів, що регулюється відповідним Законом України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів", який є гарантією відшкодування шкоди, завданої внаслідок ДТП.

На міжнародному рівні Україна є учасником низки конвенцій та угод, що регулюють міжнародні автомобільні перевезення. Серед них варто виділити Конвенцію про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ/CMR), Митну конвенцію про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП/TIR) та Віденську конвенцію про дорожній рух. Ці міжнародні договори інтегровані в національне законодавство та створюють єдині правила й стандарти, які дозволяють українським перевізникам здійснювати діяльність на міжнародній арені та забезпечують захист їхніх прав та інтересів.

Таким чином, правове регулювання автомобільного транспорту в Україні охоплює питання організації перевезень (визначення маршрутів, графіків, порядку допуску до перевезень), відповідальності перевізників (за збереження вантажу, своєчасність доставки, безпеку пасажирів), безпеки дорожнього руху (вимоги до водіїв, технічний стан ТЗ, правила руху) та захисту прав споживачів транспортних послуг (право на безпечне та якісне перевезення, відшкодування шкоди, механізми розгляду скарг). Це створює цілісну систему, спрямовану на

підвищення ефективності, безпеки та законності функціонування автомобільного транспорту.

1. Автомобільний транспорт у транспортній системі України. Поняття та види автомобільних транспортних засобів

Автомобільний транспорт є ключовим компонентом транспортної системи України, відіграючи центральну роль у забезпеченні внутрішніх потреб країни. Його домінантне становище підкреслюється значним обсягом перевезень: він обслуговує понад 60% пасажирів і близько 25% вантажів у внутрішньому сполученні. Цей вид транспорту охоплює широкий спектр операцій, від міських і приміських пасажирських перевезень до міжміських та міжнародних вантажних доставок, що є життєво важливим для економічної інтеграції та соціальної мобільності. Основними перевагами автомобільного транспорту є його висока маневровість, гнучкість у прокладанні маршрутів, можливість реалізації принципу доставки "від дверей до дверей", що мінімізує необхідність проміжних перевантажень, а також відносно нижчі капітальні витрати на створення та утримання інфраструктури порівняно із залізничними коліями чи морськими портами.

Згідно зі статтею 1 Закону України "Про автомобільний транспорт", автомобільний транспорт визначається як галузь економіки, яка задовольняє потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях пасажирів і вантажів автомобільними транспортними засобами. У межах національної транспортної системи України, що включає також залізничний, авіаційний, водний та трубопровідний транспорт, автомобільний транспорт виконує функцію основного сполучного елемента. Він забезпечує так звану "останню милю" доставки та є незамінним для перевезень на короткі та середні відстані, де інші види транспорту є менш ефективними або зовсім недоступними.

1.1. Класифікація автомобільних транспортних засобів

Автомобільні транспортні засоби класифікуються за багатьма критеріями, що відображає їхнє різноманіття та спеціалізацію. Ця класифікація має важливе

значення для ефективного правового регулювання, ліцензування, оподаткування та технічного контролю, зокрема:

1. За призначенням:

- **Пасажирські:** транспортні засоби, призначені для перевезення людей. До цієї категорії належать легкові автомобілі (приватні, таксі, каршеринг), мікроавтобуси (для маршрутних перевезень, трансферів), а також автобуси (міські, приміські, міжміські, туристичні, шкільні). Кожен тип автобусів має унікальні вимоги до конструкції, безпеки та умов експлуатації. Наприклад, міські автобуси оптимізовані для частих зупинок та перевезення значної кількості стоячих пасажирів, тоді як туристичні сконструйовані для забезпечення комфорту під час тривалих поїздок.
- **Вантажні:** призначені для транспортування товарів. До них належать вантажні автомобілі різної вантажопідйомності: від легких комерційних фургонів (категорія N1) до важких великовантажних автомобілів та автопоїздів (категорії N2, N3). Ця група включає бортові вантажівки, фургони, рефрижератори (для швидкопсувних товарів), цистерни (для рідин та газів) та самоскиди (для сипучих матеріалів). Їхня конструкція та технічні характеристики безпосередньо залежать від типу та обсягу вантажу, який вони мають перевозити.
- **Спеціальні:** виконують не транспортні функції або здійснюють перевезення специфічних вантажів/пасажирів з особливими вимогами. До цієї категорії входять автомобілі швидкої медичної допомоги, пожежні машини, автомобілі аварійно-рятувальних служб, інкасаторські автомобілі, комунальна техніка (сміттєвози, поливальні, прибиральні машини), а також військові транспортні засоби. Вони часто обладнані спеціальним устаткуванням, мають особливий режим руху та підлягають окремому правовому регулюванню.
- **Комбіновані (спеціалізовані):** об'єднують функції різних типів або мають вузькоспеціалізоване призначення. Прикладами є автокрани, бетонозмішувачі, евакуатори та пересувні майстерні.

2. За формою власності:

- Державні: належать державним підприємствам та установам, використовуються для виконання державних функцій (наприклад, Міністерство оборони, Національна поліція).
- Комунальні: перебувають у власності територіальних громад та обслуговуються комунальними підприємствами (наприклад, міський громадський транспорт, комунальні служби).
- Приватні (юридичних осіб): належать приватним юридичним особам (транспортним компаніям, логістичним операторам) або фізичним особам-підприємцям.
- Приватні (фізичних осіб): приватні легкові автомобілі, мотоцикли тощо, що належать громадянам і використовуються для особистих потреб.

1.2. Правові та технічні вимоги до транспортних засобів

Українське законодавство встановлює суворі та диференційовані вимоги до транспортних засобів, які залежать від їхньої категорії та призначення. Це зумовлено необхідністю гарантувати безпеку дорожнього руху, захист навколишнього середовища та прав споживачів транспортних послуг, а саме:

- Для пасажирських перевезень: автобуси, що здійснюють регулярні пасажирські перевезення, повинні відповідати підвищеним стандартам безпеки. Це включає наявність справних гальмівних систем, рульового управління, аварійних виходів та систем пожежогасіння. Відповідно до статті 16 Закону України "Про автомобільний транспорт", такі транспортні засоби обов'язково повинні мати ліцензійну картку, що підтверджує право на здійснення перевезень за визначеним маршрутом та відповідність встановленим стандартам. Згідно зі статтею 35 того ж Закону, ці транспортні засоби проходять обов'язковий технічний контроль з періодичністю, встановленою Кабінетом Міністрів України, для підтвердження їхньої експлуатаційної придатності. Водії, які здійснюють пасажирські перевезення, також мають відповідати кваліфікаційним вимогам, що включають відповідний стаж роботи та відсутність медичних протипоказань.

- Для вантажних перевезень: особливі вимоги стосуються вантажних автомобілів, що перевозять небезпечні вантажі (легкозаймисті, вибухові, токсичні речовини). Вони підлягають спеціальному допуску та маркуванню згідно з міжнародними стандартами ADR (Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів), імplementованими в українське законодавство. Це передбачає спеціальне навчання водіїв, комплектацію автомобілів відповідним обладнанням (вогнегасники, засоби індивідуального захисту), а також наявність спеціальних дозволів та маршрутних листів. Перевезення великогабаритних та великовагових вантажів також вимагає спеціальних дозволів, часто із супроводом.

1.3. *Нормативно-правова база*

Основою для регулювання класифікації та технічних вимог до автомобільних транспортних засобів є:

- 1) Закон України "Про дорожній рух": визначає загальні принципи та правила дорожнього руху, права й обов'язки його учасників, а також вимоги до транспортних засобів щодо їхньої безпечної експлуатації.
- 2) Закон України "Про автомобільний транспорт": регулює відносини у сфері автомобільного транспорту, встановлюючи правові, економічні, організаційні та соціальні засади його функціонування.
- 3) ДСТУ 3649-2010 "Колісні транспортні засоби. Вимоги безпеки до технічного стану та методи контролю": цей національний стандарт встановлює конкретні технічні вимоги до всіх категорій колісних транспортних засобів, що експлуатуються в Україні, та методи їхньої перевірки під час технічного контролю. Він охоплює вимоги до гальмівної системи, рульового управління, освітлювальних приладів, шин, двигуна, шасі та кузова.
- 4) Накази та інструкції Міністерства інфраструктури України (нині Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України): деталізують процедури ліцензування, порядок проведення технічного

контролю, вимоги до перевезень пасажирів та вантажів, включаючи небезпечні, а також інші аспекти діяльності.

Гармонізація національних стандартів з європейськими нормами є одним із ключових напрямків розвитку українського законодавства, що сприяє інтеграції України в європейську транспортну систему та підвищує якість і безпеку перевезень.

1.4. Екологічна класифікація та стандарти

Важливим аспектом сучасного регулювання є екологічна класифікація транспортних засобів. Система стандартів Євро (Євро-3, Євро-4, Євро-5, Євро-6) визначає максимально допустимі рівні викидів шкідливих речовин (оксидів азоту, вуглеводнів, чадного газу, твердих частинок) двигунами автомобілів. Ці стандарти застосовуються до нових автомобілів, що вводяться в експлуатацію, а також впливають на імпорту вживаних транспортних засобів.

Україна послідовно впроваджує більш жорсткі екологічні стандарти, узгоджуючи їх з європейськими вимогами. Наприклад, з певних дат в Україні заборонено ввезення автомобілів, які не відповідають стандарту Євро-5 або Євро-6. Така політика спрямована на оновлення автопарку, зменшення забруднення атмосферного повітря в містах, покращення стану здоров'я населення та виконання міжнародних зобов'язань України в рамках Угоди про асоціацію з ЄС. Дотримання цих вимог стимулює виробників та імпортерів пропонувати екологічно чистіші транспортні засоби та сприяє розвитку "зелених" технологій на транспорті.

2. Організація перевезень пасажирів, багажу та пошти автомобільним транспортом

Організація та правове регулювання перевезень пасажирів автомобільним транспортом в Україні є багатограним процесом, що охоплює широке коло нормативно-правових актів. Центральне місце тут посідає Закон України "Про автомобільний транспорт", який визначає основні засади функціонування автомобільного транспорту, права та обов'язки суб'єктів транспортної діяльності,

вимоги до транспортних засобів та інфраструктури. Доповнюють його Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджені Постановою Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 № 176, які деталізують порядок організації регулярних, нерегулярних та інших видів перевезень, встановлюють вимоги до обслуговування пасажирів та перевезення багажу.

Перевезення пасажирів завжди здійснюються на підставі *договору перевезення*. Цей договір, згідно зі статтею 909 Цивільного кодексу України, є публічним, тобто перевізник зобов'язаний надавати послуги кожному, хто до нього звернеться. Укладення договору перевезення може бути оформлене не лише у письмовій формі (наприклад, для замовних перевезень), а й шляхом видачі проїзного документа (квитка), який є підтвердженням факту укладення договору та оплати послуги. Квиток містить ключову інформацію про маршрут, час відправлення, вартість, а також іноді місце сидіння, що забезпечує пасажиру правові підстави для отримання послуги.

Види перевезень пасажирів класифікуються за кількома ключовими ознаками, що дозволяє диференціювати вимоги до їх організації та виконання. *За територіальною ознакою* розрізняють: міські перевезення, що здійснюються виключно в межах одного населеного пункту (наприклад, маршрутні таксі, трамваї, тролейбуси в Києві); приміські перевезення, які охоплюють маршрути на відстань до 50 км від межі населеного пункту (наприклад, сполучення між обласним центром та прилеглими селищами); міжміські перевезення, що пролягають на відстань понад 50 км у межах території України (наприклад, автобусні рейси з Києва до Львова); та міжнародні перевезення, які перетинають державний кордон України (наприклад, автобуси до Варшави чи Праги). Кожен із цих видів має свої особливості ліцензування, маршрутної мережі та тарифної політики. *За режимом експлуатації* перевезення поділяються на: регулярні, що виконуються за заздалегідь встановленим розкладом руху, визначеним маршрутом та із зазначеними зупинками; нерегулярні (або замовні), які здійснюються на замовлення юридичних або фізичних осіб (наприклад, туристичні, екскурсійні перевезення, розвезення працівників); та таксомоторні

перевезення, які виконуються легковими автомобілями на замовлення пасажирів та за індивідуальним маршрутом, обумовленим із водієм.

Регулярні перевезення пасажирів є основою громадського транспорту і здійснюються за маршрутами загального користування. Відкриття таких маршрутів відбувається на конкурсних засадах, що передбачає вибір перевізника, який найкраще відповідає вимогам щодо якості та безпеки послуг, або за рішенням органів місцевого самоврядування. Перевізник, який здійснює регулярні перевезення, несе низку відповідальних зобов'язань: він повинен забезпечити суворе дотримання розкладу руху, передбачених зупинок у визначених місцях, високий рівень безпеки пасажирів шляхом регулярного технічного контролю транспортних засобів та належної кваліфікації водіїв, а також комфортні умови перевезення (температурний режим, чистота салону). Згідно зі статтею 39 Закону України "Про автомобільний транспорт", пасажир має законодавчо закріплене право на безпечне та своєчасне перевезення, отримання повної та достовірної інформації про маршрут, розклад, тарифи, умови проїзду, перевезення безоплатного або оплачуваного багажу, а також на компенсацію за затримку рейсу або неналежне виконання послуг. Особливі вимоги ставляться до ліцензування діяльності з перевезення пасажирів, яка передбачає отримання ліцензії в Державній службі України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), а також обов'язкове страхування відповідальності перевізника.

Особливості перевезення багажу та пошти автомобільним транспортом також чітко регламентовані. Багаж визначається як речі пасажирів, що перевозяться разом із ним або окремо від нього, але на підставі багажної квитанції, яка підтверджує прийняття багажу до перевезення. Розрізняють два основні види багажу: ручна поклажа, що перевозиться безкоштовно в салоні транспортного засобу і знаходиться під наглядом самого пасажирів (її розміри та вага обмежені, щоб не створювати незручностей іншим пасажирів та не перешкоджати безпеці руху); та багаж, що здається до багажного відділення, який є платним і за який перевізник несе підвищену відповідальність. Перевізник зобов'язаний забезпечити збереження прийнятого до перевезення багажу, а у разі його втрати,

нестачі або пошкодження, він несе матеріальну відповідальність та зобов'язаний відшкодувати збитки відповідно до встановлених норм. Наприклад, правила можуть передбачати обмеження відповідальності за цінності або крихкі предмети, якщо пасажир не заявив про них під час здачі багажу. Також існують обмеження щодо перевезення небезпечних, заборонених до перевезення або великогабаритних предметів.

Перевезення пошти автомобільним транспортом є критично важливим елементом логістичної інфраструктури країни. Воно здійснюється на підставі окремих договорів між ліцензованими перевізниками та операторами поштового зв'язку, такими як АТ "Укрпошта". Пошта перевозиться у спеціально обладнаних відділеннях транспортних засобів або окремих транспортних засобах, що забезпечує її безпеку, цілісність та конфіденційність. До поштових перевезень застосовуються посилені вимоги щодо безпеки, включаючи пломбування, охорону, а також дотримання швидкісного режиму та маршруту. Законодавство України, зокрема Закон України "Про поштовий зв'язок", встановлює пріоритет перевезення пошти, особливо для терміново-поспішної кореспонденції, що підкреслює її соціальну та економічну значущість. Це означає, що поштові відправлення мають бути доставлені в першу чергу, навіть якщо це вимагає певних організаційних зусиль або незначних відхилень від стандартних графіків інших перевезень. Перевізники зобов'язані забезпечити безперешкодний рух поштових транспортних засобів та своєчасну доставку пошти до пунктів призначення.

Система квитково-тарифної політики є важливою складовою організації пасажирських перевезень. Її формування залежить від виду перевезення та форми власності перевізника. Для муніципального транспорту (трамваї, тролейбуси, комунальні автобуси) тарифи на перевезення затверджуються органами місцевого самоврядування, які враховують економічну обґрунтованість, соціальну доступність та рівень дотацій із місцевого бюджету. Натомість, для комерційних перевезень (більшість міжміських та міжнародних автобусних маршрутів, таксі) тарифи встановлюються безпосередньо перевізниками з урахуванням ринкових умов, попиту, пропозиції, витрат на

паливо, обслуговування транспортних засобів та прибутковість. Особлива увага приділяється *пільговим категоріям громадян*, які мають право на безоплатний проїзд або перевезення зі знижкою. Це право закріплено в численних законодавчих актах, таких як Закони України "Про статус ветеранів війни, гарантії їх соціального захисту", "Про статус і соціальний захист громадян, які постраждали внаслідок Чорнобильської катастрофи", "Про основи соціальної захищеності осіб з інвалідністю в Україні" тощо. До цих категорій належать діти, пенсіонери, особи з інвалідністю, учасники бойових дій та інші соціально незахищені верстви населення. Механізм компенсації перевізникам за перевезення пільговиків регулюється на державному та місцевому рівнях.

Контроль за якістю надання послуг пасажирського автомобільного транспорту є критично важливим для забезпечення безпеки та дотримання прав споживачів. Цей контроль здійснюється кількома суб'єктами. Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) виконує функції державного нагляду та контролю за дотриманням ліцензійних умов, вимог безпеки перевезень, проходженням технічного контролю транспортних засобів та дотриманням режиму праці та відпочинку водіїв. Органи місцевого самоврядування контролюють виконання договорів на регулярні пасажирські перевезення на комунальних маршрутах, дотримання графіків руху та якості обслуговування. Також важливу роль відіграють громадські організації споживачів, які здійснюють моніторинг та захист прав пасажирів. Пасажири, як споживачі послуг, мають ефективні правові механізми захисту своїх прав. Вони мають право звертатися зі скаргами та пропозиціями до перевізника (письмово або через книгу скарг), до відповідних контролюючих органів (Укртрансбезпека, органи місцевого самоврядування, Державна служба України з питань безпечності харчових продуктів та захисту споживачів) або до суду, якщо досудове врегулювання спору виявилось неефективним. Це забезпечує можливість реагування на порушення, притягнення винних до відповідальності та підвищення загального рівня якості транспортних послуг.

3. Конкурс з перевезення пасажирів на міжміському і приміському автобусних маршрутах загального користування

Конкурсний механізм відкриття та експлуатації автобусних маршрутів загального користування є ключовим інструментом забезпечення стабільності, якості та доступності пасажирських перевезень в Україні. Його впровадження стало відповіддю на необхідність регулювання ринку транспортних послуг, стимулювання конкуренції та захисту прав споживачів. Правовою основою проведення таких конкурсів є Закон України "Про автомобільний транспорт", зокрема його статей 43 та 44, що визначають загальні засади організації пасажирських перевезень та принципи проведення конкурсів. Більш детально процедура проведення конкурсу регламентується Порядком проведення конкурсу з перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування, затвердженим Постановою Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 року №1081. Цей Порядок встановлює чіткий алгоритм дій для всіх учасників процесу – від ініціювання конкурсу до укладення договору з переможцем, що сприяє прозорості та мінімізації корупційних ризиків.

Процес організації конкурсу розпочинається з визначення *замовника перевезень* та формування *конкурсної комісії*. Замовником перевезень може виступати орган місцевого самоврядування (для міських та приміських маршрутів) або обласна державна адміністрація (для міжміських маршрутів у межах області). У випадку міжобласних або міжнародних маршрутів замовником може бути центральний орган виконавчої влади, що забезпечує формування та реалізує державну політику у сфері транспорту. Замовник ініціює конкурс, публікує оголошення та формує конкурсну комісію – колегіальний орган, що складається з представників замовника, громадських організацій автомобілістів, профспілок, наукових установ та інших заінтересованих сторін. До повноважень комісії входить розробка конкурсної документації, розгляд заяв від учасників, оцінка їх відповідності встановленим критеріям, а також визначення переможця. Конкурсна документація, що є основним інформаційним документом для потенційних учасників, містить вичерпну інформацію про об'єкт

конкурсу (маршрут або група маршрутів), вимоги до перевізників, критерії оцінки, умови договору перевезення та зразки необхідних документів. Оголошення про проведення конкурсу має бути опубліковане у засобах масової інформації та на офіційних вебсайтах замовників не менше ніж за 30 календарних днів до дати проведення конкурсу.

До участі у конкурсі допускаються лише ті *автомобільні перевізники*, які відповідають чітко визначеним вимогам, встановленим законодавством. Першочерговою умовою є наявність ліцензії на право надання послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом. Крім того, перевізники повинні відповідати кваліфікаційним вимогам щодо наявності достатньої кількості належного рухомого складу (автобусів відповідного класу та пасажиромісткості, що відповідають екологічним стандартам), досвіду роботи у сфері пасажирських перевезень, фінансової спроможності (що підтверджується, наприклад, відсутністю заборгованості з податків і зборів, або наявністю страхового покриття) та укомплектованості штату водіїв відповідної кваліфікації. Кожен водій повинен мати необхідну категорію посвідчення водія та стаж роботи, а також проходити регулярні медичні огляди та інструктажі з безпеки руху. Для участі у конкурсі перевізник подає заяву, до якої додається пакет документів, що підтверджують його правоздатність, технічні та фінансові можливості, а також здатність забезпечити якісне та безпечне виконання перевезень на маршруті. До цього пакету входять копії ліцензії, свідоцтва про реєстрацію транспортних засобів, інформація про водіїв, дані про фінансові показники та, за бажанням, додаткові пропозиції щодо підвищення якості послуг (наприклад, наявність GPS-трекерів, Wi-Fi у салоні, системи кондиціонування тощо).

Критерії оцінки конкурсних пропозицій є комплексними і спрямовані на вибір найбільш добросовісного та професійного перевізника, здатного забезпечити високий рівень послуг. Згідно з Порядком №1081, оцінка здійснюється за бальною системою, де кожен критерій має свою вагу. До основних критеріїв належать: технічний стан та екологічність рухомого складу (перевага надається транспортним засобам новіших моделей, що відповідають

високим екологічним стандартам, наприклад, Євро-5 або Євро-6), досвід роботи та кваліфікація перевізника (досвід успішного обслуговування аналогічних маршрутів), пропоновані тарифи на перевезення (оцінюється економічна обґрунтованість та доступність тарифів для населення), забезпечення комфортності та безпеки пасажирів (наявність систем опалення/кондиціонування, справних ременів безпеки, спеціального обладнання для осіб з інвалідністю, відповідного страхування відповідальності перевізника), наявність та ефективність системи диспетчерського контролю та GPS-моніторингу (що дозволяє контролювати дотримання розкладу руху та оперативно реагувати на нештатні ситуації), а також соціальні гарантії для працівників (дотримання трудового законодавства, своєчасна виплата заробітної плати). Конкурсна комісія ретельно аналізує кожну пропозицію, нараховує бали відповідно до встановлених вагових коефіцієнтів і визначає переможця як учасника, який набрав найбільшу кількість балів. У випадках, коли на маршрут претендує перевізник, який має досвід роботи на цьому маршруті і сумлінно виконував свої обов'язки, це може бути додатково враховано в оцінці.

Переможець конкурсу отримує дозвіл (сертифікат) на здійснення перевезень на конкретному маршруті. Термін дії такого дозволу становить, як правило, від 3 до 5 років, але у виняткових випадках, наприклад, при закупівлі нових, екологічно чистих автобусів, цей термін може бути продовжений до 10 років. Дозвіл є підставою для включення маршруту до реєстру автобусних маршрутів загального користування та подальшої видачі ліцензійних карток на кожен транспортний засіб, що буде експлуатуватися на цьому маршруті. Важливою умовою є те, що перевізник зобов'язаний забезпечити повне та неухильне виконання всіх умов своєї конкурсної пропозиції, які стали підставою для його перемоги, протягом усього терміну дії дозволу. Це включає дотримання розкладу руху, маршруту, тарифів, стандартів обслуговування та безпеки. Договір на перевезення, що укладається між замовником та перевізником, деталізує всі ці зобов'язання, права та відповідальність сторін. Наприклад, якщо перевізник обіцяв використовувати автобуси класу "Євро-5", він не може експлуатувати транспортні засоби нижчого стандарту.

У разі *невиконання перевізником умов конкурсу* або грубого порушення вимог законодавства у сфері пасажирських перевезень, дозвіл на перевезення може бути анульований достроково. Таке рішення приймається замовником перевезень на підставі висновку конкурсної комісії або результатів перевірок, проведених уповноваженими органами (наприклад, Укртрансбезпекою). Типовими причинами для анулювання дозволу є: систематичне порушення розкладу руху або схеми маршруту, що призводить до незручностей для пасажирів; експлуатація несправних транспортних засобів, що створює загрозу безпеці; порушення прав пасажирів (відмова у перевезенні, відсутність належного оформлення проїзних документів, неналежне ставлення персоналу); невиконання заявлених стандартів комфорту або ж не виплата заробітної плати працівникам. Процедура анулювання передбачає попереднє письмове повідомлення перевізнику з вимогою усунути порушення. Якщо порушення не усуваються або є особливо грубими, замовник приймає рішення про анулювання дозволу, яке набуває чинності з моменту його прийняття. Перевізник має право оскаржити таке рішення у судовому порядку, що є гарантією захисту його інтересів.

В цілому, *конкурсна система* є ефективним механізмом, спрямованим на досягнення низки стратегічних цілей у сфері пасажирських перевезень. Вона забезпечує прозорість та справедливість у доступі до ринку, мінімізуючи монополістичні прояви та сприяючи рівним можливостям для всіх учасників. Завдяки чітким критеріям оцінки система стимулює підвищення якості транспортних послуг, оскільки перевізники змушені пропонувати кращі умови для перемоги. Це включає оновлення рухомого складу, впровадження сучасних технологій обслуговування пасажирів (наприклад, електронні квитки, інформаційні системи), підвищення кваліфікації водіїв та покращення умов їх праці. Конкурентне середовище, що створюється конкурсами, є запорукою динамічного розвитку галузі, дозволяючи замовникам перевезень обирати найбільш інноваційних та відповідальних партнерів. В кінцевому підсумку ця система спрямована на максимальний захист інтересів споживачів транспортних послуг, гарантуючи їм безпечні, комфортні та доступні перевезення.

4. Основні правила перевезення вантажів автомобільним транспортом

Перевезення вантажів автомобільним транспортом в Україні є складною системою правовідносин, що регулюються численними нормативно-правовими актами. Основними з них є Закон України "Про автомобільний транспорт" (надалі – Закон), Цивільний кодекс України (глава 64 "Перевезення") та Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні, затверджені наказом Міністерства транспорту України №363 від 14.10.1997 року (надалі – Правила). Ці документи детально визначають права та обов'язки всіх учасників перевезення, процедури оформлення необхідних документів, а також умови відповідальності сторін за невиконання або неналежне виконання взятих на себе зобов'язань. Метою такого комплексного регулювання є забезпечення безпеки дорожнього руху, збереження вантажів, захист прав споживачів транспортних послуг та створення прозорого конкурентного середовища на ринку перевезень.

Суб'єктами правовідносин у сфері вантажних перевезень є:

- **Вантажовідправник:** юридична або фізична особа, яка є власником вантажу або має законні повноваження щодо розпорядження ним, і яка передає вантаж до перевезення. Він є ініціатором перевезення та укладає договір перевезення з перевізником.
- **Перевізник:** автомобільний перевізник, тобто суб'єкт господарювання (автотранспортне підприємство, фізична особа-підприємець), що надає послуги з перевезення вантажів автомобільним транспортом на договірних засадах. Перевізник повинен мати відповідну ліцензію на здійснення таких видів діяльності згідно зі статтею 9 Закону.
- **Вантажоодержувач:** юридична або фізична особа, уповноважена на отримання вантажу в пункті призначення. Вантажоодержувач може бути як замовником перевезення, так і третьою стороною, зазначеною вантажовідправником.

Кожен з цих учасників має чітко визначені законодавством права та обов'язки, що становлять основу договірних відносин у сфері перевезень.

Обов'язки вантажовідправника є ключовими для успішного та безпечного перевезення. Згідно з пунктом 10.1 Правил, вантажовідправник зобов'язаний:

- Правильно оформити вантаж: це включає належне пакування та маркування, які мають забезпечувати збереження вантажу від пошкоджень, псування та втрати протягом усього періоду транспортування, а також запобігати пошкодженню транспортного засобу та інших вантажів. Пакування має відповідати властивостям вантажу, його масі, габаритам, а також умовам перевезення. Маркування повинно чітко вказувати на вміст, відправника, одержувача, особливості зберігання та поводження.
- Надати перевізнику необхідні документи: основними документами є товарно-транспортна накладна (ТТН), яка є основним перевізним документом. Також можуть вимагатися паспорт якості, сертифікати відповідності (для харчових продуктів, медикаментів тощо), ветеринарні свідоцтва, карантинні дозволи, дозволи на перевезення небезпечних, негабаритних або великовагових вантажів. Вантажовідправник несе повну відповідальність за достовірність та повноту відомостей про вантаж, його властивості, можливі небезпечні характеристики та за надання всіх необхідних документів.
- При перевезенні небезпечних вантажів: вантажовідправник має особливі обов'язки, визначені Законом України "Про перевезення небезпечних вантажів" та Європейською угодою про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПОГ/ADR). Він зобов'язаний надати перевізнику аварійну картку, вказівки щодо заходів безпеки, маркування вантажу відповідними знаками безпеки, а також гарантувати відповідність упаковки та класифікації вантажу встановленим вимогам.

Обов'язки та права перевізника. Перевізник, відповідно до статті 52 Закону, зобов'язаний:

- Прийняти вантаж до перевезення: після перевірки відповідності вантажу та документів, а також за умови виконання вантажовідправником своїх зобов'язань.

- Забезпечити його доставку у встановлений строк: термін доставки обумовлюється договором перевезення або, у разі відсутності такого, визначається на основі розумних строків з урахуванням відстані, дорожніх умов та виду вантажу.
- Збереження вантажу: перевізник відповідає за збереження вантажу з моменту його прийняття до перевезення і до моменту видачі вантажоодержувачу. Це включає правильне розміщення, кріплення, захист від атмосферних опадів, перепадів температур, крадіжки та інших негативних впливів. У випадку міжнародних перевезень, правила відповідальності перевізника регулюються Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ/CMR), що передбачає обмежену відповідальність за втрату або пошкодження вантажу.

При цьому перевізник має право відмовитися від прийняття вантажу до перевезення у таких випадках (пункт 10.3 Правил):

- 1) Невідповідність пакування або маркування встановленим вимогам.
- 2) Відсутність або неповний комплект необхідних супровідних документів.
- 3) Неможливість безпечного перевезення вантажу через його властивості або стан транспортного засобу.
- 4) Загроза безпеці дорожнього руху або екологічній безпеці.
- 5) Відмова вантажовідправника виконати вимоги щодо правильного завантаження або кріплення вантажу.

Перевізник несе майнову відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, що сталися з його вини, згідно з главою 64 Цивільного кодексу України та статтею 40 Закону. Однак перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що втрата, нестача або пошкодження вантажу сталися внаслідок обставин, які він не міг відвернути (наприклад, непереборна сила), або з вини вантажовідправника/вантажодержувача.

Основний перевізний документ – товарно-транспортна накладна (ТТН).

Згідно зі статтею 48 Закону, ТТН є єдиним юридичним документом, що підтверджує факт укладення договору перевезення вантажу. Вона складається за

формою, встановленою законодавством (зазвичай це форма № 1-ТН, або згідно з наказом Мінінфраструктури № 363 від 2013 року). ТТН містить вичерпну інформацію, необхідну для здійснення перевезення, обліку та контролю:

- 1) Дані про вантажовідправника, вантажоодержувача, перевізника.
- 2) Характеристики вантажу: найменування, кількість місць, вид упаковки, маса бруто, об'єм.
- 3) Додаткові відомості: оголошена вартість вантажу, умови перевезення, температурний режим, клас небезпеки (для небезпечних вантажів).
- 4) Маршрут перевезення, дату та час відправлення і прибуття.
- 5) Відомості про транспортний засіб (марка, номерний знак, причіп).
- 6) Дані про водія та його посвідчення.
- 7) Інформація про розрахунки за транспортні послуги та інші супутні послуги.

ТТН є підставою не лише для здійснення перевезення, а й для приймання-передачі вантажу, його списання з балансу вантажовідправника та оприбуткування вантажоодержувачем, а також для здійснення розрахунків за транспортні послуги. На сьогодні активно впроваджується практика використання електронних ТТН (е-ТТН), що дозволяє цифровізувати процес обміну інформацією та прискорити документообіг.

Строки доставки вантажів та відповідальність за затримку. Строки доставки вантажів є істотною умовою договору перевезення і можуть бути встановлені як договором, так і розраховані відповідно до нормативів, що враховують середню швидкість руху транспортних засобів та відстань перевезення (пункт 33 Правил). Законодавство передбачає відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу. За затримку доставки вантажу перевізник сплачує неустойку, розмір якої може бути визначений договором або нормативними актами. Наприклад, Правила можуть встановлювати певні відсотки від провізної плати за кожну добу прострочення, але не більше певної суми або відсотка від вартості вантажу. Вантажоодержувач має право відмовитися від прийняття вантажу, що прибув із запізненням, якщо внаслідок цього він повністю втратив свою цінність, або якщо мета перевезення стала

недосяжною (наприклад, швидкопсувний товар, доставлений після закінчення терміну придатності).

Особливі правила перевезення окремих видів вантажів. Для певних категорій вантажів встановлено посилені вимоги та спеціальні правила, що забезпечують їх безпечно та належне транспортування:

- Швидкопсувні вантажі: (м'ясо, молочні продукти, фрукти, овочі, медикаменти) вимагають дотримання особливих температурних режимів, що забезпечуються спеціалізованими транспортними засобами (рефрижераторами, ізотермічними фургонами). Необхідний постійний контроль температури під час всього маршруту, а також оперативна доставка.
- Негабаритні та великовагові вантажі: (наприклад, елементи будівельних конструкцій, велике промислове обладнання) це вантажі, розміри або маса яких перевищують встановлені норми. Їх перевезення потребує спеціальних дозволів від компетентних органів (наприклад, Укравтодору), розробки індивідуального маршруту, часто – супроводження поліцією та/або супровідними автомобілями. Рух таких вантажів може бути обмежений у часі доби (наприклад, тільки в нічний час) та по певних дорогах/мостах.
- небезпечні вантажі: (вибухові речовини, легкозаймисті рідини, токсичні матеріали, радіоактивні речовини) їх перевезення регулюється найсуворіше. Вимагається не лише спеціальна упаковка та маркування, а й спеціально обладнаний транспортний засіб, наявність у водія свідоцтва про допуск до перевезення небезпечних вантажів (ADR-свідоцтво), розроблений план дій у надзвичайних ситуаціях. Законодавство встановлює підвищену відповідальність за порушення правил перевезення небезпечних вантажів, що може включати значні штрафи та кримінальну відповідальність.

Дотримання цих правил є запорукою ефективного функціонування транспортної системи та безпеки всіх учасників дорожнього руху.

5. Види договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом

Договір перевезення вантажу є фундаментальною правовою основою, що регулює взаємовідносини між учасниками транспортного процесу – вантажовідправником, перевізником та вантажоодержувачем. Згідно зі статтею 909 Цивільного кодексу України (далі – ЦКУ), за договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити довіреній їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання вантажу (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату. Ця стаття чітко визначає ключові зобов'язання сторін: перевізник гарантує доставку та видачу вантажу, тоді як відправник — оплату послуг. Предметом договору є саме послуга з перевезення певного вантажу. До істотних умов договору перевезення, як правило, належать предмет (вид і найменування вантажу, його кількість, вага), маршрут, терміни доставки, вартість перевезення та порядок розрахунків, а також відповідальність сторін за порушення умов договору.

Основні види договорів перевезення вантажів класифікуються за різними критеріями, що відображають різноманітність логістичних потреб та специфіку вантажопотоків. За кількістю перевезень розрізняють разові договори та договори на організацію перевезень вантажів. Разовий договір укладається для виконання одного конкретного перевезення від пункту А до пункту Б. Його умови є вузькоспеціалізованими і стосуються лише даної операції. Прикладом може бути перевезення особистих речей при переїзді або доставка великої партії товару одному клієнту. Такі договори часто оформлюються спрощено, наприклад, через оформлення товарно-транспортної накладної, яка, згідно з Правилами перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні (далі – Правила №363), є основним перевізним документом та підтверджує факт укладення договору.

На противагу цьому, договори на організацію перевезень вантажів (або систематичні договори) укладаються між вантажовідправником (як правило, великим підприємством) та автотранспортним підприємством (перевізником) на

тривалий строк – квартал, півріччя або рік. Метою такого договору є забезпечення стабільних та планових перевезень. Він визначає загальні умови співпраці, серед яких: орієнтовні обсяги перевезень (наприклад, щомісячні або щоквартальні), номенклатуру вантажів, тарифи на різні види послуг, порядок подання та виконання заявок на перевезення, механізми взаємодії сторін, умови відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язань. Ці договори можуть включати графіки подачі транспортних засобів, норми завантаження/розвантаження, а також штрафні санкції за простої або затримки.

Їхня перевага полягає у забезпеченні стабільності для обох сторін, оптимізації логістичних процесів та можливості отримання знижок за обсяги перевезень.

За способом оплати договори поділяються на договори за погодинною оплатою, за відрядною оплатою та договори з фіксованою ціною, а саме:

- 1) Погодинна оплата передбачає розрахунок вартості послуг на основі часу роботи транспортного засобу, незалежно від обсягу перевезеного вантажу або пройденої відстані. Цей метод оплати є доцільним для коротких відстаней, перевезень у межах міста, при необхідності використання автомобіля з додатковим обладнанням (наприклад, краном-маніпулятором) або коли час завантаження/розвантаження є значним і не може бути точно спрогнозований. Тарифи при цьому можуть варіюватися залежно від типу транспортного засобу, його вантажопідйомності, наявності спеціалізованого обладнання та кваліфікації водія.
- 2) Відрядна оплата є найбільш поширеною формою і передбачає, що вартість перевезення безпосередньо залежить від обсягу (ваги або об'єму) перевезеного вантажу та відстані. Тариф зазвичай встановлюється за тонно-кілометр або за одиницю вантажу на певну відстань. Цей метод стимулює перевізника до ефективного використання транспортних засобів та швидкої доставки. Він застосовується для перевезення сипучих, наливних, палетованих вантажів, де легко виміряти кількість та відстань.
- 3) Договори з фіксованою ціною передбачають заздалегідь визначену загальну суму за виконання всього обсягу робіт або конкретного перевезення. Ця ціна є незмінною протягом дії договору, незалежно від

незначних коливань умов перевезення. Така форма оплати забезпечує прозорість та передбачуваність витрат для вантажовідправника, що є важливим при плануванні бюджету. Вона часто використовується для проєктних перевезень, коли є чітко визначений маршрут та обсяг робіт, або для регулярних перевезень за встановленими маршрутами.

Юридична сила договору на перевезення вантажу значною мірою залежить від його форми. Згідно зі статтею 909 ЦКУ та Правилами №363, договір може бути укладений у письмовій формі, або ж його факт підтверджується видачею товарно-транспортної накладної (ТТН). У випадку разових перевезень, належно оформлена ТТН, підписана вантажовідправником, перевізником та вантажоодержувачем, є достатнім доказом існування договірних відносин та їхніх основних умов. Для договорів на організацію перевезень вантажів законодавство вимагає обов'язкової письмової форми. У такому договорі мають бути чітко визначені всі істотні умови: предмет договору (види вантажів, обсяги перевезень, маршрути, типи транспортних засобів), терміни виконання зобов'язань, права та обов'язки сторін, умови відповідальності (штрафи, пені за простої, втрату чи пошкодження вантажу), а також порядок розрахунків та врегулювання спорів. Недотримання письмової форми для таких договорів може призвести до їх недійсності або ускладнити захист прав сторін у судовому порядку. Важливо, що письмова форма дозволяє деталізувати всі нюанси співпраці, що мінімізує ризики непорозумінь та конфліктів у майбутньому.

Договір фрахтування (чартер) є особливим видом договору перевезення, що регулюється окремими положеннями ЦКУ (стаття 912) та Правилами №363. На відміну від звичайного договору перевезення, де перевізник надає лише послугу з доставки вантажу, за договором фрахтування перевізник надає замовнику (фрахтувальнику) транспортний засіб (весь автомобіль або його частину) у виняткове користування на певний строк або для виконання одного чи кількох рейсів. Це означає, що фрахтувальник отримує значно ширші повноваження: він має право самостійно визначати, який вантаж, в якій кількості та яким маршрутом буде перевезено, а також здійснювати завантаження та розвантаження транспортного засобу без безпосередньої участі перевізника, в

межах, визначених договором. Оплата за чартер здійснюється за надання транспортного засобу загалом, незалежно від фактичного ступеня його завантаження чи кількості перевезеного вантажу. Це вигідно для вантажовідправників, які потребують повного контролю над процесом перевезення, мають великі обсяги вантажів, що потребують спеціальних умов, або планують складні маршрути з кількома пунктами призначення/відправлення. Приклад – перевезення великогабаритного устаткування або повне завантаження вантажівкою, коли замовник має власну бригаду вантажників.

Договір транспортного експедирування (експедиції) є комплексною угодою, що врегульована главою 65 ЦКУ (статті 929-935) та Законом України "Про транспортно-експедиторську діяльність". За цим договором експедитор (професійний організатор перевезень) зобов'язується за плату та за рахунок клієнта (вантажовідправника або вантажоодержувача) виконати або організувати виконання комплексу послуг, пов'язаних з перевезенням вантажу. До таких послуг можуть належати: підбір оптимального маршруту та виду транспорту (автомобільний, залізничний, морський, авіаційний); оформлення всієї необхідної документації (транспортні накладні, митні декларації, сертифікати); організація вантажно-розвантажувальних робіт; зберігання вантажу; страхування вантажу від ризиків втрати, пошкодження чи нестачі; митне оформлення вантажів при міжнародних перевезеннях; інформаційне супроводження вантажу (відстеження його місцезнаходження). Договір експедиції зручний для вантажовідправників, які не мають власної логістичної служби або досвіду у складних перевезеннях, особливо міжнародних. Експедитор виступає як посередник, але несе відповідальність за належне виконання взятих на себе зобов'язань. Зазвичай, експедитор укладає договори перевезення безпосередньо з перевізниками від свого імені або від імені клієнта, залежно від умов договору експедиції.

Окремої уваги заслуговують *договори для міжнародних перевезень*, які підпадають під дію не тільки національного законодавства, а й міжнародних конвенцій та угод. Найбільш значущим актом для міжнародних автомобільних перевезень є Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення

вантажів (КДПВ, або англ. CMR). Ця Конвенція встановлює уніфіковані правила щодо умов укладення та виконання договору перевезення, відповідальності перевізника, порядку складання перевізних документів (міжнародна товарно-транспортна накладна CMR), процедур врегулювання спорів. Договори міжнародних перевезень обов'язково містять положення про страхові зобов'язання, митні процедури, особливості проходження кордонів та застосування іноземного законодавства. Використання стандартизованих форм договорів та документів (наприклад, Інкотермс для визначення моменту переходу ризиків та відповідальності) забезпечує правову визначеність, спрощує взаємодію між суб'єктами господарювання з різних країн та мінімізує ризики. Це є критично важливим для забезпечення безперебійності та ефективності ланцюгів постачання в умовах глобалізованої економіки.

6. Правове регулювання перевезень вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні

Міжнародні автомобільні перевезення вантажів у сучасних умовах є невід'ємною частиною глобальної торгівлі та логістики. Їх ефективне та безпечно здійснення потребує чіткого й уніфікованого правового регулювання, що дає змогу гармонізувати правовідносини між учасниками перевезень з різних країн. Ключовим міжнародно-правовим актом, що регулює цю сферу, є *Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR)*.

Ця Конвенція була укладена в Женеві 19 травня 1956 року під егідою Організації Об'єднаних Націй та ратифікована Україною у 2001 році. З моменту ратифікації Конвенція CMR стала частиною національного законодавства України та має пріоритет над внутрішніми нормативно-правовими актами у випадках, якщо вони суперечать її положенням. Конвенція CMR є основним міжнародно-правовим документом, що встановлює єдині правила відповідальності перевізника, оформлення перевізних документів та врегулювання спорів у міжнародних автомобільних перевезеннях, забезпечуючи правову визначеність та передбачуваність для всіх сторін.

6.1. *Застосування Конвенції CMR*

Конвенція CMR застосовується до всіх договорів перевезення вантажів автомобільним транспортом за винагороду, якщо місце прийняття вантажу для перевезення та передбачене місце його доставки розташовані у двох різних країнах, принаймні одна з яких є договірною стороною Конвенції (стаття 1 CMR). Важливо зазначити, що CMR застосовується незалежно від національності сторін, які беруть участь у перевезенні. Наприклад, якщо вантаж перевозиться з України (договірна сторона) до Німеччини (договірна сторона), CMR застосовується. Аналогічно, якщо вантаж перевозиться з України до країни, яка не є договірною стороною, але прийняття вантажу мало місце в Україні, CMR також застосовуватиметься.

Термін "винагорода" означає, що перевезення не здійснюється на безоплатній основі. Згідно зі статтею 1 Конвенції, її положення **не застосовуються** до перевезень пошти та перевезень трупів. Учасниками CMR є понад 50 держав Європи, Азії та Африки, що робить її універсальним інструментом регулювання міжнародних автоперевезень.

6.2. *Міжнародна товарно-транспортна накладна CMR*

Накладна CMR є ключовим документом у міжнародних перевезеннях вантажів автомобільним транспортом. Вона виконує функцію підтвердження укладення договору перевезення, прийняття вантажу перевізником, а також містить всю необхідну інформацію про перевезення. Накладна CMR складається щонайменше у трьох оригінальних примірниках, кожен з яких має однакову юридичну силу: один примірник залишається у відправника, другий супроводжує вантаж і призначений для одержувача, а третій залишається у перевізника.

Згідно зі статтею 6 Конвенції, накладна CMR повинна містити такі обов'язкові дані:

- 1) місце та дату її складання;
- 2) найменування та адресу відправника;
- 3) найменування та адресу перевізника;
- 4) місце та дату прийняття вантажу, а також місце його доставки;

- 5) найменування та адресу одержувача;
- 6) загальноприйняте найменування характеру вантажу та спосіб його упаковки, а для небезпечних вантажів – їх загальноприйняте позначення;
- 7) кількість місць, їх знаки та номери;
- 8) вагу бруто вантажу або виражену іншим чином кількість вантажу;
- 9) витрати, пов'язані з перевезенням (провізне, додаткові витрати, митні збори та інші витрати, що виникають з моменту укладення договору до доставки);
- 10) інструкції, необхідні для виконання митних та інших формальностей;
- 11) зазначення, що перевезення здійснюється згідно з положеннями цієї Конвенції.

Відсутність або неправильність внесення цих даних може призвести до відповідальності відправника (стаття 7 CMR) за всі витрати та збитки, понесені перевізником внаслідок цього. Перевізник також зобов'язаний перевірити правильність записів у накладній (стаття 8 CMR). В останні роки набуває поширення протокол e-CMR, що дозволяє використовувати електронну накладну, спрощуючи документообіг та прискорюючи процеси.

6.3. Відповідальність перевізника за Конвенцією CMR

Конвенція CMR детально регламентує відповідальність перевізника за повну або часткову втрату, а також за пошкодження вантажу, що сталося в період з моменту прийняття вантажу для перевезення і до моменту його здачі, а також за затримку в доставці (стаття 17 CMR). Проте відповідальність перевізника є обмеженою.

Межі відповідальності: Максимальний розмір відшкодування за втрату або пошкодження вантажу обмежений 8,33 розрахункових одиниць (SDR — спеціальних прав запозичення Міжнародного валютного фонду) за один кілограм бруто вантажу, що втрачено або пошкоджено (стаття 23 CMR). Вартість SDR визначається щоденно МВФ і залежить від курсу валют. Наприклад, якщо втрачено 100 кг вантажу, максимальне відшкодування становитиме $100 \text{ кг} \times 8,33 \text{ SDR}$.

Випадки звільнення перевізника від відповідальності (стаття 17(2), (3), (4)):

- 1) вини правомочної особи (відправника або одержувача);
- 2) розпорядження правомочної особи, які не спричинені виною перевізника;
- 3) власного дефекту вантажу;
- 4) обставин, уникнути яких перевізник не міг і наслідкам яких він не міг запобігти (форс-мажор).

Перевізник також може бути звільнений від відповідальності, якщо втрата чи пошкодження виникли внаслідок особливого ризику, пов'язаного з використанням відкритих, некритих транспортних засобів (якщо про це прямо домовлено), відсутністю або дефектом пакування, завантаженням, укладанням, вивантаженням вантажу відправником або одержувачем, природою деяких вантажів, які внаслідок цього піддаються повній або частковій втраті чи пошкодженню, недостатністю або неправильністю маркування, перевезенням живих тварин (стаття 17(4) та 18(2) CMR).

Винятки з обмеженої відповідальності (стаття 29 CMR): Обмежена відповідальність перевізника не застосовується у випадках, якщо збиток є наслідком умисного пошкодження або грубої необережності перевізника або його працівників/агентів. У такому разі перевізник не має права посилатися на положення Конвенції, що звільняють його від відповідальності або обмежують її розмір. Для особливо цінних вантажів відправник може оголосити їх вартість у накладній CMR, що дає змогу стягнути повне відшкодування у разі втрати чи пошкодження (стаття 24 CMR), сплативши відповідну додаткову плату за перевезення.

6.4. Порядок пред'явлення претензій та позовів

Конвенція CMR також встановлює чіткі строки для пред'явлення претензій та позовів. У разі видимих пошкоджень або втрати вантажу, одержувач повинен зробити відповідні застереження в накладній CMR під час доставки або не пізніше 7 днів після доставки (не враховуючи неділі та святкові дні). Для прихованих пошкоджень або втрат строк становить 7 днів з моменту доставки

(стаття 30 CMR). Відсутність таких застережень у встановлені строки істотно ускладнює доведення вини перевізника.

Позовна давність: Позовна давність за вимогами, що впливають з міжнародних автомобільних перевезень, становить один рік. Однак, у випадках умисного пошкодження або грубої необережності перевізника цей строк збільшується до трьох років (стаття 32 CMR). Строк позовної давності починає обчислюватися: у разі часткової втрати, пошкодження або затримки — з дня доставки вантажу; у разі повної втрати — з тридцятого дня після закінчення обумовленого строку доставки або з шістдесятого дня після прийняття вантажу до перевезення, якщо такого строку не було; в усіх інших випадках — після закінчення тримісячного строку з дня укладення договору перевезення.

6.5. Інші міжнародні угоди та регулювання

Окрім Конвенції CMR, міжнародні автомобільні перевезення в Україні та світі регулюються низкою інших міжнародних угод та механізмів, спрямованих на спрощення та безпеку транспортних процесів:

1. Угода ЄКМТ (Європейська конференція міністрів транспорту). Ця угода, укладена між країнами-членами Міжнародного транспортного форуму (раніше ЄКМТ), встановлює систему багатосторонніх дозволів (квот) для вантажних перевезень між європейськими країнами. Дозволи ЄКМТ дають змогу здійснювати міжнародні перевезення між країнами-членами без необхідності отримання дозволів кожної країни окремо, що значно спрощує логістику. Україна є активним учасником цієї системи, що забезпечує українським перевізникам доступ до європейського ринку. Дозволи ЄКМТ видаються на певний термін (зазвичай на рік) і підлягають суворим вимогам щодо екологічності транспортних засобів (наприклад, норми Євро-5, Євро-6).

2. Двосторонні міжурядові угоди. Між Україною та іншими країнами укладено низку двосторонніх угод про міжнародні автомобільні перевезення. Ці угоди встановлюють квоти на перевезення вантажів та пасажирів, а також спрощені процедури перетину кордонів та особливості видачі дозволів для перевізників обох сторін. Вони відіграють важливу роль у регулюванні транспортних відносин на конкретних напрямках.

3. Угода TIR (*Transports Internationaux Routiers*) 1975 року. Ця Конвенція є одним з найбільш ефективних інструментів для спрощення митних процедур при перевезенні вантажів автомобільним транспортом через декілька країн. За системою TIR вантаж, що перевозиться в опломбованому транспортному засобі або контейнері, проходить митний контроль лише в пункті відправлення та призначення, без необхідності перевірки на проміжних кордонах. Це дозволяє уникнути затримок та знизити витрати. Україна є активною учасницею Конвенції TIR, що значно полегшує транзитні перевезення через її територію. Перевезення за процедурою TIR здійснюється під гарантією міжнародної асоціації (в Україні це АсМАП), яка забезпечує сплату митних платежів у разі порушень.

Загалом, комплекс цих міжнародних актів та угод створює всеосяжну правову базу для міжнародних автомобільних перевезень, що сприяє розвитку торгівлі та економічних зв'язків між країнами.

Правове регулювання діяльності автомобільного транспорту в Україні є багатограним і базується на розгалуженій системі національного законодавства та численних міжнародних конвенцій та угод. Ця система покликана забезпечувати оптимальний баланс інтересів усіх ключових учасників ринку: перевізників, вантажовідправників, пасажирів, а також держави, яка виступає регулятором та гарантом суспільної безпеки. Основними національними нормативно-правовими актами, що формують засади функціонування автомобільного транспорту, є Закон України «Про автомобільний транспорт», Цивільний та Господарський кодекси України, а також Закон України «Про дорожній рух» та численні підзаконні акти. Законодавча база галузі перебуває у стані постійного оновлення та адаптації, що зумовлено прагненням України інтегруватися до європейського правового простору. Метою цих трансформацій є підвищення безпеки дорожнього руху, захист прав споживачів транспортних послуг, стимулювання розвитку конкурентного середовища та забезпечення сталості функціонування транспортної системи в цілому.

Важливою складовою адаптації до європейських стандартів є імплементація положень Угоди про асоціацію між Україною та ЄС. Це включає перегляд та приведення у відповідність національних норм щодо технічного стану транспортних засобів (наприклад, вимоги щодо екологічних стандартів «Євро-5», «Євро-6»), кваліфікації водіїв та умов праці, а також правил дорожнього руху. Захист прав споживачів транспортних послуг реалізується через встановлення вимог до якості та безпеки перевезень, механізмів розгляду скарг та відшкодування збитків. Стимулювання конкурентного середовища досягається шляхом забезпечення прозорого доступу до ринку перевезень, попередження монополізації та недобросовісної конкуренції. Наприклад, запровадження електронних систем моніторингу та контролю дозволяє виявляти порушення, що впливають на конкуренцію, і оперативно реагувати на них.

Серед основних досягнень правового регулювання слід виділити впровадження ефективних конкурсних механізмів доступу до ринку пасажирських перевезень на автобусних маршрутах загального користування. Це дозволяє забезпечити прозорий розподіл маршрутів, підвищити якість послуг та оновити рухомий склад перевізників. Також значного прогресу досягнуто у гармонізації технічних та екологічних вимог до транспортних засобів з європейськими нормами, що підтверджується обов'язковою сертифікацією та періодичним технічним контролем. Запроваджено спрощені процедури ліцензування для внутрішніх та міжнародних перевезень, що сприяє зменшенню адміністративного навантаження на бізнес. Україна успішно інтегрована у міжнародні транспортні системи, що підтверджується активною участю у ключових міжнародних конвенціях, таких як: Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (CMR), що регламентує умови перевезення вантажів; Конвенція про міжнародні перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція TIR), яка спрощує митні процедури транзитних перевезень; та Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (AETR), що регулює режими праці та відпочинку водіїв. Крім того, Україна має широку мережу двосторонніх міжурядових угод з численними країнами щодо

визначення квот на перевезення, спрощених процедур перетину кордонів та взаємного визнання дозвільних документів.

Водночас, незважаючи на значні позитивні зміни, галузь автомобільного транспорту та її правове регулювання стикаються із серйозними викликами, що потребують негайного вирішення. Одним із найгостріших є необхідність кардинальної модернізації дорожньої інфраструктури, яка значною мірою зношена та не відповідає сучасним вимогам до безпеки та пропускної здатності. Недосконалість доріг призводить до підвищення експлуатаційних витрат перевізників, збільшення часу доставки вантажів і пасажирів, а також підвищує ризик дорожньо-транспортних пригод. Ще одним значним викликом є боротьба з тіньовим сектором у сфері вантажних перевезень, де нелегальні перевізники ухиляються від сплати податків, не дотримуються правил безпеки та створюють недобросовісну конкуренцію для законослужняних підприємців. Для вирішення цієї проблеми потрібне посилення державного контролю та впровадження ефективних систем моніторингу перевезень. Також актуальною є проблема підвищення якості та доступності пасажирських перевезень, особливо у сільській місцевості, де спостерігається обмежена мережа маршрутів та низька якість обслуговування. Впровадження сучасних цифрових технологій, таких як: системи диспетчерського контролю (GPS-моніторинг), електронного квиткування та інтелектуальні транспортні системи (ITS), є критично важливим для оптимізації логістики, підвищення ефективності та прозорості галузі. Окремим важливим напрямком є стимулювання оновлення парку транспортних засобів, який часто складається із застарілих моделей, що не відповідають сучасним екологічним та безпековим стандартам. Перехід на екологічно чисті види палива та електромобілі є ключовим для зменшення негативного впливу транспорту на довкілля та досягнення цілей сталого розвитку.

Перспективи розвитку правового регулювання автомобільного транспорту в Україні нерозривно пов'язані з подальшою євроінтеграцією та повною імплементацією директив та регламентів Європейського Союзу у сфері транспорту. Це включає запровадження єдиних стандартів підготовки та сертифікації водіїв, що підвищить їхню професійну кваліфікацію та безпеку на

дорогах. Обов'язкове впровадження цифрових тахографів дозволить ефективніше контролювати режими праці та відпочинку водіїв, запобігаючи перевтомі та забезпечуючи дотримання соціальних норм. Розвиток систем інтелектуального транспортного управління (ITS) спрямований на оптимізацію транспортних потоків, зменшення заторів та покращення інформованості учасників дорожнього руху. Широке використання електронних перевізних документів, таких як e-CMR та e-TIR, значно спростить документообіг, зменшить час на митні процедури та підвищить прозорість логістичних операцій. Одним із ключових кроків у цьому напрямку є розробка та прийняття нового Закону України «Про автомобільний транспорт», який має комплексно врегулювати всі аспекти діяльності галузі, враховуючи кращі європейські практики та національні особливості.

Крім нормотворчої діяльності, критично важливим є розвиток правової культури всіх учасників автотранспортного ринку. Підвищення правової грамотності перевізників, вантажовідправників, пасажирів та органів контролю сприяє не лише кращому розумінню їхніх прав та обов'язків, а й зниженню рівня конфліктних ситуацій та підвищенню довіри до транспортної системи. Освітні програми для фахівців галузі повинні включати поглиблене вивчення норм транспортного права, міжнародних конвенцій та угод, а також практики їх застосування у судових та адміністративних справах. Прикладом може бути проведення регулярних семінарів та тренінгів щодо використання CMR-накладних, правил заповнення дозволів на міжнародні перевезення чи порядку оскарження рішень контролюючих органів. Такий підхід забезпечить не лише формальне дотримання законодавства, а й усвідомлене та відповідальне ставлення до виконання своїх функцій.

Подальший сталий розвиток автомобільного транспорту в Україні можливий лише за умови консолідованих зусиль держави, бізнесу та громадянського суспільства. Держава, зі свого боку, повинна забезпечити стабільне, прогнозоване та сприятливе правове середовище, прозорість регулювання та ефективний, неупереджений контроль за дотриманням законодавства. Це включає боротьбу з корупцією та спрощення бюрократичних

процедур. Бізнес, у свою чергу, має активно інвестувати в оновлення рухомого складу, що відповідає сучасним екологічним та безпековим стандартам, підвищення кваліфікації персоналу, впровадження сучасних інформаційних та логістичних технологій. Це дозволить підвищити конкурентоспроможність та якість послуг. Громадянське суспільство, зокрема громадські організації та асоціації, має відігравати активну роль у моніторингу якості транспортних послуг, захисті прав споживачів, а також у формуванні та просуванні ініціатив щодо покращення законодавства та інфраструктури. Лише комплексний підхід, що поєднує нормативні, економічні та соціальні аспекти, забезпечить динамічний та сталий розвиток автомобільного транспорту як однієї з ключових галузей економіки України та її успішну інтеграцію до європейської транспортної мережі.

Запитання для самоконтролю

1. Які основні види транспортних засобів виділяють за призначенням та формою власності в Україні?
2. Які нормативно-правові акти регулюють організацію перевезень пасажирів автомобільним транспортом?
3. Яким чином здійснюється конкурсний відбір перевізників на міжміських та приміських автобусних маршрутах загального користування?
4. Які основні права та обов'язки сторін за договором перевезення вантажів автомобільним транспортом?
5. Які види договорів перевезення вантажів існують в українському законодавстві?
6. Які міжнародні конвенції регулюють перевезення вантажів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні?
7. Що таке CMR-накладна та яке її призначення у міжнародних автомобільних перевезеннях?
8. Які основні виклики стоять перед галуззю автомобільного транспорту в Україні на сучасному етапі?

9. Які перспективи розвитку правового регулювання автомобільного транспорту пов'язані з євроінтеграцією України?
10. Яку роль відіграють цифрові технології у модернізації автомобільного транспорту?

ТЕМА 8. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ПОВІТРЯНОГО ТРАНСПОРТУ.

1. Поняття, класифікація та реєстрація повітряних суден. Повітряний простір та юрисдикція України.
2. Організаційно-правове забезпечення безпеки польотів.
3. Перевезення пасажирів та багажу засобами повітряного транспорту. Вантажні авіаперевезення.
4. Правовий статус пасажирів та членів екіпажу при здійсненні перевезень повітряним транспортом.

Повітряний транспорт є одним із найбільш динамічних та високотехнологічних видів транспорту, що відіграє ключову роль у міжнародних та внутрішніх перевезеннях, забезпечуючи швидке переміщення людей і вантажів на значні відстані. Його функціонування нерозривно пов'язане з високими вимогами до безпеки, надійності та ефективності, що зумовлює необхідність всебічного та деталізованого правового регулювання. Правове регулювання діяльності повітряного транспорту України базується на комплексі національних законів, підзаконних актів, зокрема постанов Кабінету Міністрів України, наказів Міністерства інфраструктури та Державної авіаційної служби, а також гармонізоване з нормами міжнародних конвенцій та угод. Ці нормативно-правові акти спільно визначають правовий статус повітряних суден, порядок здійснення польотів, суворі вимоги до безпеки авіації, права та обов'язки усіх учасників авіаційних перевезень – від авіакомпаній та екіпажів до пасажирів, вантажовідправників та операторів аеропортів.

Основним законодавчим актом у цій сфері є Повітряний кодекс України, прийнятий у 2011 році (з подальшими змінами та доповненнями), який

встановлює всеосяжні правові основи використання повітряного простору України, регулює діяльність авіації у всіх її проявах, забезпечує авіаційну безпеку та захист прав суб'єктів авіаційної діяльності. Кодекс детально регламентує питання класифікації та реєстрації повітряних суден, визначаючи вимоги до їхньої придатності до польотів, технічного обслуговування та державної реєстрації. Він також охоплює сертифікацію авіаційного персоналу, встановлюючи кваліфікаційні вимоги та порядок видачі свідоцтв пілотам, бортпровідникам, технічним спеціалістам та диспетчерам повітряного руху. Важливим аспектом є регулювання експлуатації аеропортів та аеродромів, включаючи їх сертифікацію, забезпечення безпеки на землі, організацію та контроль повітряного руху. Окремо Кодекс зупиняється на здійсненні авіаційних перевезень пасажирів, багажу та вантажів, визначаючи умови договору перевезення, відповідальність перевізника, а також питання щодо митного та прикордонного контролю. Крім того, він встановлює систему відповідальності за порушення авіаційного законодавства, включаючи адміністративну, цивільно-правову та кримінальну відповідальність.

Повітряний транспорт характеризується високим рівнем міжнародної уніфікації правових норм, що є життєво необхідним для безперешкодного функціонування міжнародного авіасполучення. Україна є повноправним учасником та дотримується положень основних міжнародних авіаційних конвенцій. Зокрема, Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року заклала основи міжнародного повітряного права, закріпивши принципи суверенітету держав над їхнім повітряним простором та свободи повітря. Вона також створила Міжнародну організацію цивільної авіації (ICAO), яка розробляє міжнародні стандарти та рекомендовану практику (SARPs) з безпеки польотів, авіаційної безпеки, захисту навколишнього середовища та інших аспектів. Варшавська конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 року, та її наступниця – Монреальська конвенція 1999 року, є ключовими для уніфікації правил відповідальності авіаперевізників за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу та вантажу під час міжнародних польотів. Монреальська конвенція, зокрема, значно підвищила

межі відповідальності перевізників та спростила процедури розгляду претензій. Імплементация цих міжнародних актів на національному рівні забезпечується шляхом ратифікації конвенцій, прийняття відповідних законів та адаптації підзаконних актів, що створює єдиний правовий простір для міжнародної авіації. Особливе, першочергове значення в правовому регулюванні повітряного транспорту має забезпечення безпеки авіації (Safety) та авіаційної безпеки (Security). Безпека авіації включає комплекс заходів для запобігання авіаційним подіям та катастрофам, зокрема: технічну безпеку повітряних суден (системи сертифікації типу, льотної придатності, періодичні перевірки, технічне обслуговування згідно з міжнародними стандартами), професійну підготовку та ліцензування авіаційного персоналу (безперервне навчання, медичний контроль, перевірка знань та навичок). Авіаційна безпека спрямована на захист цивільної авіації від актів незаконного втручання, таких як терористичні акти, угони повітряних суден, диверсії. Це включає заходи контролю в аеропортах, перевірку пасажирів, багажу та вантажів, охорону об'єктів авіаційної інфраструктури, реагування на загрози. Також важливим елементом є організація ефективних пошуково-рятувальних робіт у разі виникнення надзвичайних ситуацій. Державна авіаційна служба України (Державіаслужба) є центральним органом виконавчої влади, що реалізує державну політику у сфері цивільної авіації. Вона здійснює державний нагляд за дотриманням вимог авіаційного законодавства, видає сертифікати експлуатантам, аеропортам, авіаційним навчальним центрам, проводить інспекції, розслідування авіаційних подій та інцидентів з метою встановлення причин та розробки превентивних заходів. Взаємодія Державіаслужби з іншими правоохоронними органами та міжнародними організаціями є запорукою ефективною системи безпеки.

У цій темі ми детально розглянемо не лише загальні положення, а й конкретні правові аспекти класифікації та реєстрації повітряних суден, включаючи вимоги до технічної документації, процедури внесення до Державного реєстру цивільних повітряних суден України та правові наслідки такої реєстрації. Буде проаналізовано юрисдикцію України щодо повітряного простору, відповідно до міжнародного та національного права, особливості

пролітання іноземних повітряних суден та режим заборонених зон. Особливу увагу буде приділено організаційно-правовому забезпеченню безпеки польотів, включаючи роль Системи управління безпекою польотів (SMS) та державного нагляду. Ми також вивчимо особливості перевезення пасажирів, багажу та вантажів повітряним транспортом, розглядаючи права та обов'язки перевізників та пасажирів, правила щодо небезпечних вантажів, затримки та скасування рейсів, а також механізми захисту прав споживачів. Нарешті, буде детально висвітлено правовий статус усіх учасників авіаційних перевезень – від юридичних осіб (авіакомпанії, аеропорти, хендлінгові компанії) до фізичних осіб (члени екіпажу, пасажирів, фахівці з технічного обслуговування), їхні права, обов'язки та відповідальність у межах чинного законодавства та міжнародних норм.

1. Поняття, класифікація та реєстрація повітряних суден. Повітряний простір та юрисдикція України

Повітряне судно, згідно з визначенням, що міститься в міжнародних авіаційних конвенціях та Повітряному кодексі України, є літальним апаратом, який підтримується в атмосфері за рахунок його взаємодії з повітрям, що відбивається від земної поверхні. Це виключає апарати, що підтримуються в атмосфері за рахунок статичного ефекту (наприклад, аеростати без двигуна), хоча останні також підпадають під правове регулювання авіації. Правовий статус повітряних суден має фундаментальне значення, оскільки він визначає вимоги до їх експлуатації, безпеки, відповідальності та міжнародного визнання. За національним законодавством України, зокрема статтями 20-22 Повітряного кодексу, повітряні судна чітко поділяються на дві основні категорії: цивільні та державні.

Цивільні повітряні судна призначені для широкого спектру некомерційних та комерційних видів діяльності. До них належать літаки та гелікоптери, що використовуються для регулярних та чартерних перевезень пасажирів, їхнього багажу, пошти та різноманітних вантажів. Окрім того, значна частина цивільного

флоту задіяна в авіаційних роботах у галузях народного господарства, таких як агропромисловий комплекс (обробка полів), аерофотозйомка, патрулювання лісів, трубопроводів, ліній електропередач, а також для медичної евакуації та пошуково-рятувальних операцій. Сюди ж відносяться повітряні судна приватної авіації (для особистих потреб), навчальні та спортивні літальні апарати. Регулювання цивільної авіації в Україні здійснюється Державною авіаційною службою України (Державіаслужба), яка забезпечує дотримання міжнародних стандартів, зокрема стандартів ІКАО. На противагу цьому, державні повітряні судна експлуатуються виключно органами державної влади та їх відомствами для виконання суверенних функцій держави. Це включає повітряні судна Міністерства оборони (військова авіація), Державної прикордонної служби, Служби безпеки України, Національної поліції, а також авіаційні підрозділи інших правоохоронних та спеціальних служб. Їхнє використання охоплює військові операції, патрулювання державних кордонів, митний контроль, забезпечення громадського порядку та безпеки, а також транспортування вищих посадових осіб держави. Важливою особливістю державних повітряних суден є те, що на них не поширюються деякі положення Чиказької конвенції 1944 року, які регулюють цивільну авіацію, що створює окремий режим правового регулювання їхньої діяльності.

Класифікація повітряних суден є складним процесом, що ґрунтується на багатьох критеріях, які визначають їхні технічні характеристики, призначення та умови експлуатації. *За типом конструкції розрізняють*: літаки (з фіксованим крилом), гелікоптери (з обертовим крилом), планери (безмоторні літальні апарати), дирижаблі та повітряні кулі (аеростатичні літальні апарати), а також відносно нові категорії, такі як конвертоплани та безпілотні авіаційні системи (БПАС), які потребують окремого детального регулювання. За призначенням повітряні судна можуть бути пасажирськими (наприклад, Boeing 737, Airbus A320), вантажними (Ан-124 "Руслан", Boeing 747F), вантажо-пасажирськими, санітарними (для медичної евакуації), навчальними (для підготовки пілотів), спортивними та експериментальними. Класифікація *за максимальною злітною масою* поділяє судна на надлегкі (до 750 кг), легкі (750 кг – 5700 кг), середні

(5700 кг – 100000 кг) та важкі (понад 100000 кг), що безпосередньо впливає на вимоги до аеродромів, обслуговування повітряного руху та сертифікації. *За дальністю польоту* виділяють повітряні судна місцевих повітряних ліній (наприклад, Ан-24, L-410), середньомагістральні та далекомагістральні (Boeing 787, Airbus A350). Кожна з цих категорій має унікальні технічні вимоги до конструкції, двигунів, навігаційного обладнання, а також особливі умови експлуатації, що відображаються у відповідних сертифікаційних базах та експлуатаційних правилах. Наприклад, великі пасажирські літаки проходять складну багатоетапну сертифікацію типу та отримують сертифікат експлуатанта відповідно до міжнародних стандартів.

Реєстрація повітряних суден є критично важливою правовою процедурою, яка є обов'язковою умовою допуску будь-якого літального апарату до експлуатації в повітряному просторі. В Україні цю функцію виконує Державна авіаційна служба, яка веде Державний реєстр цивільних повітряних суден відповідно до статті 32 Повітряного кодексу. Метою реєстрації є встановлення правового зв'язку судна з певною державою (державою реєстрації), що покладає на цю державу відповідальність за контроль над повітряним судном та його експлуатацією згідно з міжнародними стандартами безпеки. Для реєстрації власник або експлуатант повітряного судна подає до Державіаслужби повний пакет документів, що включає нотаріально засвідчені копії документів, що підтверджують право власності (договір купівлі-продажу, лізинг, акт приймання-передачі), митні декларації, технічні паспортні дані, сертифікати виробника, документи про страхування цивільної відповідальності перед третіми особами та за шкоду, заподіяну пасажиром та вантажу. Після успішного проходження реєстраційної процедури, повітряному судну присвоюється унікальний реєстраційний номер, який складається з префікса країни (наприклад, UR для України) та унікального буквено-цифрового коду, і видається Свідоцтво про реєстрацію. Крім того, невід'ємною частиною допуску до польотів є отримання Сертифіката льотної придатності. Цей документ видається після ретельної технічної експертизи та інспекції повітряного судна, яка підтверджує його відповідність встановленим національним та міжнародним технічним

стандартам, вимогам безпеки польотів та екологічним нормам. Без цих документів експлуатація повітряного судна є незаконною і тягне за собою правові наслідки.

Повітряний простір України є невід'ємною частиною її державного суверенітету та визначається як простір над сухопутною та водною територією держави, включаючи її внутрішні води, територіальне море (12 морських миль від узбережжя) та архіпелажні води. Згідно зі статтею 1 Повітряного кодексу України та положеннями Чиказької конвенції 1944 року (стаття 1), кожна держава має повний і виключний суверенітет над повітряним простором над своєю територією. Цей суверенітет означає, що Україна має виключне право регулювати та контролювати використання свого повітряного простору будь-якими літальними апаратами, встановлювати власні правила польотів, визначати повітряні траси та маршрути, а також здійснювати державний контроль за дотриманням авіаційного законодавства. Це право є непорушним і основоположним для забезпечення національної безпеки та ефективного управління повітряним рухом.

Використання повітряного простору України іноземними повітряними суднами суворо регламентується. Згідно зі статтею 10 Повітряного кодексу, всі польоти іноземних літальних апаратів над територією України, а також їх посадки на українських аеродромах можливі лише за наявності дозволу компетентних органів України. Для регулярних міжнародних авіаційних перевезень між країнами укладаються двосторонні міжурядові угоди про повітряне сполучення, які визначають права авіакомпаній обох країн здійснювати рейси на взаємній основі, кількість рейсів, пункти призначення, тип повітряних суден та інші умови. Прикладом є угоди з країнами ЄС або США. Для виконання окремих, нерегулярних польотів (наприклад, чартерних рейсів, вантажних перевезень, ділової авіації) іноземні авіакомпанії та приватні особи отримують разові дозволи від Державіаслужби. Винятками з цього правила є лише випадки вимушених посадок, зумовлених надзвичайними ситуаціями, такими як відмова двигуна, погіршення погодних умов до небезпечного рівня, медична необхідність або інші форс-мажорні обставини, які загрожують безпеці

польоту або життю людей на борту. У таких випадках командир повітряного судна зобов'язаний негайно повідомити органи обслуговування повітряного руху про обставини та запросити дозвіл на вимушену посадку.

Структура повітряного простору України є складною системою, розробленою для забезпечення безпеки, ефективності та координації повітряного руху. Вона включає: диспетчерські райони (контрольований повітряний простір навколо великих аеропортів), зони (спеціально визначені ділянки для конкретних видів польотів), аеродромні зони (простір безпосередньо над аеродромом та навколо нього), повітряні траси (визначені маршрути для польотів на великі відстані) та маршрути. Організація використання повітряного простору здійснюється з подвійною метою: забезпечення абсолютної безпеки польотів усіх повітряних суден та максимальної ефективності використання доступного простору. Це включає запобігання зіткненням, оптимізацію трафіку, мінімізацію затримок та забезпечення національної безпеки. Центральним органом, відповідальним за координацію використання повітряного простору цивільною авіацією, є Державна авіаційна служба України через підприємство "Украерорух", яке надає послуги з аеронавігаційного обслуговування. Водночас, Міністерство оборони України є основним координатором використання повітряного простору державною авіацією, забезпечуючи сумісність цивільних та військових операцій та ефективне використання спільного ресурсного простору. Загальне управління та координація повітряного простору України відбувається через Об'єднану цивільно-військову систему організації повітряного руху України, яка забезпечує взаємодію всіх суб'єктів, що використовують повітряний простір.

2. Організаційно-правове забезпечення безпеки польотів

Безпека польотів є абсолютним пріоритетом у світовій авіації та в Україні, охоплюючи всебічний комплекс організаційних, технічних, юридичних та людських факторів. Це не лише запобігання авіаційним подіям (катастрофам, аваріям), але й мінімізація ризиків, що можуть призвести до шкоди для життя та

здоров'я пасажирів, екіпажу та наземного персоналу. Фундаментом організаційно-правового забезпечення безпеки польотів в Україні слугує Повітряний кодекс України, який імплементує міжнародні стандарти та рекомендовану практику Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), зокрема положення Додатків 1, 6, 8, 13, 14, 17 до Конвенції про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 року). На національному рівні ці норми деталізуються у численних підзаконних актах, правилах, порядках та інструкціях, що регулюють кожен аспект авіаційної діяльності — від проектування та виробництва повітряних суден до їх експлуатації, підготовки персоналу та управління повітряним рухом.

Державна авіаційна служба України (ДАСУ) відіграє ключову роль у системі забезпечення безпеки польотів, виступаючи центральним органом виконавчої влади, відповідальним за формування та реалізацію державної політики у сфері цивільної авіації та використання повітряного простору України. До основних функцій ДАСУ належить не лише нормативно-правове регулювання, але й безпосереднє здійснення сертифікації суб'єктів авіаційної діяльності (авіакомпаній, аеропортів, організацій з технічного обслуговування, авіаційних навчальних закладів), ліцензування авіаційних перевезень та робіт, а також постійний державний нагляд за дотриманням вимог національного та міжнародного авіаційного законодавства. Це включає видачу сертифікатів експлуатанта, сертифікатів льотної придатності повітряних суден, свідоцтв авіаційному персоналу, а також контроль за виконанням програм безпеки польотів усіма учасниками авіаційної галузі. ДАСУ також представляє Україну в міжнародних авіаційних організаціях, активно беручи участь у розробці та імплементатії глобальних стандартів безпеки.

Технічне обслуговування та ремонт повітряних суден є критично важливим елементом безпеки польотів. Ці роботи можуть виконувати лише сертифіковані організації, які відповідають вимогам Part-145 (для європейських стандартів) або аналогічним національним нормам. Процедури технічного обслуговування строго регламентовані виробником повітряного судна та затвердженими програмами обслуговування, які включають перевірки різної

глибини: від щоденних передпольотних оглядів (pre-flight checks) до складних форм технічного обслуговування (A-checks, C-checks, D-checks), що виконуються через певні інтервали часу або наліт годин. Кожне повітряне судно має детальний експлуатаційний та ремонтний формуляр, де фіксуються всі виконані роботи, замінені компоненти, виявлені та усунені несправності, що забезпечує повну відстежуваність технічної історії судна. Це також включає ведення журналів польотів, які містять інформацію про кожен політ, виявлені під час польоту несправності та дії екіпажу.

Сертифікація авіаційного персоналу

Авіаційний персонал — пілоти, бортінженери, диспетчери повітряного руху, техніки з обслуговування повітряних суден та інші спеціалісти — є ключовим фактором безпеки. Кожен з них повинен пройти спеціалізовану підготовку в акредитованих навчальних закладах, успішно скласти кваліфікаційні іспити та отримати відповідні свідоцтва та допуски. Регулярні медичні огляди, періодичні тренування на тренажерах, курси підвищення кваліфікації та підтвердження професійних навичок є обов'язковими для збереження чинності їхніх свідоцтв. Це забезпечує постійну готовність персоналу до ефективних дій у штатних та нестандартних ситуаціях, а також підтримання високого рівня знань та навичок згідно з актуальними вимогами ІКАО та національного законодавства.

Контроль льотної придатності

Льотна придатність повітряного судна — це здатність літального апарата безпечно виконувати польоти за визначеними умовами. Вона підтверджується сертифікатом льотної придатності, який видається на підставі відповідності конструкції літака затвердженому типовому зразку та підтримання його технічного стану згідно з експлуатаційною документацією. Протягом усього терміну служби повітряні судна підлягають регулярним технічним оглядам, ремонту та модифікаціям відповідно до директив льотної придатності (Airworthiness Directives - ADs), які видаються авіаційними владами для усунення виявлених дефектів. Систематичний контроль за веденням технічної

документації, яка відображає всю історію експлуатації та обслуговування, гарантує дотримання найвищих стандартів технічної надійності.

Організація повітряного руху

Управління повітряним рухом (УПР) є складною системою, що забезпечує безпечний, упорядкований та швидкий рух повітряних суден у повітряному просторі. Диспетчери повітряного руху, використовуючи радіолокаційні системи, засоби зв'язку та навігації, надають екіпажам інформацію, дозволи та інструкції щодо маршруту, висоти та швидкості польоту, запобігаючи зіткненням та забезпечуючи оптимальне використання повітряного простору. Система УПР також включає служби польотної інформації, служби оповіщення, а також служби авіаційної метеорології. Розбудова сучасної навігаційної інфраструктури, впровадження новітніх технологій та постійне навчання диспетчерів є запорукою ефективного та безпечного функціонування системи організації повітряного руху.

Авіаційна безпека

Авіаційна безпека (від актів незаконного втручання, Aviation Security) є комплексом заходів, спрямованих на захист цивільної авіації від терористичних актів, захоплень повітряних суден, саботажу та інших злочинних посягань. Ці заходи включають строгий контроль доступу до критично важливих зон аеропорту та повітряних суден, ретельну перевірку пасажирів, ручної поклажі та багажу за допомогою сучасних технічних засобів (рентгенівські сканери, металодетектори, вибухошукачі), а також посилену охорону периметру аеропортів. Важливою складовою є також навчання персоналу авіаційної безпеки, розробка та впровадження планів реагування на надзвичайні ситуації, а також тісна взаємодія авіаційних служб з правоохоронними органами та спецслужбами для своєчасного виявлення та нейтралізації загроз.

Розслідування авіаційних подій та інцидентів є критично важливим для підвищення безпеки польотів. В Україні цю функцію виконує Національне бюро з розслідування авіаційних подій та інцидентів з цивільними повітряними суднами. Це незалежний державний орган, який діє відповідно до положень Додатка 13 ІКАО та національного законодавства. Головною метою

розслідування є не пошук винних, а встановлення причинно-наслідкових зв'язків та факторів, що призвели до події, а також розробка ефективних рекомендацій для запобігання подібним випадкам у майбутньому. Бюро проводить технічні розслідування, аналізуючи всі доступні дані (записи польотних реєстраторів, свідчення очевидців, технічну документацію). За результатами розслідування складається публічний звіт, який містить детальний опис події, аналіз її обставин, висновки щодо причин та чинників, а також конкретні рекомендації з безпеки польотів для авіаційних влад, операторів, виробників та інших зацікавлених сторін. Імплементация цих рекомендацій є ключовим важелем для постійного вдосконалення системи безпеки.

Авіаційна безпека, як захист від актів незаконного втручання, є окремим напрямком, що відрізняється від безпеки польотів у технічному сенсі, хоча обидва напрямки тісно взаємопов'язані. Цей аспект регулюється національними та міжнародними документами, зокрема Конвенцією про боротьбу з незаконним захопленням повітряних суден (Гаазька, 1970) та Протоколом до неї (Монреаль, 1971). Основні загрози включають тероризм, саботаж, незаконне проникнення на борт, пронесення зброї чи вибухових пристроїв. Для протидії цим загрозам аеропорти та авіакомпанії зобов'язані розробляти та впроваджувати комплексні програми авіаційної безпеки, що включають: посилений контроль доступу до обмежених зон, 100% перевірку пасажирів, ручної поклажі та зареєстрованого багажу, охорону повітряних суден на стоянках, підготовку персоналу для реагування на загрози, а також взаємодію з державними органами безпеки. Мета — створити багаторівневий захист, який унеможливило або значно ускладнює вчинення актів незаконного втручання, забезпечуючи довіру до авіаційних подорожей.

3. Перевезення пасажирів та багажу засобами повітряного транспорту. Вантажні авіаперевезення

Авіаційні перевезення пасажирів, багажу, пошти та вантажів є невід'ємною складовою глобальної транспортної системи і регулюються комплексним

правовим полем, що включає як національне законодавство, так і міжнародні угоди. В Україні основним нормативно-правовим актом, що визначає загальні засади повітряних перевезень, є Повітряний кодекс України. Його положення деталізуються у підзаконних актах, зокрема, в Правилах повітряних перевезень пасажирів і багажу, затверджених наказом Державіаслужби України, а також у численних міжнародних конвенціях, таких як Варшавська та Монреальська конвенції. Ці документи встановлюють єдині стандарти та процедури для забезпечення безпеки, ефективності та уніфікації відповідальності перевізників. Договір повітряного перевезення пасажирів вважається укладеним та підтверджується видачею пасажирів квитка, який може бути як у паперовій, так і в електронній формі. Електронний квиток, що містить всю необхідну інформацію про перевезення, має повну юридичну силу і є дійсним доказом укладення та умов такого договору, що відповідає сучасним тенденціям цифровізації авіаційної галузі.

Перевізник несе ключову відповідальність за забезпечення безпечного та своєчасного перевезення пасажирів та його багажу до пункту призначення, дотримуючись при цьому затвердженого розкладу руху або, у разі його відсутності, погоджених строків. Кожен пасажир має право на безоплатне перевезення певної кількості багажу, норма якого (щодо ваги та/або габаритів) встановлюється авіакомпанією-перевізником. Як правило, для пасажирів економ-класу дозволяється провозити від 20 до 23 кг реєстрованого багажу та ручну поклажу вагою до 5-10 кг, в залежності від правил конкретного перевізника та типу повітряного судна. За перевищення встановлених норм багажу стягується додаткова плата, розмір якої також визначається тарифами авіакомпанії. Суворо забороняється перевозити в багажі або ручній поклажі небезпечні речовини (вибухові, легкозаймисті, токсичні), вогнепальну зброю та боєприпаси без спеціального дозволу та відповідного оформлення, а також будь-які інші предмети, що можуть становити пряму або потенційну загрозу безпеці польоту, пасажирів та екіпажу повітряного судна, відповідно до вимог міжнародних та національних стандартів авіаційної безпеки.

Правила поведінки пасажирів на борту повітряного судна є критично важливими для забезпечення безпеки польоту та комфорту всіх присутніх. Ці правила передбачають безумовне виконання вказівок командира повітряного судна та членів екіпажу, які є відповідальними за безпеку. Категорично забороняється паління (в тому числі електронних сигарет) протягом усього польоту, вживання власних алкогольних напоїв, що не були придбані на борту, а також створення будь-яких перешкод у роботі екіпажу або вчинення дій, що можуть загрожувати безпеці польоту, громадському порядку або викликати дискомфорт в інших пасажирів. До таких дій належать: агресивна поведінка, відмова пристебнути ремінь безпеки за вимогою, використання електронних пристроїв під час зльоту та посадки без режиму "польоту", самовільне відкриття аварійних виходів. За порушення цих правил пасажир може бути притягнутий до адміністративної або кримінальної відповідальності згідно з чинним законодавством країни реєстрації перевізника або країни, де відбулося порушення. У деяких випадках, за рішенням командира повітряного судна, пасажира може бути знято з рейсу в проміжному аеропорту.

Відповідальність перевізника за затримку рейсу

Відповідно до міжнародних стандартів, зокрема Монреальської конвенції та національного законодавства, перевізник несе відповідальність за збитки, спричинені затримкою в перевезенні пасажирів та багажу. У разі затримки рейсу на понад 2 години, перевізник зобов'язаний забезпечити пасажирів безоплатні прохолодні напої та надати можливість здійснити телефонні дзвінки або скористатися інтернетом для зв'язку. При затримці понад 4 години, пасажирів повинно бути надано гаряче харчування. Якщо затримка перевищує 8 годин, а виліт призначено на наступний день, перевізник зобов'язаний забезпечити готельне розміщення та трансфер до/з аеропорту. Ці норми часто базуються на принципах Регламенту ЄС 261/2004, який, хоча і є європейським, слугує орієнтиром для багатьох країн у питанні захисту прав авіапасажирів.

Компенсація при скасуванні рейсу

Пасажир, рейс якого було скасовано, має право на повернення повної вартості квитка за невикористану частину перевезення або на перевезення іншим

рейсом до кінцевого пункту призначення за найближчої нагоди, або в пізніший термін за бажанням пасажира. Якщо скасування рейсу сталося з вини перевізника (наприклад, через технічні несправності, що не пов'язані з формажорними обставинами, або оперативні причини), пасажир може претендувати на додаткову фінансову компенсацію. Розмір цієї компенсації залежить від дальності польоту та регламентується як національним законодавством, так і міжнародними конвенціями, зокрема Монреальською конвенцією (стаття 19), яка обмежує відповідальність перевізника за затримку, а також може бути доповнена більш суворими національними нормами. Важливо, що компенсація не виплачується, якщо скасування викликане надзвичайними обставинами, які не могли бути передбачені та відвернені перевізником (наприклад, несприятливі погодні умови, страйки третіх осіб).

Відшкодування за втрату або пошкодження багажу

Перевізник несе матеріальну відповідальність за втрату, пошкодження або затримку доставки зареєстрованого багажу з моменту прийняття його до перевезення і до моменту видачі пасажиру. Для отримання відшкодування пасажир зобов'язаний подати письмову претензію перевізнику у встановлені строки: у випадку пошкодження багажу – не пізніше 7 днів з дня отримання, у випадку затримки – не пізніше 21 дня з дня, коли багаж мав бути доставлений, а у випадку втрати – протягом 2 років. Розмір відшкодування обмежується межами, встановленими міжнародними угодами. Згідно з Монреальською конвенцією 1999 року, межа відповідальності перевізника становить приблизно 1288 Спеціальних Прав Запозичення (СПЗ) на пасажира, що еквівалентно близько 1700 євро, незалежно від фактичної ваги багажу. Це означає, що за речі вищої вартості пасажирам рекомендується декларувати їхню цінність або оформлювати додаткове страхування.

Вантажні авіап перевезення є спеціалізованою сферою авіаційної діяльності, що здійснюється на підставі договору повітряного перевезення вантажу. Цей договір оформлюється спеціальним документом – авіаційною вантажною накладною (Air Waybill, AWB), яка є підтвердженням укладення договору, умов перевезення та прийняття вантажу перевізником. Вантажовідправник несе

відповідальність за належне пакування вантажу, яке має забезпечувати його збереження під час транспортування та відповідати всім вимогам безпеки польоту. Крім того, відправник зобов'язаний надати повну, точну та достовірну інформацію про найменування, кількість місць, масу, габарити, вміст та особливі властивості вантажу. Деякі види вантажів, такі як небезпечні вантажі (вибухові, радіоактивні, корозійні матеріали), швидкопсувні продукти (фрукти, квіти, медикаменти, що потребують контролю температури), живі тварини та цінні вантажі (коштовності, банкноти), вимагають спеціальних умов перевезення, температурних режимів, спеціальних дозволів та супроводжуючої документації, що відповідає вимогам IATA Dangerous Goods Regulations та інших міжнародних стандартів.

Перевізник вантажу несе відповідальність за його збереження з моменту прийняття вантажу до перевезення і до моменту видачі вантажоодержувачу, що підтверджується підписом на вантажній накладній. Ця відповідальність охоплює випадки втрати, нестачі, пошкодження або псування вантажу, що сталися під час повітряного перевезення. У разі настання таких подій перевізник відшкодовує збитки відправнику або одержувачу в межах, встановлених законодавством та умовами договору перевезення. Міжнародні авіаперевезення вантажів переважно регулюються Монреальською конвенцією (1999 року), яка встановлює уніфіковані правила відповідальності перевізника, зазвичай обмежуючи її до рівня 22 СПЗ за кілограм вантажу, якщо вища вартість не була задекларована відправником. Конвенція також деталізує процедури подання претензій та терміни для їх розгляду, що є ключовим для врегулювання спорів у міжнародній торгівлі та логістиці.

Особливості міжнародних авіаперевезень полягають у необхідності дотримання складного комплексу процедур, що включають митні, імміграційні та санітарно-карантинні вимоги. Для пасажирів це означає обов'язкову наявність дійсних проїзних документів (паспорта, що має достатній термін дії), віз для в'їзду в країну призначення (якщо це вимагається), а також, у деяких випадках, необхідних медичних сертифікатів або довідок про щеплення відповідно до правил охорони здоров'я країни в'їзду. Для вантажів спектр необхідних

документів ще ширший: вони повинні супроводжуватися належним чином оформленими митними деклараціями, сертифікатами походження, якості, фітосанітарними та ветеринарними документами, дозволами на експорт/імпорт, ліцензіями та іншими супровідними паперами, які залежать від характеру вантажу, країни відправлення та країни призначення. Недотримання цих вимог може призвести до затримок, конфіскації вантажу або відмови у в'їзді пасажирів.

4. Правовий статус пасажирів та членів екіпажу при здійсненні перевезень повітряним транспортом

Правовий статус пасажирів повітряного судна є комплексним поняттям, що охоплює сукупність прав та обов'язків, які виникають з моменту укладення договору повітряного перевезення та діють протягом усього періоду подорожі до її завершення. Цей статус регламентується не лише національним законодавством, таким як Повітряний кодекс України, а й численними міжнародними конвенціями, зокрема Варшавською та Монреальською, а також правилами повітряних перевезень, встановленими авіакомпаніями. Основними правами пасажирів є право на безпечне, своєчасне та комфортне перевезення до пункту призначення, право на перевезення встановленої норми багажу, право на отримання повної та достовірної інформації щодо умов перевезення, а також право на належне обслуговування як на землі, так і на борту повітряного судна. Деталізуючи ці права, пасажир має безумовне право на безпеку, що передбачає дотримання перевізником всіх норм технічної експлуатації повітряних суден, кваліфікації екіпажу, а також стандартів авіаційної безпеки. Своєчасність перевезення означає дотримання розкладу руху, а у випадку затримок або скасування — право на отримання інформації та відповідної компенсації. Пасажири також мають право на перевезення ручної поклажі та зареєстрованого багажу відповідно до встановлених норм, які зазвичай чітко прописуються в умовах квитка та на веб-сайті авіаперевізника. Це може включати, наприклад, 10 кг ручної поклажі та 23 кг зареєстрованого багажу для економ-класу, з чітким зазначенням допустимих габаритів. Право на інформацію охоплює всі аспекти

подорожі: від умов тарифу та правил зміни квитка до інформації про затримки, зміни виходів на посадку, правила безпеки на борту та процедури в надзвичайних ситуаціях. Належне обслуговування включає допомогу особам з обмеженими фізичними можливостями, надання харчування та напоїв у разі тривалих затримок, а також ввічливе та професійне ставлення з боку персоналу.

Пасажира має право на компенсацію та відшкодування збитків у випадках, передбачених законодавством та міжнародними угодами. Це стосується, наприклад, ситуацій із затримкою або скасуванням рейсу з вини перевізника (часто регулюється такими нормами, як Регламент (ЄС) № 261/2004 для рейсів до/з ЄС), при відмові в посадці через надмірну кількість проданих квитків (овербукінг), при втраті, пошкодженні або затримці доставки багажу, а також при заподіянні шкоди життю або здоров'ю пасажира під час перевезення. Розмір компенсації та порядок її виплати детально визначаються національним законодавством (наприклад, Повітряним кодексом України та Правилами повітряних перевезень пасажирів і багажу) та міжнародними конвенціями, зокрема Монреальською конвенцією 1999 року, яка встановлює уніфіковані ліміти відповідальності перевізника за збитки, спричинені затримкою, втратою багажу або травмами пасажирів.

Обов'язки пасажира є невід'ємною частиною його правового статусу і включають суворе дотримання правил перевезення, встановлених авіаперевізником та чинним законодавством. До них належить своєчасна явка на реєстрацію та посадку, що є критично важливим для забезпечення пунктуальності рейсів та уникнення затримок. Пасажир зобов'язаний беззаперечно виконувати вказівки командира повітряного судна та членів екіпажу, оскільки їхні дії спрямовані на забезпечення безпеки всіх осіб на борту. Дотримання правил поведінки на борту є запорукою комфорту та безпеки інших пасажирів. Це включає заборону паління (зокрема електронних сигарет), обмеження у вживанні алкогольних напоїв, заборону використання електронних пристроїв під час зльоту та посадки, а також будь-яких дій, що можуть створювати загрозу безпеці польоту або заважати роботі екіпажу. Пасажир також зобов'язаний мати при собі всі необхідні проїзні та ідентифікаційні документи

(паспорт, візи, посадковий талон), не провозити заборонені до перевезення предмети та речовини (вибухові, легкозаймисті, токсичні), а також не перевищувати встановлені норми безоплатного перевезення багажу без попередньої оплати перевищення. Невиконання цих обов'язків може призвести до відмови в перевезенні, зняття з рейсу, штрафних санкцій та навіть кримінальної відповідальності.

Право на інформацію: пасажир має право отримувати повну, достовірну та своєчасну інформацію про умови перевезення, розклад польотів, затримки або скасування рейсів, зміни виходів на посадку, правила перевезення багажу, процедури безпеки та правила поведінки на борту. Це право гарантується міжнародними конвенціями та національним законодавством, що вимагають від авіакомпаній прозорості у комунікації з пасажиром.

Право на безпеку: перевізник зобов'язаний забезпечити найвищий рівень безпеки, що включає належний технічний стан повітряного судна (регулярне обслуговування, сертифікація), кваліфікацію екіпажу (тренування, ліцензування) та суворе дотримання всіх вимог безпеки польотів та авіаційної безпеки. Це передбачає контроль за якістю пального, проведення передпольотних оглядів та забезпечення безпеки на всіх етапах подорожі.

Право на компенсацію: у разі порушення умов договору перевезення з вини перевізника, наприклад, через тривалі затримки, скасування рейсу або відмову в посадці, пасажир має право на відшкодування збитків, компенсацію витрат, що виникли внаслідок таких обставин (проживання, харчування, транспорт), а також повернення вартості квитка. Розмір і умови компенсації регулюються, зокрема, Монреальською конвенцією та відповідними національними нормативними актами.

Правовий статус членів екіпажу повітряного судна регулюється значно складнішим комплексом нормативних документів, що включає трудове законодавство країни реєстрації авіакомпанії, Повітряний кодекс України, міжнародні стандарти та рекомендовану практику Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), а також внутрішні положення авіакомпаній. Екіпаж зазвичай складається з льотного складу (командир повітряного судна, другий

пілот, а в деяких випадках – бортінженер) та кабінного екіпажу (бортпровідники/стюардеси). Кожен член екіпажу має чітко визначені функції та відповідальність. Командир повітряного судна є ключовою фігурою на борту, наділеною винятковими повноваженнями та відповідальністю за безпеку польоту, управління діями всього екіпажу та пасажирів, а також за саме повітряне судно.

Повноваження командира повітряного судна є надзвичайно широкими та охоплюють всі аспекти польоту. Він має право віддавати накази та розпорядження всім особам, що перебувають на борту, включаючи членів екіпажу та пасажирів, і ці накази є обов'язковими для виконання. У випадку виникнення загрози безпеці польоту, життю або здоров'ю пасажирів та екіпажу, або у разі порушення громадського порядку, командир має право застосовувати всі необхідні заходи, аж до обмеження свободи осіб, які створюють таку загрозу. Це може включати зміну маршруту польоту, примусову посадку в найближчому аеропорту, а також застосування фізичної сили для припинення протиправних дій. Рішення командира повітряного судна з питань безпеки польоту є остаточними. Після посадки, у разі вчинення правопорушення на борту, командир зобов'язаний передати порушників порядку компетентним органам (наприклад, поліції або прикордонній службі) для притягнення до адміністративної або кримінальної відповідальності відповідно до чинного законодавства.

Члени екіпажу зобов'язані мати відповідні свідоцтва та ліцензії, які підтверджують їхню професійну підготовку та кваліфікацію, отримані після проходження спеціалізованих навчальних закладів та регулярних перевірок. Вони зобов'язані постійно підтримувати високий рівень професіоналізму, регулярно проходити медичні огляди для підтвердження придатності до виконання службових обов'язків (включаючи психологічні тести), а також систематично підвищувати свою кваліфікацію шляхом участі у тренінгах та симуляторних заняттях. Авіаційний персонал несе підвищену відповідальність за порушення правил безпеки польотів, недотримання службових обов'язків, що призвели до авіаційних подій або інцидентів. Залежно від характеру та наслідків

порушень, може наставати дисциплінарна (наприклад, звільнення), адміністративна (штрафи), цивільно-правова (відшкодування збитків) або навіть кримінальна відповідальність (наприклад, за порушення правил безпеки руху та експлуатації повітряного транспорту, що призвело до тяжких наслідків).

Соціальний захист авіаційного персоналу є важливою складовою, яка враховує особливі умови праці та високі навантаження. Він включає встановлення скороченого робочого часу, надання додаткових відпусток, підвищені умови оплати праці та спеціальне пенсійне забезпечення за вислугу років. Ці пільги зумовлені специфікою професії: ненормованим робочим днем, частими змінами часових поясів, високими фізичними та психологічними навантаженнями, постійним стресом, а також величезною відповідальністю за життя та здоров'я сотень людей. Держава та авіакомпанії прагнуть забезпечити гідні умови праці для підтримки високого рівня професіоналізму та безпеки польотів.

5. Міжнародно-правове регулювання повітряних перевезень

Міжнародна цивільна авіація є однією з найбільш глобалізованих та уніфікованих сфер людської діяльності, що зумовлено її транскордонним характером та необхідністю безперервного руху повітряних суден крізь суверенні повітряні простори різних держав. Правову основу міжнародних повітряних перевезень становить комплексна система міжнародних конвенцій, багатосторонніх та двосторонніх угод, а також стандартів та рекомендованих практик, розроблених під егідою Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО). ІКАО, заснована у 1944 році, є спеціалізованою установою Організації Об'єднаних Націй, яка об'єднує 193 держави-учасниці, працюючи над розробкою глобальних принципів і технічних норм для безпечного та впорядкованого розвитку міжнародної цивільної авіації. Україна, будучи членом ІКАО з 1992 року, активно інтегрує міжнародні стандарти у національне законодавство та бере участь у діяльності організації, сприяючи формуванню світової авіаційної політики та розвитку цивільної авіації.

Основоположним міжнародним договором, що заклав фундамент сучасного міжнародного повітряного права, є *Чиказька конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 року*. Ця Конвенція, підписана 7 грудня 1944 року в Чикаго, встановила фундаментальні принципи та загальні правила використання повітряного простору, організації міжнародної цивільної авіації, забезпечення її безпеки та регулярно сті. Ключовим положенням Конвенції є закріплення принципу повного та виключного суверенітету держав над повітряним простором над їхньою територією (ст. 1). Вона також визначила правовий режим територіального та міжнародного повітряного простору, порядок встановлення повітряних маршрутів, правила реєстрації повітряних суден та ліцензування авіаційного персоналу. Конвенція створила ІКАО як постійний орган для адміністрування та розвитку принципів, викладених у ній, а також для розробки Міжнародних стандартів та рекомендованої практики (SARPs), які деталізують технічні та експлуатаційні вимоги.

Питання відповідальності авіаперевізників при міжнародних перевезеннях пасажирів, багажу та вантажів були вперше уніфіковані *Варшавською конвенцією 1929 року*, яка встановила принципи обмеженої відповідальності перевізника та необхідність письмового підтвердження договору перевезення (квитка, багажної квитанції). З часом, в умовах швидкого розвитку авіації, зростання пасажиропотоків та зміни економічних реалій, положення Варшавської конвенції виявилися недостатніми. На зміну їй прийшла Монреальська конвенція 1999 року, яка модернізувала та гармонізувала ці правила. Україна ратифікувала Монреальську конвенцію у 2009 році, що стало важливим кроком у забезпеченні уніфікованого захисту прав українських авіапасажирів. Конвенція встановлює єдині правила щодо документації перевезень (запроваджуючи можливість електронної форми), значно підвищує межі відповідальності перевізника та спрощує процедури пред'явлення претензій та позовів. Однією з найважливіших інновацій є принцип автоматичної відповідальності перевізника за шкоду, заподіяну пасажиром у випадку смерті або тілесного ушкодження, до межі 128 821 СПЗ (Спеціальні права запозичення Міжнародного валютного фонду), без необхідності доведення вини перевізника.

Це значно посилює захист прав пасажирів, перекладаючи основний тягар доведення на перевізника у випадку перевищення цієї межі.

1919 — Паризька конвенція. Перша міжнародна угода про регулювання повітряної навігації, що закріпила принцип державного суверенітету над повітряним простором. Вона була спробою встановлення міжнародних правил після Першої світової війни, але мала обмежений успіх через відсутність єдиного універсального органу та участь лише невеликої кількості держав.

1929 — Варшавська конвенція. Створена для уніфікації правил міжнародних повітряних перевезень та обмеження відповідальності перевізників за шкоду, заподіяну пасажиром, багажу та вантажам. Вона ввела обов'язкове використання квитків та багажних квитанцій, а також презумпцію відповідальності перевізника, якщо шкода виникла під час перевезення.

1944 — Чиказька конвенція. Ключовий документ, який створив ІКАО та встановив основні принципи міжнародної цивільної авіації. Вона деталізувала стандарти безпеки, правила організації повітряного руху, ліцензування персоналу та надала державам право на 5 свобод повітря для регулювання комерційних прав.

1999 — Монреальська конвенція. Модернізувала та замінила Варшавську конвенцію, значно підвищивши межі відповідальності авіаперевізників, запровадивши можливість використання електронної документації та спростивши процедури подання позовів. Вона також надала більший захист пасажиром, зробивши відповідальність перевізника майже абсолютною до певних меж.

Міжнародні стандарти та рекомендована практика (SARPs) ІКАО охоплюють практично усі аспекти міжнародної цивільної авіації і викладені у 19 додатках (Annexes) до Чиказької конвенції. Ці додатки є динамічними документами, що постійно оновлюються з урахуванням нових технологій та викликів у галузі авіації. Вони стосуються таких критично важливих сфер, як: ліцензування авіаційного персоналу (вимоги до кваліфікації пілотів, диспетчерів, бортінженерів), правил польотів (проведення польотів за правилами візуальних та приладових польотів), метеорологічного обслуговування авіації

(надання точної та своєчасної метеоінформації), аеронавігаційних карт (стандартизація картографічної продукції), виміру одиниць (уніфікація систем вимірювань), льотної придатності повітряних суден (вимоги до сертифікації та технічного обслуговування літаків), розслідування авіаційних подій (процедури збору доказів та аналізу причин катастроф), обслуговування повітряного руху (диспетчерське обслуговування), аеродромів (вимоги до інфраструктури та експлуатації), авіаційної безпеки (заходи проти актів незаконного втручання), охорони довкілля (зменшення шуму та викидів), та інші. Забезпечення відповідності національних норм цим міжнародним SARPs є запорукою безпеки, ефективності та взаємосумісності глобальної авіаційної системи.

Окрім багатосторонніх конвенцій, важливу роль відіграють двосторонні міжурядові угоди про повітряне сполучення. Ці угоди, також відомі як "авіаційні угоди" або "Air Service Agreements (ASA)", регулюють комерційні права авіакомпаній двох держав, визначають маршрути польотів, частоту рейсів, тарифну політику, а також митні та податкові питання. Вони є основою для здійснення регулярних міжнародних повітряних перевезень між країнами. Україна уклала понад 70 таких угод з різними країнами світу, що дозволяє українським авіаперевізникам здійснювати польоти до більшості країн світу та забезпечує взаємний доступ до ринків авіаперевезень. Особливе значення має Угода про спільний авіаційний простір між Україною та Європейським Союзом, підписана у 2021 році. Ця угода, відома як "Відкрите небо", передбачає поступову лібералізацію ринку авіаперевезень між Україною та країнами ЄС, взаємне визнання сертифікатів льотної придатності та ліцензій авіаційного персоналу, а також гармонізацію українського законодавства з правом ЄС у сфері авіації (наприклад, щодо стандартів безпеки, захисту прав пасажирів, державного нагляду). Впровадження цієї угоди значно спростить доступ українських та європейських авіакомпаній на ринки один одного, сприятиме розвитку конкуренції та здешевленню авіаперевезень.

Регіональне співробітництво у сфері цивільної авіації доповнює глобальні та двосторонні механізми, дозволяючи більш глибоко адаптувати міжнародні норми до специфічних регіональних потреб та особливостей. Україна активно

бере участь у діяльності таких регіональних організацій, як Європейська конференція цивільної авіації (ЕСАС), яка є провідною організацією для вирішення питань авіаційної політики в Європі, та Європейська організація з безпеки аеронавігації (Євроконтроль), що координує управління повітряним рухом у Європі, забезпечуючи його безпеку та ефективність. Співпраця включає участь у програмах технічної допомоги, обмін досвідом, участь у спільних проектах модернізації авіаційної інфраструктури (наприклад, оновлення аеродромного обладнання, впровадження нових систем управління повітряним рухом). Ці ініціативи сприяють підвищенню рівня безпеки польотів, гармонізації національних стандартів з європейськими та світовими вимогами, а також інтеграції України до єдиного європейського авіаційного простору.

Правове регулювання діяльності повітряного транспорту України, що сформувався на засадах національного законодавства та міжнародних договорів, є наріжним каменем для забезпечення безпеки авіації, ефективного захисту прав пасажирів, а також сприяння конкурентоспроможності та стабільному розвитку галузі. Ця комплексна система, в основі якої лежить Повітряний кодекс України та численні підзаконні нормативно-правові акти, створює необхідну правову основу для функціонування цивільної авіації, організації повітряного руху, здійснення авіаційних перевезень та виконання авіаційних робіт, охоплюючи всі етапи від сертифікації літальних апаратів до ліцензування персоналу та авіаційних операторів.

Україна активно прагне до глибинної інтеграції у світову та європейську авіаційну систему, що вимагає неухильного дотримання міжнародних стандартів та рекомендованої практики Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО), а також активної участі у програмах співробітництва з Європейським Союзом. Укладення Угоди про спільний авіаційний простір з ЄС стало ключовим кроком, що відкриває нові, значні можливості для українських авіакомпаній, надаючи їм розширений доступ до єдиного європейського ринку. Однак, ця Угода водночас зумовлює імператив гармонізації вітчизняного законодавства з європейськими нормами (*Acquis Communautaire*) у ключових сферах, таких як безпека польотів (*safety*), авіаційна безпека (*security*), захист прав пасажирів, охорона довкілля та

управління повітряним рухом, що вимагає системної та послідовної законотворчої роботи та імплементації кращих практик ЄС.

Питання для самоконтролю

1. Дайте визначення повітряного судна та охарактеризуйте основні критерії його класифікації згідно з Повітряним кодексом України.
2. Які основні міжнародні конвенції регулюють питання цивільної авіації та які принципи вони встановлюють щодо суверенітету держав над повітряним простором?
3. Охарактеризуйте систему реєстрації повітряних суден в Україні та поясніть значення Державного реєстру цивільних повітряних суден.
4. Які організаційні та правові заходи забезпечують безпеку польотів в Україні? Розкрийте сутність Системи управління безпекою польотів (SMS).
5. Які права та обов'язки має пасажир повітряного судна згідно з національним законодавством та міжнародними конвенціями?
6. Охарактеризуйте правовий статус членів екіпажу повітряного судна та їхні основні обов'язки під час виконання польоту.
7. Які основні положення Варшавської конвенції 1929 року та Монреальської конвенції 1999 року регулюють міжнародні повітряні перевезення?
8. Яка роль Міжнародної організації цивільної авіації (ІКАО) у регулюванні світової цивільної авіації?

ТЕМА 9. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ МІСЬКОГО ЕЛЕКТРОТРАНСПОРТУ

1. Поняття та склад міського електротранспорту.
2. Порядок надання транспортних послуг засобами міського електротранспорту.
3. Функції уповноважених центральних органів виконавчої влади у сфері міського електричного транспорту. Повноваження органів

місцевого самоврядування щодо регулювання діяльності міського електротранспорту.

4. Тарифна політика у сфері транспортних послуг, що надаються засобами міського електротранспорту.

Міський електротранспорт є невід'ємною складовою транспортної системи великих та середніх міст України, забезпечуючи щоденне пересування мільйонів громадян. Правове регулювання цієї сфери спрямоване на забезпечення безпечного, доступного та ефективного надання транспортних послуг населенню. У цьому конспекті ми детально розглянемо основні аспекти правового регулювання діяльності міського електротранспорту, включаючи його організаційну структуру, порядок надання послуг, функції державних органів та органів місцевого самоврядування, а також механізми тарифної політики у цій сфері.

Окрім своєї ключової функції у забезпеченні мобільності населення, міський електротранспорт відіграє критичну роль у сталому розвитку міст. Його екологічна перевага над іншими видами транспорту, зокрема з двигунами внутрішнього згоряння, сприяє зменшенню забруднення повітря та шумового навантаження, покращуючи якість життя міських мешканців. Це робить його важливим інструментом у досягненні цілей екологічної безпеки та зниження вуглецевого сліду міських агломерацій, що є пріоритетом для сучасного суспільства.

Складність регулювання діяльності міського електротранспорту зумовлена необхідністю балансування технічних стандартів безпеки, економічної ефективності, соціальної доступності та інфраструктурного розвитку. Це вимагає розробки та впровадження комплексного законодавства, яке б враховувало всі ці аспекти, забезпечуючи при цьому гнучкість для адаптації до мінливих міських умов та технологічних інновацій. Таким чином, правове поле має бути достатньо глибоким, щоб охопити як повсякденні операції, так і стратегічне планування розвитку.

Історія міського електротранспорту в Україні бере свій початок з кінця ХІХ століття, коли у Києві був запущений перший електричний трамвай у 1892 році. Це стало значним кроком у модернізації міської інфраструктури та ознаменувало нову еру у розвитку громадського транспорту. Згодом трамвайні системи почали з'являтися й в інших великих містах, таких як Львів, Одеса, Харків, а у 1930-х роках почали розвиватися тролейбусні лінії, які стали ще одним важливим компонентом електротранспортної мережі.

Протягом радянського періоду електротранспорт активно розвивався, будувалися нові лінії, оновлювався рухомий склад, що відповідало інтенсивній урбанізації та зростанню міст. Міський електротранспорт став символом доступності та прогресу, забезпечуючи масові перевезення працівників до заводів, студентів до навчальних закладів, а також відпочиваючих до парків та рекреаційних зон. Після здобуття Україною незалежності, сфера зіткнулася з новими викликами, пов'язаними з економічними трансформаціями, зносом інфраструктури та необхідністю значних інвестицій у модернізацію. Незважаючи на ці труднощі, електротранспорт продовжує залишатися ключовим елементом міської мобільності.

Правове регулювання міського електротранспорту в Україні базується на системі законодавчих та підзаконних актів. Основним законом, що визначає загальні засади функціонування, є Закон України "Про міський електричний транспорт", який закріплює правові, організаційні та економічні основи його діяльності. Цей закон встановлює вимоги до безпеки руху, порядку ліцензування перевезень, прав та обов'язків перевізників і пасажирів, а також визначає повноваження органів державної влади та місцевого самоврядування у цій сфері. Доповнюють і конкретизують ці положення інші нормативно-правові акти, такі як Закон України "Про транспорт", "Про дорожній рух", а також численні постанови Кабінету Міністрів України, накази Міністерства інфраструктури України та місцеві нормативні акти, що регулюють окремі аспекти. Сюди відносяться Правила технічної експлуатації трамвая та тролейбуса, нормативи з безпеки праці, стандарти якості послуг, правила перевезення пасажирів та багажу. Важливе місце займають також технічні регламенти та стандарти, що

стосуються рухомого складу, контактної мережі, колійного господарства та іншої інфраструктури. Система цих документів забезпечує комплексне регулювання від етапу проектування до повсякденної експлуатації та подальшого розвитку галузі.

Міський електротранспорт відіграє надзвичайно важливу соціальну роль, забезпечуючи доступність пересування для широких верств населення, включаючи осіб з обмеженими можливостями, пенсіонерів та студентів, для яких він часто є єдиним або найбільш доступним засобом пересування. Його розвиток сприяє соціальній інтеграції, дозволяючи мешканцям міста безперешкодно добиратися до роботи, навчання, медичних закладів, культурних та відпочинкових центрів, тим самим підвищуючи їхню якість життя та участь у суспільному житті.

Крім того, електротранспорт є екологічно чистим видом транспорту, що сприяє зменшенню викидів шкідливих речовин в атмосферу та зниженню шумового забруднення у містах. Це позитивно впливає на здоров'я населення та екологічну ситуацію в цілому. Зниження залежності від особистого автомобільного транспорту завдяки ефективній роботі електротранспорту також допомагає вирішувати проблеми заторів на дорогах, що є актуальним для більшості великих міст України. Таким чином, він є інструментом формування більш комфортного, здорового та сталих міських середовищ.

Економічна діяльність підприємств міського електротранспорту має свої особливості. Вона часто перебуває під значним впливом державного та муніципального регулювання, особливо у частині формування тарифів. Тарифи на проїзд є одним із ключових джерел доходів, але їх розмір, як правило, не покриває всіх операційних витрат, що призводить до необхідності дотацій з місцевих бюджетів. Це створює постійний виклик для міської влади щодо балансу між доступністю послуг для населення та економічною стійкістю перевізників.

Фінансування оновлення рухомого складу, модернізації інфраструктури та впровадження нових технологій також вимагає значних капіталовкладень. Джерела цих інвестицій можуть включати державні програми, міжнародні

гранти, пільгові кредити та власні кошти підприємств. Правове регулювання у цій сфері визначає механізми формування тарифів, надання субсидій, а також вимоги до прозорості фінансової діяльності перевізників. Ефективна тарифна політика повинна забезпечувати не тільки соціальну доступність, але й створювати стимули для розвитку та покращення якості послуг.

Інтеграція міського електротранспорту в систему містобудівного планування є критично важливою для забезпечення гармонійного та сталого розвитку міст. Розвиток трамвайних та тролейбусних ліній повинен здійснюватися не ізольовано, а у тісній взаємодії з генеральними планами міст, схемами планування територій та іншими містобудівними документами. Це дозволяє оптимально розміщувати житлові райони, промислові зони, об'єкти соціальної інфраструктури таким чином, щоб забезпечити їх ефективне транспортне сполучення.

Правові акти у сфері містобудування встановлюють вимоги до обліку потреб громадського транспорту при проектуванні нових забудов, реконструкції існуючих районів, а також при створенні інтегрованих транспортних вузлів. Це включає планування нових маршрутів, будівництво зупинок, депо, контактної мережі, а також створення безбар'єрного доступу до об'єктів електротранспорту. Успішна інтеграція допомагає формувати компактні, зручні для життя міста, де мешканці можуть легко пересуватися без необхідності використання приватного автомобіля, зменшуючи затори та покращуючи екологічну ситуацію.

Діяльність міського електротранспорту, як і будь-якої іншої сфери суспільного життя, підпорядковується Конституції України, яка є найвищим законом держави. Конституційні гарантії, такі як право на вільне пересування, право на безпечне для життя і здоров'я довкілля, а також право на соціальний захист, безпосередньо стосуються сфери громадського транспорту. Це означає, що держава та органи місцевого самоврядування зобов'язані забезпечувати функціонування електротранспорту таким чином, щоб ці права громадян були реалізовані та захищені.

Зокрема, право на вільне пересування реалізується через доступність та ефективність транспортних послуг. Право на безпечне довкілля підтримується

завдяки екологічності електротранспорту. А право на соціальний захист відображається у можливості пільгового проїзду для певних категорій громадян, що є важливою складовою соціальної політики. Пасажири мають право на безпечні та якісні послуги перевезення, що включає дотримання графіків руху, належний технічний стан рухомого складу, ввічливе обслуговування. Законодавство встановлює механізми захисту цих прав та відповідальність перевізників за їх порушення.

1.Поняття та склад міського електротранспорту

Міський електричний транспорт є ключовим компонентом сучасної міської інфраструктури, що забезпечує стале та екологічно чисте пересування пасажирів у межах населених пунктів та їх приміських зон. Це складна система транспортних засобів, які використовують електричну енергію як основне джерело тяги, що підкреслює їхню орієнтацію на зменшення впливу на довкілля та оптимізацію міського трафіку. Згідно із законодавством України, міський електротранспорт відіграє критично важливу роль як частина комунальної інфраструктури, гарантуючи реалізацію конституційного права громадян на свободу пересування, доступність до робочих місць, навчальних закладів, медичних установ та культурних центрів.

Функціонування міського електричного транспорту не обмежується лише перевезенням; воно також включає розбудову та підтримку відповідної інфраструктури, таку як контактні мережі, рейкові колії, тягові підстанції, депо та зупинкові комплекси. Усе це створює єдину, взаємопов'язану систему, що є життєво важливою для життєдіяльності великих та середніх міст.

1.1. Основні види міського електричного транспорту

До складу міського електротранспорту входить кілька специфічних видів, кожен з яких має свої технічні та експлуатаційні особливості, а також відіграє унікальну роль у транспортній системі міста. Ці види, відповідно до їх конструкції та принципів роботи, поділяються на:

1) **Трамваї** – це рейкові транспортні засоби, призначені для перевезення пасажирів по вулицях міста. Їхньою характерною особливістю є рух по спеціально прокладених рейкових коліях та отримання електроенергії від контактної мережі через струмоприймач-пантограф. Історично трамваї були одним з перших видів міського громадського транспорту, що працював на електриці, і досі залишаються важливою частиною транспортних систем багатьох міст світу. Переваги трамваїв включають високу пасажиромісткість, екологічність (відсутність прямих викидів), довговічність рухомого складу та можливість створювати окремі смуги руху, що забезпечує відносну незалежність від загального дорожнього трафіку. Однак, трамвайні мережі вимагають значних інвестицій у будівництво та утримання рейкової інфраструктури та контактної мережі, а також можуть створювати перешкоди для іншого транспорту на дорогах.

2) **Тролейбуси** – це безрейкові транспортні засоби, що використовують електричний привід і отримують енергію від контактної мережі за допомогою штангових струмознімачів. На відміну від трамваїв, тролейбуси не потребують рейкових колій, що робить їхню інфраструктуру менш витратною та більш гнучкою в прокладанні маршрутів. Вони є ідеальним рішенням для міст, які прагнуть екологічного транспорту, але не мають можливості або необхідності будувати рейкові мережі. До переваг тролейбусів належать відсутність шкідливих викидів, відносно низький рівень шуму, значна маневреність порівняно з трамваями, а також можливість незначного відхилення від лінії контактної мережі. Недоліки пов'язані з залежністю від контактної мережі, що обмежує їхню географію руху, та чутливістю до перебоїв в електропостачанні.

3) **Метрополітен (метро)** – це швидкісний рейковий транспорт, який функціонує переважно у підземних тунелях, забезпечуючи високу пропускну здатність та незалежність від міського дорожнього руху. Метро є хребтом транспортної системи великих мегаполісів, оскільки здатне перевозити величезну кількість пасажирів на великі відстані за короткий час. Його головні переваги – це висока швидкість пересування, відсутність заторів, надійність та незалежність від погодних умов. Будівництво метрополітену є надзвичайно

дорогим та складним інженерним проєктом, що вимагає значних фінансових та технічних ресурсів. Інфраструктура включає складні системи тунелів, станцій, вентиляції, ескалаторів та рухомого складу, що працює на електричній тязі.

3) Міська електричка та легке метро – це сучасні, динамічно розвиваючі види швидкісного електротранспорту, які покликані розвантажити центральні частини міст та забезпечити ефективне сполучення між різними районами, а також з приміською зоною. Міська електричка часто використовує існуючу залізничну інфраструктуру, інтегруючись у міську мережу та забезпечуючи швидкий транзит на значні відстані. Легке метро, у свою чергу, є проміжним варіантом між трамваєм та метрополітенем: воно може мати як підземні, так і наземні чи естакадні ділянки, часто з виділеними коліями, що забезпечує високу швидкість і пропускну здатність, але з меншими інвестиційними витратами порівняно з традиційним метро. Ці системи сприяють розширенню транспортних можливостей, зменшенню використання приватного автотранспорту та поліпшенню екологічної ситуації в містах.

1.2. Особливості функціонування та правові засади

Кожен із зазначених видів міського електротранспорту має свої унікальні особливості експлуатації, технічні характеристики та правові засади функціонування, що вимагають ретельної уваги з боку регуляторних органів. Діяльність міського електротранспорту регулюється суворими стандартами безпеки, екологічними вимогами та нормами доступності. Безпека пасажирських перевезень є пріоритетом, що охоплює як технічний стан рухомого складу та інфраструктури, так і кваліфікацію персоналу. Регулярні технічні огляди, діагностика та ремонт є обов'язковими. Екологічні стандарти вимагають мінімізації негативного впливу на навколишнє середовище, що досягається завдяки використанню електричної тяги та сучасних технологій. Доступність для осіб з обмеженими можливостями є також важливою вимогою, яка передбачає обладнання рухомого складу пандусами, спеціальними місцями та звуковими/візуальними оповіщеннями. Якість надання транспортних послуг визначається регулярністю руху, комфортом у салонах, чітким інформуванням пасажирів та ефективною роботою диспетчерських служб.

Важливим аспектом є те, що в Україні міський електротранспорт здебільшого належить до комунальної власності територіальних громад. Це означає, що його управління та фінансування здійснюються органами місцевого самоврядування. Зазвичай, експлуатацію забезпечують комунальні підприємства (наприклад, "Київпаstrans", "Львівелектротранс"), які підпорядковуються міським радам. Така форма власності дозволяє забезпечувати соціальну орієнтованість транспортних послуг, встановлювати доступні тарифи та інтегрувати електротранспорт у загальну стратегію розвитку міста.

Правову основу функціонування міського електротранспорту складає розгалужена система нормативно-правових актів. Центральне місце посідає Конституція України, що гарантує права громадян на вільне пересування. Детальніше регулювання здійснюється спеціалізованими законами, такими як Закон України «Про місцеве самоврядування в Україні», який визначає повноваження органів місцевого самоврядування у сфері транспорту. Ключовим актом є Закон України «Про міський електричний транспорт», що безпосередньо регулює організаційні, технічні та фінансові засади діяльності підприємств цієї галузі, включаючи питання безпеки руху, стандартизації, ліцензування та державного нагляду. Додатково застосовуються Закон України «Про автомобільний транспорт» (у частині, що стосується загальних принципів перевезень), а також численні підзаконні нормативні акти – постанови Кабінету Міністрів України, накази Міністерства інфраструктури (раніше – Міністерства транспорту та зв'язку), рішення місцевих рад, що деталізують технічні, організаційні та фінансові аспекти діяльності підприємств міського електротранспорту, тарифоутворення, правила перевезень пасажирів та багажу, тощо.

2. Порядок надання транспортних послуг засобами міського електротранспорту

Порядок надання транспортних послуг міським електротранспортом регламентується комплексом нормативно-правових актів, що встановлюють вимоги до організації перевезень, прав та обов'язків перевізників і пасажирів, стандартів якості обслуговування. Транспортна послуга у цій сфері визначається

як діяльність з переміщення пасажирів засобами міського електротранспорту за встановленими маршрутами та розкладами руху.

1. Отримання ліцензії та дозволів

Підприємство міського електротранспорту повинно отримати відповідні ліцензії та дозволи на здійснення пасажирських перевезень від органів місцевого самоврядування

2. Затвердження маршрутів

Маршрути руху електротранспорту затверджуються виконавчими органами міських рад на підставі транспортної схеми міста та потреб населення

3. Встановлення розкладу руху

Підприємство розробляє та оприлюднює розклади руху транспортних засобів з урахуванням інтенсивності пасажиропотоку у різні години доби

4. Оформлення проїзних документів

Пасажири придбавають квитки, проїзні картки або використовують електронні системи оплати проїзду відповідно до встановлених тарифів

5. Здійснення перевезення

Безпосереднє надання транспортної послуги з дотриманням правил перевезення, вимог безпеки та стандартів якості обслуговування

Підприємства міського електротранспорту зобов'язані забезпечувати регулярність руху транспортних засобів відповідно до затвердженого розкладу, технічну справність рухомого складу, безпеку перевезень, інформування пасажирів про маршрути, розклади та тарифи, а також доступність послуг для всіх категорій населення, включаючи осіб з інвалідністю.

Правила надання послуг пасажирського транспорту встановлюють, що перевізник несе відповідальність за життя та здоров'я пасажирів, своєчасність доставки, а також за збереження багажу та ручної поклажі.

Пасажири міського електротранспорту мають право на: отримання транспортної послуги належної якості; безпеку під час перевезення; своєчасне інформування про зміни у маршрутах та розкладах; пільговий або безоплатний проїзд у випадках, передбачених законодавством; відшкодування збитків у разі порушення умов перевезення або заподіяння шкоди здоров'ю.

Контроль за дотриманням правил надання транспортних послуг здійснюють органи місцевого самоврядування, спеціалізовані контролюючі органи, а також громадські організації споживачів. Порухення встановлених правил може призвести до адміністративної або цивільно-правової відповідальності перевізника.

3. Функції уповноважених центральних органів виконавчої влади у сфері міського електричного транспорту

Державне регулювання сфери міського електротранспорту здійснюється через систему центральних органів виконавчої влади, кожен з яких виконує специфічні функції відповідно до своєї компетенції. Основним органом, що формує та реалізує державну політику у сфері транспорту, є *Міністерство інфраструктури України*. До його повноважень належить розробка нормативно-правових актів, що регулюють діяльність міського електротранспорту, встановлення загальнодержавних стандартів якості транспортних послуг, координація діяльності підприємств галузі, а також представництво інтересів України у міжнародних транспортних організаціях, такі, як:

1) Міністерство інфраструктури

- Формування державної політики у транспортній сфері
- Розробка нормативно-правової бази
- Встановлення стандартів якості послуг
- Координація роботи галузі
- Міжнародне співробітництво

2) Державна служба України з безпеки на транспорті

- Контроль за дотриманням правил безпеки
- Ліцензування певних видів діяльності
- Розслідування транспортних подій
- Проведення перевірок підприємств
- Застосування санкцій за порушення

3) Національна комісія з регулювання енергетики

- Регулювання тарифів на електроенергію
- Контроль за розрахунками з енергопостачальниками
- Захист інтересів споживачів електроенергії
- Вирішення спорів між учасниками ринку

Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) здійснює державний нагляд (контроль) у сфері транспорту, зокрема контролює додержання вимог законодавства щодо безпеки руху та експлуатації міського електротранспорту, проводить розслідування транспортних подій та аварій, видає дозволи та ліцензії на окремі види діяльності у транспортній сфері.

Важливу роль відіграє Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (НКРЕКП), яка регулює тарифи на електроенергію для підприємств міського електротранспорту, що безпосередньо впливає на собівартість транспортних послуг та формування тарифів на проїзд. Міністерство фінансів України бере участь у формуванні бюджетної політики щодо фінансування та субсидування міського електротранспорту, встановлює правила обліку та звітності для комунальних підприємств.

Координація діяльності різних органів виконавчої влади здійснюється через міжвідомчі робочі групи, консультативно-дорадчі органи та спільні наради, що дозволяє забезпечити комплексний підхід до регулювання сфери міського електротранспорту та врахування інтересів усіх заінтересованих сторін.

4. Повноваження органів місцевого самоврядування щодо регулювання діяльності міського електротранспорту

Органи місцевого самоврядування (ОМС) відіграють ключову роль у регулюванні діяльності міського електричного транспорту (МЕТ), оскільки відповідно до Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» організація транспортного обслуговування населення належить до питань місцевого значення. Це означає, що саме на місцевому рівні приймаються стратегічні та оперативні рішення, що визначають функціонування та розвиток

трамвайних і тролейбусних систем. **Міські ради** та їх виконавчі органи наділені широкими повноваженнями у цій сфері, що охоплюють організаційні, фінансові, контрольні та регуляторні функції, спрямовані на забезпечення безперервного, безпечного та ефективного транспортного сполучення для мешканців міста. Комплексність цих повноважень дозволяє муніципальній владі адаптувати транспортну систему до унікальних потреб та викликів кожної окремої громади, враховуючи її економічні, соціальні та екологічні особливості.

До виключної компетенції міських рад належить: затвердження програм розвитку міського електротранспорту та виділення коштів на їх реалізацію з місцевого бюджету; встановлення тарифів на перевезення пасажирів міським електротранспортом; затвердження переліку пільгових категорій громадян та умов їх безоплатного або пільгового проїзду; прийняття рішень про створення, реорганізацію або ліквідацію комунальних підприємств міського електротранспорту. Ці рішення є фундаментальними для формування стратегії розвитку МЕТ та визначення його соціальної спрямованості.

4.1. Основні функції органів місцевого самоврядування

Нормотворча функція

ОМС активно здійснюють нормотворчу діяльність у сфері міського електротранспорту, приймаючи місцеві нормативно-правові акти, що регламентують його функціонування. Це включає розробку та затвердження правил користування міським електротранспортом, які деталізують права та обов'язки пасажирів, порядок провезення багажу, правила поведінки в салоні транспортного засобу. Також до цієї функції належить прийняття положень про організацію пасажирських перевезень, що визначають вимоги до перевізників, стандарти якості транспортних послуг (наприклад, щодо регулярності руху, чистоти салонів, рівня комфорту, доступності для маломобільних груп населення), а також механізми контролю за їх дотриманням. Ці нормативні акти є основою для забезпечення порядку та безпеки на транспорті.

Організаційна функція

У рамках організаційної функції міські ради та їх виконавчі органи несуть відповідальність за формування оптимальної маршрутної мережі міського

електротранспорту. Це передбачає не лише затвердження існуючих маршрутів, а й планування нових, їх коригування відповідно до змін у міській забудові, пасажиропотоках та потребах мешканців. Також ОМС визначають розклади руху, встановлюють місця зупинок та їх облаштування, координують роботу різних видів транспорту для створення єдиної, взаємопов'язаної транспортної системи міста. Важливою складовою є планування розвитку інфраструктури, що включає проектування та будівництво нових трамвайних ліній, тролейбусних мереж, депо, тягових підстанцій та інших об'єктів, необхідних для ефективного функціонування МЕТ.

Фінансова функція

Фінансова функція ОМС є однією з найважливіших, оскільки міський електротранспорт часто є дотаційною галуззю. Міські ради виділяють бюджетні кошти на утримання та розвиток МЕТ, що включає фінансування експлуатаційних витрат комунальних підприємств, компенсацію пільгових перевезень пасажирів, оновлення рухомого складу (придбання нових трамваїв та тролейбусів, модернізація існуючих), а також інвестиції в інфраструктурні проекти. Процеси бюджетного планування включають розробку та затвердження щорічних бюджетів, довгострокових фінансових планів, пошук додаткових джерел фінансування, таких як гранти, міжнародні програми або залучення інвестицій. Встановлення тарифів на проїзд також є частиною фінансової функції, яка балансує між економічною обґрунтованістю та соціальною доступністю.

Контрольна функція

Органи місцевого самоврядування здійснюють всебічний контроль за діяльністю комунальних підприємств міського електротранспорту. Цей контроль охоплює перевірку дотримання законодавства, стандартів якості надання транспортних послуг, ефективності використання бюджетних коштів та цільового призначення майна. Механізми контролю включають проведення регулярних перевірок, аудитів, моніторинг показників роботи (наприклад, дотримання графіків руху, кількості поломок, скарг пасажирів), а також розгляд звернень громадян. За результатами контролю можуть застосовуватися заходи

впливу, спрямовані на усунення виявлених недоліків та підвищення ефективності роботи підприємств.

4.2. *Оперативне управління та взаємодія*

Виконавчі органи міських рад — міські, районні в містах державні адміністрації або виконавчі комітети — здійснюють оперативне управління міським електротранспортом. Вони забезпечують виконання рішень міської ради, що стосуються МЕТ, управляють комунальними підприємствами міського електротранспорту через призначення керівництва, затвердження їх статутів та фінансових планів. До їхніх повноважень також входить організація поточного планування перевезень, включаючи щоденне регулювання руху, реагування на надзвичайні ситуації, взаємодія з іншими органами влади (наприклад, поліцією, дорожньо-експлуатаційними службами) та громадськістю.

Взаємодія з комунальними підприємствами є постійною та багатогранною. Виконавчі органи міських рад координують їхню діяльність, контролюють виконання виробничих планів, забезпечують фінансову підтримку та вирішують поточні питання, що виникають у процесі експлуатації електротранспорту. Це дозволяє забезпечувати стабільність роботи системи та її розвиток відповідно до загальноміських стратегій.

4.3. *Механізми регулювання та громадська участь*

Статтею 30 Закону України «Про місцеве самоврядування в Україні» встановлено, що організація транспортного обслуговування населення є питанням виключної компетенції сільських, селищних, міських рад.

Важливим інструментом регулювання є договори на надання транспортних послуг, які укладаються між органами місцевого самоврядування та підприємствами міського електротранспорту. У таких договорах детально визначаються обсяги перевезень на кожному маршруті, стандарти якості послуг (наприклад, інтервал руху, температурний режим в салоні, наявність інформації для пасажирів), розмір фінансування (як дотацій, так і компенсацій за пільгові перевезення), відповідальність сторін за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, а також механізми контролю за виконанням цих зобов'язань. Ці

договори забезпечують прозорість та підзвітність у відносинах між міською владою та перевізниками.

Органи місцевого самоврядування також активно взаємодіють з громадськістю. Це включає проведення публічних обговорень проєктів змін у транспортній схемі міста, консультацій щодо встановлення або зміни тарифів, а також залучення мешканців до процесу планування розвитку МЕТ. Враховуються пропозиції та зауваження громадян щодо покращення роботи міського електротранспорту, його доступності, комфорту та безпеки. Механізми громадської участі можуть включати громадські слухання, онлайн-опитування, роботу консультативних рад та робочих груп. Це забезпечує легітимність та соціальну орієнтованість прийнятих рішень.

5. Тарифна політика у сфері транспортних послуг, що надаються засобами міського електротранспорту

Тарифна політика у сфері міського електричного транспорту (МЕТ) є одним з найбільш складних, багатофакторних та соціально чутливих аспектів регулювання цієї важливої галузі. Вона безпосередньо впливає на доступність транспортних послуг для населення, фінансову стабільність комунальних підприємств, якість та безпеку перевезень, а також на загальний розвиток міської інфраструктури. Тариф на перевезення пасажирів МЕТ — це ціна транспортної послуги, що встановлюється органами місцевого самоврядування (ОМС) на підставі комплексу факторів: економічно обґрунтованих розрахунків собівартості перевезень, соціальних факторів (платоспроможність населення), а також фінансових можливостей місцевого бюджету щодо дотацій та компенсацій.

Формування тарифної політики вимагає делікатного балансування між економічною доцільністю та соціальною справедливістю. Занадто високі тарифи можуть зробити транспорт недоступним для значної частини населення, тоді як занадто низькі — призводять до хронічного недофінансування галузі, занепаду інфраструктури та погіршення якості послуг. Таким чином, ОМС несуть

величезну відповідальність за визначення оптимального рівня тарифів, який би дозволив підприємствам функціонувати та розвиватися, одночасно забезпечуючи соціально прийнятну вартість проїзду для мешканців.

Процедура встановлення тарифів на послуги міського електротранспорту є багатоетапною та регламентованою. Вона починається з ретельного розрахунку комунальним підприємством МЕТ так званого економічно обґрунтованого тарифу. Цей розрахунок базується на детальній калькуляції всіх прямих та непрямих витрат, пов'язаних з наданням послуг перевезення. До ключових статей витрат, які враховуються при формуванні тарифу, належать:

- 1) Витрати на електроенергію - ця стаття зазвичай становить значну частку, в середньому 20-30% від загальних операційних витрат. Вона включає вартість електроенергії, спожитої рухомим складом (трамваями, тролейбусами), а також для освітлення депо, ремонтних майстерень, зупинок та інших інфраструктурних об'єктів. Розрахунок враховує обсяги споживання, середньозважену ціну електроенергії, а також диференційовані тарифи (день/ніч) та можливі пікові навантаження.
- 2) Заробітна плата працівників та нарахування. Ця стаття є однією з найбільших, коливаючись у межах 35-40% від собівартості. Вона охоплює заробітну плату водіїв, кондукторів, слюсарів, механіків, диспетчерів, адміністративного персоналу та інших працівників підприємства, а також відрахування на єдиний соціальний внесок (ЄСВ) та інші обов'язкові платежі.
- 3) Утримання та ремонт рухомого складу. Складає близько 15-20% витрат. Це включає вартість запасних частин, матеріалів, мастил, паливно-мастильних матеріалів для службового транспорту, а також послуги з технічного обслуговування, поточного та капітального ремонту трамваїв і тролейбусів. Сюди ж входять витрати на мийку та прибирання салонів.
- 4) Утримання інфраструктури. До цієї категорії відносяться витрати на обслуговування та ремонт контактної мережі, трамвайних колій, тягових підстанцій, депо, ремонтних майстерень, диспетчерських пунктів, зупинок

та павільйонів. Включає матеріали, роботи, амортизацію основних фондів інфраструктури.

- 5) Амортизація основних засобів. Розраховується як відрахування на відшкодування вартості зносу основних засобів (рухомого складу, будівель, споруд, обладнання) з метою їх подальшого відтворення.
- 6) Адміністративні та інші операційні витрати. Охоплює витрати на управління підприємством, оренду приміщень, зв'язок, інформаційні послуги, охорону праці, навчання персоналу, податки та збори (крім ЄСВ), страхові платежі, банківські послуги, юридичне та бухгалтерське супроводження тощо.

Кожен з цих компонентів детально розраховується на основі фактичних даних попередніх періодів, прогнозованих обсягів перевезень, інфляційних очікувань, цін на енергоносії та матеріали, а також запланованих інвестиційних програм. Історично тарифна політика у сфері міського електротранспорту в Україні пройшла значну еволюцію. За радянських часів тарифи були вкрай низькими (наприклад, 3-5 копійок за проїзд), що повністю компенсувалося масштабними державними дотаціями. Після розпаду СРСР та переходу до ринкової економіки, державне фінансування різко скоротилося, і підприємства МЕТ зіткнулися з необхідністю покривати зростаючі витрати за рахунок власної діяльності. Це призвело до поступового, але неухильного зростання тарифів протягом 1990-х та 2000-х років, часто викликаючи невдоволення населення.

Проблема пільгових перевезень завжди була каменем спотикання. Законодавство України передбачає широкий перелік категорій громадян, які мають право на безоплатний або пільговий проїзд. Витрати на такі перевезення мали б компенсуватися з державного або місцевих бюджетів, проте на практиці компенсації часто були неповними або надходили із затримками, створюючи додатковий фінансовий тягар для підприємств МЕТ. В останні десятиліття спостерігалися спроби реформування системи компенсацій та запровадження монетизації пільг, але ці процеси ще не були повністю реалізовані.

З початку 2000-х років активно обговорювалася необхідність запровадження більш гнучких тарифоутворюючих механізмів, які б враховували не лише

собівартість, а й соціально-економічні умови в регіонах, а також стимулювали модернізацію галузі.

5.1. Міжнародний досвід та порівняльний аналіз

Порівняльний аналіз тарифної політики МЕТ у різних країнах світу показує значне розмаїття підходів. У багатьох європейських містах тарифи на проїзд є відносно високими, проте це компенсується високою якістю послуг, широкою мережею, інтеграцією різних видів транспорту та значними бюджетними субсидіями. Наприклад, у країнах Західної Європи часто застосовуються зонові тарифи, проїзні на тривалий термін, що дозволяють заощаджувати, а також спеціальні тарифи для туристів. У той же час, частка покриття витрат за рахунок тарифів може становити лише 30-50%, а решта — це державні та муніципальні дотації.

В інших країнах, зокрема тих, що розвиваються, тарифи можуть бути нижчими, але часто це відбувається за рахунок недостатнього фінансування модернізації та розвитку, що призводить до застарілого рухомого складу та низької якості послуг. Деякі міста активно впроваджують прогресивні моделі, такі як "тариф за кілометр", або "тариф за час", що стимулює більш ефективне використання громадського транспорту. Досвід сусідніх країн, таких як Польща чи Чехія, показує успішне поєднання міських дотацій з інвестиціями у сучасні трамвайні та тролейбусні системи, що робить громадський транспорт привабливим для пасажирів.

5.2. Процедура затвердження тарифів та громадські слухання

Після розрахунку економічно обґрунтованого тарифу, комунальне підприємство подає відповідне обґрунтування до виконавчого органу міської ради (зазвичай це Департамент транспорту або відповідне Управління). Цей орган проводить експертизу поданих розрахунків, перевіряє їхню достовірність, обґрунтованість та відповідність нормативно-правовим актам. Для забезпечення об'єктивності можуть залучатися незалежні експерти або аудиторські фірми.

Важливою складовою процесу затвердження є *громадські слухання* та обговорення. Проект рішення про встановлення тарифу підлягає обов'язковому оприлюдненню (на офіційному сайті міської ради, у місцевих ЗМІ) з метою

отримання зауважень та пропозицій від громадськості. Громадські слухання надають можливість мешканцям міста, представникам громадських організацій, експертам висловити свою думку щодо запропонованих тарифів, навести аргументи "за" або "проти", а також запропонувати альтернативні шляхи вирішення проблеми. Виконавчий комітет враховує результати обговорень та готує проєкт рішення для розгляду міською радою. Міська рада, після всебічного обговорення на пленарному засіданні, приймає остаточне рішення про встановлення тарифу, яке обов'язково публікується.

5.3. *Механізми бюджетного субсидування та проблеми недофінансування*

Однією з ключових особливостей тарифної політики в Україні є те, що фактичний тариф, який сплачують пасажери, майже завжди нижчий за економічно обґрунтований. Ця різниця покривається за рахунок бюджетних дотацій, що є формою соціальної підтримки населення та забезпечення доступності громадського транспорту. Механізми бюджетного субсидування можуть включати прямі дотації комунальним підприємствам на покриття збитків від перевезень за встановленими тарифами, компенсацію пільгових перевезень, а також фінансування капітальних витрат на оновлення рухомого складу та інфраструктури.

Незважаючи на наявність цих механізмів, галузь МЕТ в Україні часто стикається з хронічною проблемою недофінансування. Неповна або несвоєчасна компенсація пільгових перевезень, недостатні обсяги дотацій, які не покривають реальних економічно обґрунтованих витрат, призводять до дефіциту коштів на підприємствах. Це, в свою чергу, ускладнює своєчасне оновлення рухомого складу, проведення якісного ремонту, підтримку інфраструктури в належному стані та підвищення заробітної плати працівників. Наслідком є зниження якості послуг, зростання аварійності, відтік кваліфікованих кадрів та загальне погіршення стану міського електротранспорту. Проблема крос-субсидування, коли прибуткові види діяльності підприємства (наприклад, здача в оренду майна або рекламні площі) використовуються для покриття збитків від основної діяльності з перевезення, також свідчить про системні проблеми фінансування.

Пільгові перевезення: Законодавством України передбачено численні категорії громадян, які мають право на безоплатний або пільговий проїзд міським електротранспортом (ветерани війни, особи з інвалідністю, пенсіонери, діти, студенти тощо). Витрати на такі перевезення мають компенсуватися з державного бюджету, але на практиці компенсація часто є неповною, що створює додаткове фінансове навантаження на місцеві бюджети та підприємства МЕТ.

5.4. Вплив тарифної політики на якість послуг та соціальні аспекти

Тарифна політика має прямий і опосередкований вплив на якість транспортних послуг. Достатній рівень тарифів або адекватні дотації дозволяють підприємствам інвестувати у оновлення парку, покращення технічного стану рухомого складу, підвищення комфорту в салонах, запровадження сучасних систем інформування пасажирів, а також у навчання та мотивацію персоналу. І навпаки, занижені тарифи та недофінансування неминуче призводять до зниження стандартів обслуговування, застарілості транспортних засобів, нерегулярності руху та загального погіршення іміджу громадського транспорту. Соціальні аспекти доступності транспорту є фундаментальними. Міський електротранспорт є не просто засобом пересування, а й важливою складовою соціальної інфраструктури, що забезпечує мобільність населення, доступ до робочих місць, освіти, медичних та культурних закладів. Неспроможність забезпечити доступний громадський транспорт може мати негативні наслідки для соціальної інтеграції, збільшувати соціальну нерівність та створювати додаткові перешкоди для вразливих верств населення. Тому тарифна політика завжди має враховувати платоспроможність громадян та передбачати соціальні механізми підтримки, такі як пільгові проїзні квитки для певних категорій.

5.5. Сучасні інновації: електронні системи та інтеграція

Сучасні тенденції у тарифній політиці в Україні та світі спрямовані на запровадження інноваційних рішень, які підвищують ефективність, зручність та прозорість оплати проїзду. Це включає:

- 1) Диференційовані тарифи. Запровадження різних тарифів залежно від способу оплати (одноразові квитки, електронні картки, банківські картки),

тривалості проїзду (часові квитки), абонементів на різні періоди (денні, тижневі, місячні, річні проїзні), що дозволяє пасажиром обирати найбільш вигідний варіант.

- 2) Електронні системи оплати проїзду. Впровадження безготівкової оплати за допомогою електронних транспортних карток, банківських карток (включно з безконтактними технологіями), QR-кодів, мобільних додатків. Це не лише підвищує зручність для пасажирів, а й дозволяє вести точний облік пасажиропотоку та доходів, мінімізувати ризики корупції та оптимізувати роботу кондукторів або контролерів.
- 3) Інтегровані системи оплати. Створення єдиної системи оплати проїзду, яка дозволяє використовувати один і той же проїзний документ (електронну картку, мобільний додаток) для різних видів громадського транспорту (трамвай, тролейбус, автобус, метро, маршрутне таксі). Це значно підвищує зручність для пасажирів, які здійснюють пересадки, та сприяє створенню єдиної транспортної мережі міста.
- 4) Соціальні проїзні квитки. Розробка та запровадження спеціальних проїзних квитків для малозабезпечених верств населення, студентів, школярів за пільговими тарифами або на безоплатній основі.

Ці інновації не лише модернізують систему оплати, а й надають ОМС цінні дані для аналізу пасажиропотоків, оптимізації маршрутів та планування подальшого розвитку МЕТ.

Однією з ключових вимог до сучасної тарифної політики є її *прозорість*. Весь процес формування, обґрунтування та затвердження тарифів має бути відкритим та зрозумілим для громадськості. Це передбачає публікацію всіх розрахунків, обговорень та рішень, що стосуються тарифів. Прозорість підвищує довіру населення до дій міської влади та сприяє конструктивному діалогу.

Майбутні тенденції у тарифній політиці МЕТ, ймовірно, включатимуть подальше поглиблення інтеграції з іншими видами транспорту, запровадження моделей "мобільність як послуга" (MaaS), де пасажир сплачує не за окремі поїздки, а за комплексні транспортні рішення. Можливе також більш активне використання "динамічного ціноутворення" на основі попиту та пропозиції, хоча

це може бути соціально чутливим. Зростатиме роль екологічної складової — наприклад, зниження тарифів для стимулювання переходу з особистого авто на громадський транспорт, або врахування "зелених" технологій у розрахунках собівартості. Ключовим залишатиметься завдання знайти оптимальний баланс між фінансовою стійкістю підприємств, доступністю послуг для всіх верств населення та постійним підвищенням якості та комфорту міського електротранспорту.

Правове регулювання діяльності міського електротранспорту в Україні знаходиться на етапі трансформації, зумовленої процесами децентралізації, євроінтеграції та необхідністю модернізації галузі. Міський електротранспорт залишається ключовим елементом транспортної системи українських міст, забезпечуючи щоденні потреби у пересуванні мільйонів громадян. Ефективне правове регулювання цієї сфери має критичне значення для забезпечення доступності, безпеки та якості транспортних послуг.

Основні напрямки розвитку правового регулювання міського електротранспорту включають законодавчу реформу — прийняття нового комплексного закону про міський електротранспорт, що враховуватиме сучасні реалії та європейські стандарти; удосконалення механізмів фінансування через запровадження прозорих формул розрахунку тарифів, забезпечення повної компенсації пільгових перевезень, створення механізмів залучення приватних інвестицій; підвищення якості та безпеки шляхом встановлення чітких стандартів, запровадження системи сертифікації, посилення контролю.

Питання для самоконтролю

1. Назвіть основний нормативно-правовий акт (закон) України, що визначає поняття та засади діяльності міського електричного транспорту.
2. Які ключові складові елементи (види транспорту та інфраструктури) включає в себе поняття «міський електричний транспорт» згідно з чинним законодавством?
3. Який уповноважений центральний орган виконавчої влади (ЦОВВ) відповідає за формування державної політики та здійснення державного нагляду у сфері міського електротранспорту?

4. Назвіть три основні повноваження органів місцевого самоврядування (ОМС) щодо регулювання діяльності міського електротранспорту на території відповідної громади.
5. Який документ вважається підтвердженням укладення договору перевезення пасажирів і які основні обов'язки виникають у перевізника перед пасажиром?
6. Який орган влади (центральний чи місцевий) має виключне право встановлювати тарифи на проїзд у міському електротранспорті?
7. Опишіть, яким чином законодавство регулює компенсацію за пільговий проїзд окремих категорій громадян у міському електротранспорті.
8. Яка роль економічного обґрунтування у процесі формування та перегляду тарифної політики на послуги міського електротранспорту?
9. Які санкції або види відповідальності передбачені для перевізників за порушення встановленого порядку надання транспортних послуг?
10. Як органи місцевого самоврядування використовують свої повноваження для організації та оптимізації маршрутної мережі міського електротранспорту?

ТЕМА 10. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ДІЯЛЬНОСТІ ТРУБОПРОВІДНОГО ТРАНСПОРТУ

1. Поняття та система трубопровідного транспорту.
2. Повноваження суб'єктів управління трубопровідним транспортом.
3. Правові основи діяльності трубопровідного транспорту.
4. Особливості господарської діяльності на трубопровідному транспорті.

Діяльність трубопровідного транспорту, що включає транспортування нафти, газу, води та інших продуктів по трубопроводах, є стратегічно важливою галуззю для економіки будь-якої держави. З огляду на його високу капіталомісткість, потенційні екологічні ризики та критичне значення для енергетичної безпеки, правове регулювання цієї сфери є надзвичайно складним і багатоаспектним.

Метою правового регулювання є забезпечення безпечної, ефективної та надійної експлуатації трубопровідних систем, захист прав споживачів, збереження довкілля, а також створення прозорих умов для інвестицій та конкуренції. Правові норми охоплюють всі стадії життєвого циклу трубопроводу: від проектування та будівництва до експлуатації, ремонту, модернізації та, зрештою, виведення з експлуатації.

Основними аспектами регулювання є: отримання дозвільної документації на будівництво (включаючи відведення земель та отримання екологічних дозволів), дотримання технічних стандартів та норм безпеки при проектуванні, будівництві та експлуатації (наприклад, ДБН, ГОСТи, ISO стандарти), регулювання тарифів на транспортування, забезпечення доступу до трубопровідних систем для різних користувачів, а також визначення відповідальності за порушення та аварії. Важливе місце займають правові норми щодо екологічної безпеки, контролю викидів, зливів, та утилізації відходів, а також плани реагування на надзвичайні ситуації.

Національне законодавство України, що регулює цю сферу, включає положення Кодексу України про надра, Закону України «Про трубопровідний транспорт», Закону України «Про нафту і газ», а також численні підзаконні акти, що деталізують технічні, екологічні та експлуатаційні вимоги. Міжнародні угоди, зокрема ті, що стосуються транзиту енергоносіїв, також відіграють ключову роль, встановлюючи рамки співпраці та вирішення спорів між державами.

Практичне застосування правових норм вимагає від операторів трубопровідного транспорту постійного моніторингу відповідності, інвестування у сучасні технології безпеки та діагностики, навчання персоналу та впровадження систем управління ризиками. Це забезпечує не лише дотримання закону, а й сталість бізнесу та довіру суспільства. Прикладом технічного регулювання є вимоги до товщини стінок труб, тиску в системі, використання антикорозійних покриттів та систем автоматичного відключення в разі виявлення витоків, що безпосередньо впливають на безпеку експлуатації та мінімізацію ризиків техногенних катастроф.

1. Поняття та система трубопровідного транспорту

Трубопровідний транспорт являє собою особливий вид транспорту, який забезпечує передачу на значні відстані різноманітних середовищ через систему трубопроводів. Цей вид транспорту призначений для транспортування рідких, газоподібних речовин, а також твердих матеріалів у вигляді суспензій або пульп. Завдяки своїм унікальним технічним характеристикам, таким як безперервність, висока пропускна здатність та економічність, трубопровідний транспорт посідає важливе стратегічне місце в транспортній інфраструктурі та енергетичній безпеці багатьох країн світу, включаючи Україну. Його функціонування базується на принципах створення різниці тисків, що забезпечує постійний потік речовини по замкнутій системі труб.

Основними видами трубопроводів, що функціонують у сучасній транспортній системі, є:

- Нафтопроводи — системи для транспортування сирової нафти від місць видобутку (родовищ) до нафтопереробних заводів та нафтопродуктів (бензин, дизельне паливо, мазут) до споживачів або портів для експорту. Вони можуть вимагати підігріву для транспортування високов'язких сортів нафти.
- Газопроводи — мережі для переміщення природного газу, зрідженого нафтового газу (ЗНГ) та інших газоподібних середовищ від газових родовищ, газопереробних заводів до розподільчих станцій та кінцевих споживачів (промисловість, комунальне господарство). Часто працюють під високим тиском і обладнані компресорними станціями для підтримки необхідного тиску.
- Водопроводи — системи, що забезпечують подачу питної води для населення та технічної води для промислових потреб, а також відведення стічних вод. Включають магістральні водогони та розгалужені мережі водопостачання і каналізації.

- Пульпопроводи — спеціалізовані трубопроводи для транспортування гідросумішей (пульп) твердих матеріалів (наприклад, вугілля, рудних концентратів, будівельних відходів) у рідкому середовищі. Використовуються у гірничодобувній та переробній промисловості.
- Продуктопроводи — трубопроводи, призначені для переміщення різноманітних хімічних продуктів, аміаку, спиртів та інших специфічних рідких речовин, що вимагають особливих умов транспортування та підвищених заходів безпеки.
- Вуглекислотні та водневі трубопроводи — перспективні напрямки, що розвиваються для транспортування уловленого вуглекислого газу для зберігання або використання, а також водню як екологічно чистого енергоносія майбутнього.

Система трубопровідного транспорту має складну ієрархічну структуру та включає два основні типи трубопроводів, що відрізняються своїм призначенням, масштабом та технічними характеристиками. Магістральні трубопроводи є ключовими елементами глобальної та національної енергетичної інфраструктури. Вони призначені для транспортування великих обсягів продукції (нафти, газу, води) на значні відстані, часто між регіонами або країнами, і є основою для забезпечення енергетичної незалежності та торговельних відносин. Ці системи характеризуються великим діаметром труб (до 1420 мм для газопроводів), високим робочим тиском та обладнані потужними насосними (для рідин) або компресорними (для газів) станціями, лінійними крановими вузлами, системами очищення та контролю. Правове регулювання їх діяльності в Україні здійснюється згідно з Законом України "Про трубопровідний транспорт". На противагу цьому, Промислові трубопроводи (також їх називають технологічними, локальними або місцевими) забезпечують транспортування середовищ в межах промислових підприємств, населених пунктів або на невеликі відстані, з'єднуючи окремі об'єкти (наприклад, нафтобази з заправками, цехи заводу). Вони, як правило, мають менші технічні параметри, діаметр труб та робочий тиск, і їх експлуатація регулюється

переважно внутрішніми правилами безпеки та галузевими нормативними актами.

Трубопровідний транспорт характеризується рядом важливих переваг, що визначають його значення для сучасної економіки та роблять його часто незамінним:

1. Висока пропускна здатність та безперервність — трубопроводи дозволяють транспортувати величезні обсяги продукції (мільйони тонн нафти або мільярди кубометрів газу на рік) безперервно, цілодобово, незалежно від погодних умов, сезону або дорожнього трафіку. Це забезпечує стабільне та прогнозоване постачання, мінімізуючи логістичні ризики та значно знижуючи питомі витрати на транспортування на великі відстані порівняно з іншими видами транспорту.
2. Надійність та безпека — завдяки закритій, герметичній системі транспортування продукції мінімізуються ризики втрат (випаровування, розлив, розкрадання) та зовнішнього втручання. Сучасні трубопроводи оснащені складними системами моніторингу, діагностики (наприклад, внутрішньотрубними дефектоскопами), автоматичного відключення та виявлення витоків, що дозволяє оперативно реагувати на аварійні ситуації та забезпечувати високий рівень безпеки як для вантажу, так і для навколишнього середовища.
3. Екологічність — порівняно з автомобільним або залізничним транспортом, трубопровідний транспорт має значно менший вуглецевий слід та вплив на довкілля. Відсутність постійних викидів продуктів згоряння під час експлуатації (за винятком роботи компресорних/насосних станцій, що часто електрифікуються) та низький рівень шуму є значними перевагами. Крім того, лінійні об'єкти трубопроводів займають менше земельних ресурсів, ніж мережі авто- чи залізниць аналогічної пропускної здатності.
4. Економічна ефективність — незважаючи на значні початкові капітальні вкладення у будівництво, експлуатаційні витрати трубопровідного транспорту є одними з найнижчих у розрахунку на одиницю об'єму та відстані. Це досягається за рахунок автоматизації процесів, мінімальної

потреби в людських ресурсах для управління та відсутності витрат на рухомий склад.

5. Стійкість до зовнішніх факторів — трубопроводи, особливо підземні, менш вразливі до складних погодних умов, стихійних лих та впливу дорожнього руху. Це забезпечує стабільність поставок навіть у складних кліматичних зонах.

Завдяки цим характеристикам трубопровідний транспорт став невід'ємною та критично важливою складовою енергетичної та транспортної інфраструктури України. Вітчизняна газотранспортна система (ГТС), що включає магістральні газопроводи, компресорні станції та підземні сховища газу, є однією з найбільших у Європі та має стратегічне значення, забезпечуючи як внутрішні потреби країни в природному газі, так і транзит енергоносіїв до країн Європейського Союзу. Модернізація та підтримка її ефективності є ключовим фактором для енергетичної безпеки регіону. Крім того, мережа нафтопроводів, зокрема трубопровід "Дружба" та інші відгалуження, відіграє важливу роль у постачанні сирової нафти до українських НПЗ та для транзиту. Розвиток, модернізація та забезпечення правової основи функціонування трубопровідної мережі залишаються стратегічним пріоритетом для сталого економічного зростання держави, забезпечення її енергетичної незалежності та інтеграції до світового та європейського енергетичного простору. Це також вимагає постійного вдосконалення законодавства та державного нагляду за дотриманням технічних та екологічних норм.

2. Повноваження суб'єктів управління трубопровідним транспортом

Управління трубопровідним транспортом в Україні здійснюється через комплексну систему державних органів, що забезпечують стратегічне регулювання, оперативний контроль та ефективну координацію діяльності у цій критично важливій для економіки та національної безпеки сфері. Ця система спрямована на створення стабільних умов для транспортування енергоносіїв та інших речовин, а також на захист інтересів держави, споживачів та операторів.

Центральним органом виконавчої влади, що відіграє ключову роль у формуванні та реалізації державної політики у сфері транспорту, є Міністерство інфраструктури України (МІУ). МІУ не лише визначає стратегічні напрями розвитку всієї транспортної галузі, включаючи трубопровідний транспорт, але й розробляє нормативно-правові акти, що регулюють його функціонування. Серед його повноважень – розробка та затвердження національних транспортних стратегій, координація діяльності підпорядкованих державних підприємств та установ, а також забезпечення імплементації міжнародних стандартів та директив Європейського Союзу, зокрема положень Третього енергетичного пакету, у вітчизняне законодавство. Це включає адаптацію технічних регламентів, безпекових стандартів та екологічних норм, що є життєво важливим для інтеграції української трубопровідної системи до європейської.

Вирішальну роль у регулюванні трубопровідного транспорту, особливо у сферах енергетики та комунальних послуг, відіграє *Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (НКРЕКП)*. Як незалежний регуляторний орган, НКРЕКП наділена широкими повноваженнями, що охоплюють встановлення прозорих правил функціонування ринків енергоносіїв, затвердження методологій формування та безпосереднє встановлення тарифів на транспортування газу, нафти та інших продуктів. Комісія також здійснює ліцензування діяльності операторів трубопровідного транспорту, встановлюючи чіткі критерії та умови для ведення такої діяльності, та проводить контроль за дотриманням ліцензійних умов та вимог законодавства. Завдяки своїй незалежності та регуляторним функціям, НКРЕКП забезпечує баланс інтересів усіх учасників ринку – споживачів, які потребують доступних та якісних послуг; операторів, яким необхідно покривати обґрунтовані витрати та отримувати достатній прибуток для інвестицій; та держави, яка прагне до енергетичної безпеки та економічного розвитку. Це сприяє підвищенню прозорості та справедливості у регуляторному процесі.

Безпосередню експлуатацію газотранспортної системи, що є однією з найбільших у Європі, здійснюють спеціалізовані оператори газотранспортних систем. Найбільшим таким оператором в Україні є ТОВ «Оператор

газотранспортної системи України» (ОГТСУ), створене у 2019 році в рамках процесу анбандлінгу – відокремлення діяльності з транспортування газу від його видобутку та постачання. Цей процес був запроваджений відповідно до вимог Третього енергетичного пакету ЄС, щоб забезпечити прозорість, недискримінаційний доступ до мережі та стимулювати конкуренцію на ринку газу. ОГТСУ несе повну відповідальність за безперебійне, безпечне та ефективне функціонування газотранспортної мережі, її технічне обслуговування (включаючи діагностику, поточні та капітальні ремонти, заходи з антикорозійного захисту), модернізацію інфраструктури та управління потужностями. Це включає диспетчеризацію потоків газу, забезпечення технічної готовності компресорних станцій, газовимірювальних станцій та лінійної частини трубопроводів, а також координацію з операторами сусідніх країн.

Повноваження суб'єктів управління трубопровідним транспортом є чітко визначеними та включають низку ключових функцій, що забезпечують комплексний підхід до розвитку та експлуатації галузі. До них належать:

1. Затвердження планів розвитку інфраструктури: розробка та схвалення середньострокових (наприклад, 5-річних) та довгострокових (наприклад, 10-річних) планів розвитку трубопровідних систем, що включають інвестиційні програми, проекти модернізації, розширення потужностей та будівництво нових об'єктів. Ці плани є основою для залучення інвестицій та забезпечення майбутніх потреб ринку.
2. Контроль за дотриманням технічних нормативів: моніторинг виконання державних будівельних норм (ДБН), державних стандартів України (ДСТУ), галузевих нормативних документів та правил безпеки, які регулюють проектування, будівництво, експлуатацію та ремонт трубопроводів. Це гарантує надійність та безпеку системи, запобігаючи аваріям та екологічним катастрофам.
3. Ліцензування діяльності суб'єктів господарювання: видача, переоформлення, призупинення та анулювання ліцензій на транспортування газу, нафти, нафтопродуктів та інших речовин

трубопроводами. Процес ліцензування передбачає оцінку фінансової спроможності, технічної бази та професійної кваліфікації компаній.

4. Встановлення тарифів на транспортування: розробка методологій та встановлення економічно обґрунтованих тарифів, які покривають операційні витрати, амортизацію, податки та забезпечують норму прибутку для інвестицій у розвиток інфраструктури. Тарифна політика має стимулювати ефективність та сприяти прозорості.
5. Моніторинг безпеки функціонування систем: регулярний контроль за станом трубопроводів, застосування сучасних технологій діагностики (наприклад, внутрішньотрубна інспекція, аеромоніторинг), аналіз ризиків, розробка та впровадження заходів з попередження аварій та ліквідації їх наслідків.
6. Врегулювання спорів між учасниками ринку: розгляд та вирішення конфліктних ситуацій, що виникають між операторами, постачальниками та споживачами у процесі транспортування, забезпечуючи дотримання контрактних зобов'язань та законодавчих норм.

Усі суб'єкти ринку природного газу, включаючи постачальників, споживачів та операторів, зобов'язані неухильно дотримуватися вимог Кодексу газотранспортної системи та Кодексу газорозподільних систем, затверджених НКРЕКП на виконання Закону України «Про ринок природного газу». Ці кодекси є основоположними документами, що детально регламентують правила доступу до мережі, порядок бронювання потужностей, комерційні умови транспортування, технічні вимоги до обладнання та технологічних процесів, а також процедури балансування системи. Дотримання цих кодексів є не лише обов'язковою умовою для отримання та підтримання ліцензій на здійснення діяльності, але й запорукою стабільного та передбачуваного функціонування всього газового ринку. Вони встановлюють механізми взаємодії між усіма учасниками, визначають відповідальність за порушення та забезпечують недискримінаційний підхід.

Система управління трубопровідним транспортом в Україні перебуває у процесі постійного вдосконалення та гармонізації з міжнародними стандартами

та кращими європейськими практиками. Це включає співпрацю з Європейською мережею операторів газотранспортних систем (ENTSOG), адаптацію директив та регламентів ЄС щодо енергетичного ринку, а також впровадження передових технологій управління та експлуатації. Метою цих зусиль є підвищення ефективності, надійності, безпеки та екологічності української трубопровідної інфраструктури, що, у свою чергу, сприяє зміцненню енергетичної безпеки держави, розвитку внутрішнього ринку та інтеграції до європейського енергетичного простору, підвищуючи конкурентоспроможність України як транзитної держави.

2. Правові основи діяльності трубопровідного транспорту

3.

Діяльність трубопровідного транспорту в Україні базується на комплексній системі нормативно-правових актів, що регулюють усі аспекти функціонування цієї стратегічно важливої галузі. Ця система охоплює як загальні законодавчі акти, так і спеціалізовані закони та підзаконні нормативні документи, що деталізують конкретні вимоги та процедури. Вона забезпечує правове поле для функціонування об'єктів критичної інфраструктури, гарантуючи безпеку, ефективність та надійність транспортування енергоносіїв та інших речовин.

Основним спеціальним законодавчим актом є *Закон України «Про трубопровідний транспорт»*, який був прийнятий з метою встановлення єдиних правових засад організації та здійснення діяльності у сфері транспортування рідких та газоподібних продуктів, а також визначення ролі держави у регулюванні цієї галузі. Цей закон окреслює загальні принципи функціонування трубопровідної системи, зокрема, класифікацію магістральних та промислових трубопроводів, принципи їх будівництва, експлуатації та ліквідації. Він визначає права та обов'язки операторів трубопровідного транспорту, користувачів його послуг, а також встановлює механізми державного регулювання, контролю та нагляду за дотриманням законодавства у цій сфері. Зокрема, закон передбачає

порядок створення та функціонування охоронних зон трубопроводів, що є критично важливим для забезпечення їхньої безперебійної та безпечної роботи. Крім спеціального законодавства, правове регулювання трубопровідного транспорту здійснюється на основі норм широкого спектру інших галузей права. До них належить норми Цивільного кодексу України, що регулюють договірні відносини, право власності на об'єкти трубопровідного транспорту, відшкодування шкоди. Земельний кодекс України є ключовим у питаннях виділення земель під будівництво та експлуатацію трубопроводів, встановлення сервітутів та обмежень щодо використання земельних ділянок, через які проходять трубопроводи. Також значну роль відіграють закони про охорону навколишнього природного середовища (наприклад, Закони України "Про охорону навколишнього природного середовища", "Про оцінку впливу на довкілля"), що встановлюють вимоги до екологічної безпеки, запобігання забрудненню та ліквідації його наслідків. Закони про промислову безпеку небезпечних виробничих об'єктів, містобудівну діяльність, а також про використання надр також є невід'ємною частиною правового каркасу.

Особливо важливими є підзаконні нормативно-правові акти, що деталізують правове регулювання та адаптують його до динамічних умов ринку. Серед них ключове значення мають *Кодекс газотранспортної системи та Кодекс газорозподільних систем*, затверджені Національною комісією, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (НКРЕКП). Ці документи є фундаментальними для функціонування газового ринку України та встановлюють вичерпні правила функціонування газотранспортної та газорозподільної інфраструктури відповідно. Вони регламентують процедури надання недискримінаційного доступу третіх сторін до мережі, порядок бронювання пропускної здатності, технічні вимоги до приєднання нових споживачів та виробників газу. Крім того, Кодекси детально описують процедури вимірювання обсягів газу, механізми балансування системи та врегулювання небалансів, що є критично важливим для забезпечення стабільності постачання та комерційної справедливості між учасниками ринку.

Дотримання цих кодексів є обов'язковою умовою для всіх суб'єктів ринку природного газу, включаючи операторів, постачальників та споживачів.

До важливих нормативних документів також належать *Правила постачання природного газу*, затверджені НКРЕКП, які комплексно регулюють відносини між постачальниками та споживачами природного газу. Ці правила визначають порядок укладання договорів постачання, права та обов'язки сторін, процедури зміни постачальника, вимоги до якості газу та послуг, а також механізми захисту прав споживачів та врегулювання спірних питань. Вони є основою для забезпечення надійного та безперебійного газопостачання домогосподарств та промислових споживачів. Поряд з цим, критичне значення має Методика розрахунку тарифів на транспортування, яка встановлює прозорі та економічно обґрунтовані принципи формування тарифної політики на основі витрат оператора та необхідності інвестицій у розвиток інфраструктури. Ця методика враховує експлуатаційні витрати, амортизацію, прибуток, який має забезпечити покриття капітальних витрат та привабити інвестиції, а також регуляторну базу активів, що дозволяє стимулювати операторів до ефективності та модернізації.

Центральним елементом правового регулювання комерційних відносин у сфері трубопровідного транспорту є договір транспортування вантажів (газу, нафти, аміаку, інших середовищ), який обов'язково укладається у письмовій формі між оператором трубопроводу та замовником послуг. Цей договір є основним юридичним документом, що фіксує взаємні права та обов'язки сторін. Він повинен чітко визначати предмет договору (наприклад, обсяги та якість продукції, що транспортується), строки транспортування, пункти приймання та здачі, тарифи та порядок розрахунків, права і обов'язки сторін (зокрема, щодо технічних умов, підтримання тиску, температурного режиму), умови прийняття-передачі продукції, відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язань (штрафні санкції, відшкодування збитків), а також порядок врегулювання спорів та форс-мажорні обставини, які можуть вплинути на виконання контракту. Існують різні типи договорів транспортування, включаючи договори на надання твердої (*firm*) та переривчастої (*interruptible*)

потужності, що дозволяє гнучко реагувати на потреби ринку та оптимізувати використання інфраструктури.

Законодавство України встановлює суворі вимоги до безпеки експлуатації трубопроводів, оскільки вони є об'єктами підвищеної небезпеки. Ці вимоги включають обов'язкові регулярні технічні огляди, діагностику стану обладнання за допомогою сучасних методів (наприклад, внутрішньотрубної дефектоскопії, ультразвукового контролю), своєчасні капітальні ремонти, заміну зношених ділянок трубопроводів та їх антикорозійний захист (наприклад, катодний захист). Особлива увага приділяється розробці та впровадженню планів локалізації та ліквідації аварій, а також постійному навчанню персоналу щодо дій у надзвичайних ситуаціях. Поряд з цим, вкрай важливе значення має екологічна відповідальність операторів — вони зобов'язані вживати всіх необхідних заходів для запобігання витокам небезпечних речовин, забрудненню ґрунтів, водних об'єктів та атмосферного повітря. Це включає використання сучасних систем моніторингу та виявлення витоків, впровадження найкращих доступних технологій. У разі аварій оператори зобов'язані негайно вживати заходів із локалізації, ліквідації наслідків та повного відшкодування заподіяної шкоди навколишньому середовищу та третім особам, що може бути значним фінансовим тягарем і стимулює до превентивних заходів.

Важливим напрямом розвитку правової бази є адаптація українського законодавства до норм Європейського Союзу відповідно до Угоди про асоціацію між Україною та ЄС та зобов'язань у рамках Договору про заснування Енергетичного Співтовариства. Цей процес передбачає імплементацію положень Третього енергетичного пакету ЄС, який є основою для функціонування єдиного енергетичного ринку Європи. Зокрема, йдеться про анбандлінг (відокремлення діяльності з транспортування газу від його видобутку та постачання), що забезпечує незалежність операторів газотранспортних систем. Це також включає недискримінаційний доступ третіх сторін до інфраструктури, що усуває монополію та сприяє конкуренції, прозорість тарифоутворення на основі економічно обґрунтованих витрат та захист прав споживачів. Така гармонізація підвищує конкурентоспроможність української транспортної системи,

забезпечує її інтеграцію у європейський енергетичний простір, створює сприятливі умови для залучення міжнародних інвестицій та посилює енергетичну безпеку країни через диверсифікацію джерел постачання та маршрутів транспортування.

4. Особливості господарської діяльності на трубопровідному транспорті

Трубопровідний транспорт є високоспецифічним видом господарської діяльності, що вирізняється низкою унікальних рис, зумовлених як його технологічною сутністю, так і економічними, екологічними та правовими аспектами. Ця діяльність полягає у професійному та систематичному наданні послуг з переміщення різноманітних продуктів — таких як нафта, природний газ, конденсат, нафтопродукти, аміак, вода та інші рідкі і газоподібні середовища — через складну систему магістральних та розподільних трубопроводів. Переміщення здійснюється від місць їх видобутку або виробництва до пунктів подальшої переробки, зберігання, споживання або експортних терміналів, забезпечуючи безперервний потік енергоресурсів та сировини.

Суб'єктами господарювання у сфері трубопровідного транспорту є кілька ключових категорій учасників ринку, кожен з яких виконує свою роль у забезпеченні функціонування системи. **Оператори трубопровідних систем** — це спеціалізовані підприємства, які мають відповідні ліцензії та дозволи на експлуатацію трубопровідної інфраструктури, її технічне обслуговування, ремонт, модернізацію, а також на безпосереднє надання послуг з транспортування. Вони відповідають за підтримку працездатності, безпеки та ефективності всієї мережі. **Вантажовідправники**, як правило, є виробниками або власниками продукції (наприклад, газовидобувні компанії, нафтопереробні заводи), які передають її оператору для транспортування. Вони відповідальні за підготовку продукції до транспортування (дотримання параметрів якості, тиску). **Вантажоодержувачі** — це кінцеві споживачі (промислові підприємства, теплокомуненерго, населення) або посередники (дистриб'ютори), що приймають продукцію в кінцевих пунктах транспортування. Взаємодія між цими суб'єктами

жорстко регламентується комплексною системою договірних відносин, заснованих на національному законодавстві та міжнародних нормах.

Основою комерційних взаємовідносин у цій сфері є договори перевезення (транспортування), які детально регламентують комерційні, технічні та юридичні умови надання послуг. Ці договори встановлюють не лише обсяги та строки транспортування продукції, але й детальні графіки постачання, необхідні параметри якості продукції на вході та виході із системи, чітко визначені тарифи та порядок оплати послуг. Крім того, вони містять положення щодо відповідальності сторін за невиконання або неналежне виконання договірних зобов'язань, процедури вимірювання та обліку переміщених обсягів з використанням стандартизованих засобів вимірювальної техніки, а також механізми врегулювання спорів, включаючи арбітражні процедури, та порядок дій у разі виникнення форс-мажорних ситуацій, таких як природні катаклізми або технічні аварії. Важливим елементом є також гарантії доступу до потужностей та недискримінаційні умови для всіх учасників ринку.

Господарська діяльність на трубопроводному транспорті характеризується низкою специфічних особливостей, що вимагають особливого підходу до її організації та регулювання. По-перше, це необхідність дотримання надзвичайно жорстких технічних стандартів та норм безпеки. Трубопроводи, особливо магістральні, працюють під високим тиском і транспортують потенційно небезпечні та корозійні речовини, тому вони повинні відповідати найвищим державним будівельним нормам (ДБН), правилам промислової безпеки, вимогам до якості матеріалів (наприклад, сталі для труб, ізоляційних покриттів) та обладнання (насосні та компресорні станції, запірні арматури). Обов'язковими елементами експлуатації є регулярні технічні огляди, неруйнівний контроль, діагностика внутрішньої поверхні труб (наприклад, за допомогою інтелектуальних інспекційних поршнів), випробування на міцність та герметичність, сертифікація обладнання та періодичне оновлення інфраструктури. По-друге, це безумовне виконання екологічних норм та стандартів. Оператори трубопроводних систем зобов'язані мінімізувати будь-які ризики витоків або аварій, які можуть призвести до значного забруднення

довкілля — ґрунтів, водних ресурсів, атмосферного повітря. Це вимагає впровадження сучасних систем моніторингу тиску та виявлення витоків, систем автоматичного відключення пошкоджених ділянок, а також розробки та реалізації планів ліквідації надзвичайних ситуацій та рекультивації земель у разі забруднення.

Критично важливою є також безперервність транспортування. Більшість споживачів, від великих промислових підприємств до побутових споживачів, залежать від стабільного та безперебійного постачання газу, нафти або інших продуктів. Будь-які перебої можуть призвести до значних економічних збитків, соціальної напруги та техногенних катастроф. Тому оператори зобов'язані підтримувати резервні потужності, забезпечувати цілодобовий моніторинг параметрів системи за допомогою сучасних диспетчерських служб (SCADA-системи), а також мати в постійній готовності аварійні бригади швидкого реагування для оперативного усунення несправностей. Водночас, необхідне ефективне управління ризиками, що включає ідентифікацію потенційних загроз (техногенні аварії, природні явища, терористичні акти, кібератаки), їхню оцінку та розробку стратегій мінімізації. Оператори розробляють плани запобігання аваріям, регулярно проводять навчання та тренування персоналу, страхують свою діяльність та відповідальність перед третіми особами, а також створюють резервні фонди для фінансування ліквідації можливих надзвичайних ситуацій та відшкодування збитків. Важливим є також забезпечення фізичної та кібербезпеки об'єктів інфраструктури.

Одним із найважливіших аспектів господарської діяльності є державне регулювання тарифів. На відміну від багатьох інших видів діяльності, де ціни формуються під впливом вільної конкуренції на ринку, тарифи на транспортування природного газу, нафти та інших продуктів встановлюються уповноваженими регуляторними органами, такими як Національна комісія, що здійснює державне регулювання у сферах енергетики та комунальних послуг (НКРЕКП). Це регулювання базується на принципах прозорості, економічної обґрунтованості витрат оператора, необхідної для його ефективного функціонування та розвитку рентабельності, а також враховує інвестиційні

програми, спрямовані на модернізацію та розширення інфраструктури. Такий підхід забезпечує баланс інтересів між операторами (покриття операційних та капітальних витрат, можливість для розвитку) та споживачами (доступність послуг за справедливою ціною), а також створює передбачувані умови для залучення довгострокових інвестицій у критично важливу інфраструктуру країни. Регулювання також покликане запобігати монопольному зловживанню операторами своїм становищем.

Господарська діяльність у сфері трубопровідного транспорту також нерозривно пов'язана з тісною взаємодією з іншими видами транспорту та енергетичними системами, інтегруючись у складні логістичні ланцюги. Трубопроводи часто є ключовим елементом цих ланцюгів, що включають процеси від видобутку та первинної переробки до зберігання, подальшої переробки та розподілу енергоносіїв. Оператори трубопроводів активно координують свою роботу з морськими та річковими портами (для експорту/імпорту нафти та газу), залізничним транспортом (для перевалки нафтопродуктів), підземними сховищами газу (для балансування попиту та пропозиції), нафтопереробними та газопереробними заводами, а також тепловими та атомними електростанціями, які є великими споживачами палива. Така синергія забезпечує комплексну, ефективну та надійну систему енергопостачання та ресурсозабезпечення країни, оптимізуючи потоки енергії та сировини в масштабах національної економіки.

4.1. Додаткові аспекти правового регулювання трубопровідного транспорту

Окрім загальних норм, що регулюють діяльність трубопровідного транспорту, законодавство передбачає спеціальні правила для транспортування небезпечних вантажів. До категорії небезпечних належать вибухові речовини, отруйні хімікати, легкозаймисті матеріали, їдкі речовини та інші продукти, що можуть становити загрозу для життя і здоров'я людей, довкілля або майна. Їх транспортування трубопроводами регулюється комплексом національних та міжнародних нормативно-правових актів, які встановлюють посилені вимоги безпеки. Це включає не лише дотримання технологічних стандартів, а й спеціальну підготовку персоналу, використання сертифікованого обладнання та

систем постійного моніторингу стану трубопроводів та вантажу. Зокрема, для транспортування таких речовин, як аміак, скраплений природний газ або певні нафтохімічні продукти, застосовуються спеціалізовані трубопровідні системи, часто з підвищеною міцністю стінок, системами подвійного контролю герметичності та додатковими аварійними клапанами.

Регулювання також охоплює класифікацію небезпечних вантажів відповідно до міжнародних стандартів (наприклад, рекомендацій ООН щодо перевезення небезпечних вантажів) та їх адаптацію у національному законодавстві. Кожен клас небезпеки вимагає специфічних заходів безпеки, які повинні бути інтегровані в операційні процедури трубопровідного оператора. Це стосується не лише технічної експлуатації, а й розробки планів локалізації та ліквідації аварійних ситуацій (ПЛАС), які враховують хімічні та фізичні властивості вантажу, потенційні ризики для населення та екосистем у разі витоку. Такі плани регулярно переглядаються та оновлюються, а персонал проходить регулярні тренування та атестації для забезпечення готовності до будь-яких надзвичайних ситуацій.

Важливим правовим принципом є визначення моменту та обсягу відповідальності за збереження вантажу. Відповідно до законодавства України (зокрема, Цивільного та Господарського кодексів, а також спеціальних законів у сфері транспорту) та договірної практики, відповідальність оператора трубопроводу починається з моменту прийняття вантажу до перевезення. Цей момент юридично фіксується актом приймання-передачі або іншим перевізним документом, який містить точні дані про кількість, якість та інші характеристики продукції. З цього моменту оператор несе ризики випадкової загибелі, втрати, нестачі або пошкодження вантажу, за винятком випадків, коли такі події сталися внаслідок непереборної сили (форс-мажору), або з вини вантажовідправника чи вантажоодержувача. Відповідальність продовжується до моменту належної передачі вантажу одержувачу в пункті призначення, що також підтверджується відповідними документами.

Обсяг відповідальності оператора може бути визначений як вартість втраченого або пошкодженого вантажу, а також може включати збитки,

спричинені перебоями в постачанні, втраченою вигодою та витратами на ліквідацію наслідків аварій, якщо це передбачено договором або законом. Принцип вини оператора зазвичай є ключовим, однак у випадку транспортування особливо небезпечних вантажів може застосовуватися принцип об'єктивної (безвинної) відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки. У таких випадках оператор зобов'язаний відшкодувати збитки незалежно від наявності його вини, якщо не доведе, що шкода виникла внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого. Додатковою гарантією є обов'язок операторів мати достатнє фінансове забезпечення або страхування для покриття потенційних збитків.

Регулювання договірних відносин включає детальні вимоги до укладання договорів транспортування, які є ключовим інструментом забезпечення прав та обов'язків сторін. Договір повинен містити всі істотні умови, визначені законодавством: найменування та реквізити сторін, предмет договору (точний вид продукції, обсяги транспортування з зазначенням одиниць виміру та періодів), пункти прийняття та здачі вантажу, строки виконання зобов'язань (графіки транспортування), тарифи та порядок оплати послуг, параметри якості продукції (стандарти, специфікації), відповідальність сторін за порушення умов, а також порядок врегулювання спорів. Важливою складовою є також визначення умов для зміни або розірвання договору. До основного тексту договору обов'язково додаються технічні специфікації (які описують вимоги до складу та властивостей продукції), детальні графіки транспортування, акти розмежування балансової належності та експлуатаційної відповідальності (що чітко визначають межі відповідальності оператора і замовника на кожному етапі) та інші додаткові угоди.

Договори також часто містять положення про конфіденційність, антикорупційні застереження, механізми перегляду тарифів у випадку зміни економічних умов або законодавства. На практиці, укладання таких договорів є багатоетапним процесом, що включає технічні переговори, юридичну експертизу та узгодження комерційних умов, враховуючи тривалий характер співпраці та значні обсяги транспортування. Особлива увага приділяється

формулюванню умов щодо форс-мажорних обставин, адже трубопровідний транспорт є об'єктом підвищеної небезпеки і залежить від багатьох зовнішніх факторів.

Оформлення перевізних документів також є обов'язковою та суворо регламентованою вимогою. Основними документами є акти приймання-передачі продукції, які є первинними обліковими документами та фіксують обсяги (масу, об'єм), якісні характеристики (густина, в'язкість, фракційний склад тощо), точний час і місце передачі вантажу від вантажовідправника оператору та від оператора вантажоодержувачу; детальні журнали обліку переміщених обсягів по всій трасі трубопроводу; акти звіряння показників приладів обліку, які регулярно підписуються представниками сторін; а також супровідні накладні або коносаменти (особливо для нафтопродуктів, що можуть транспортуватися комбінованими видами транспорту). Ці документи мають не лише операційне, а й вагомє юридичне значення, оскільки є підставою для підтвердження виконання зобов'язань за договорами, проведення взаєморозрахунків між сторонами, а також є ключовими доказами при вирішенні можливих спорів у судовому чи арбітражному порядку.

В епоху цифрових технологій все більшого значення набуває електронний документообіг. Багато операторів впроваджують електронні системи обліку та обміну документами, що підвищує оперативність та точність даних, мінімізує ризик помилок і прискорює процедури звіряння. Проте, юридична сила таких електронних документів забезпечується використанням кваліфікованих електронних підписів та відповідністю законодавчим вимогам до електронних транзакцій. Правильне оформлення та зберігання всієї первинної документації є фундаментальною вимогою для ведення господарської діяльності на трубопровідному транспорті, а також для успішного проходження контролюючих перевірок та аудиту.

Страховання вантажів є важливим інструментом управління ризиками, що дозволяє мінімізувати фінансові втрати у разі непередбачуваних подій. Хоча законодавство не завжди вимагає обов'язкового страхування всіх аспектів діяльності, на практиці більшість операторів та замовників послуг укладають

різноманітні договори страхування. Це включає страхування відповідальності перевізника за збереження вантажу, страхування самого вантажу від ризиків втрати, пошкодження або нестачі, страхування майна (трубопроводів, насосних станцій, компресорів) від аварій, а також страхування цивільної відповідальності перед третіми особами за шкоду, заподіяну навколишньому середовищу або майну та здоров'ю людей внаслідок експлуатації трубопроводу. Страхові поліси формуються з урахуванням специфіки транспортованих продуктів та потенційних ризиків.

У разі аварій, витоків, пошкодження продукції або інших непередбачуваних обставин, страхове відшкодування дозволяє компенсувати збитки як вантажовідправнику/вантажодержувачу, так і самому оператору за шкоду, заподіяну його інфраструктурі або третім особам. Умови страхування детально прописуються в договорах страхування, включаючи перелік страхових випадків, розмір франшизи, порядок повідомлення про страховий випадок та процедуру виплати відшкодування. Регулярна переоцінка страхових ризиків та адаптація страхового покриття до поточних умов експлуатації є важливою складовою ефективного менеджменту ризиків у трубопровідній галузі.

Державний контроль за дотриманням норм безпеки та екології здійснюється спеціалізованими органами, які відіграють ключову роль у забезпеченні стабільності та безпеки функціонування трубопровідного транспорту. В Україні до таких органів належать, зокрема, Державна служба України з надзвичайних ситуацій (що відповідає за техногенну безпеку та реагування на надзвичайні ситуації), Державна служба України з питань праці (що контролює охорону праці та промислову безпеку), Державна екологічна інспекція України (що здійснює нагляд за дотриманням природоохоронного законодавства) та інші. Ці органи проводять як планові перевірки (відповідно до щорічних графіків), так і позапланові (за зверненнями громадян, у разі надзвичайних подій або виявлення ризиків).

За результатами перевірок контролюючі органи мають право видавати обов'язкові до виконання приписи щодо усунення виявлених порушень, застосовувати адміністративні штрафи, а у разі виявлення безпосередньої

загрози життю, здоров'ю людей або навколишньому середовищу – призупиняти експлуатацію небезпечних об'єктів до повного усунення загроз. Реагування на аварійні ситуації, що можуть виникнути на трубопроводах, суворо регламентується комплексними планами ліквідації аварій, які розробляються операторами трубопровідних систем. Ці плани детально передбачають алгоритми дій персоналу на всіх рівнях, чіткий порядок взаємодії з аварійно-рятувальними службами, органами місцевого самоврядування, а також механізми оперативного інформування населення та органів влади про загрозу та заходи, що вживаються для її локалізації та ліквідації. Ефективність таких планів регулярно перевіряється шляхом проведення навчань та тренувань.

Правове регулювання діяльності трубопровідного транспорту є комплексною та багатоаспектною системою, що охоплює законодавче забезпечення, державне управління, нормативно-правові акти регуляторних органів, договірні відносини між суб'єктами господарювання та механізми контролю за дотриманням безпеки експлуатації. Ця система постійно вдосконалюється відповідно до вимог часу, технологічного прогресу та міжнародних стандартів, що є необхідною умовою для забезпечення сталого розвитку галузі. Вона включає низку взаємопов'язаних елементів, починаючи від законів України, що встановлюють загальні принципи функціонування галузі, до підзаконних актів, які деталізують технічні вимоги, процедури експлуатації та правила безпеки. До цього комплексу входять також ліцензійні умови, стандарти якості, норми охорони праці та екологічної безпеки. Державне управління здійснюється через відповідні міністерства та відомства, а незалежний регулятор, такий як НКРЕКП, забезпечує прозорість та недискримінаційний доступ до трубопровідної інфраструктури. Таке всеохоплююче регулювання є запорукою стабільності, надійності та ефективності функціонування критичної енергетичної інфраструктури.

Ефективне управління трубопровідним транспортом має стратегічне значення для України, будучи наріжним каменем її енергетичної безпеки та економічного розвитку. Воно забезпечує стабільність енергопостачання як для внутрішніх споживачів, гарантуючи безперебійне постачання газу та нафти для

промисловості та населення, так і для транзиту енергоносіїв через територію країни. Україна, завдяки своєму географічному положенню, є ключовою транзитною державою, і стабільна робота її газотранспортної та нафтопровідної систем є важливим джерелом валютних надходжень до державного бюджету, сприяючи макроекономічній стабільності. Надійна робота цих систем безпосередньо впливає на розвиток національної економіки, стимулює створення нових робочих місць у суміжних галузях (будівництво, машинобудування, наукові дослідження), а також залучення інвестицій, що є критично важливим для модернізації та розвитку інфраструктури. Крім того, трубопровідний транспорт вирізняється високим рівнем екологічної безпеки завдяки мінімізації ризиків забруднення довкілля порівняно з альтернативними видами транспорту, такими як залізничний чи автомобільний, де ймовірність аварійних розливів палива є значно вищою. Сучасні системи моніторингу та діагностики дозволяють оперативно виявляти та усувати потенційні загрози, що робить трубопроводи одним із найбільш екологічно відповідальних способів транспортування енергоресурсів.

Адаптація українського законодавства до європейських норм, зокрема положень Третього енергетичного пакету ЄС, є пріоритетним напрямом розвитку правової бази трубопровідного транспорту. Цей процес передбачає імплементацію таких ключових принципів, як розділення діяльності (*unbundling*) з транспортування та видобутку/постачання енергоресурсів, забезпечення недискримінаційного доступу третіх сторін до трубопровідної інфраструктури, підвищення прозорості тарифоутворення та захист прав споживачів. Гармонізація національних стандартів з європейськими підвищує конкурентоспроможність української транспортної системи на міжнародному ринку, відкриваючи нові можливості для інтеграції з енергетичною інфраструктурою ЄС. Це створює сприятливі умови для залучення міжнародних інвестицій, збільшення транзитних потоків та підвищення довіри з боку європейських партнерів. Крім того, адаптація до європейських правил балансування та розподілу потужностей дозволяє Україні більш ефективно управляти потоками енергоносіїв, а також відкриває нові можливості для

диверсифікації джерел постачання та маршрутів транспортування, що є важливим елементом енергетичної незалежності країни.

Господарська діяльність у сфері трубопровідного транспорту є технічно складною та відповідальною, вимагає високого рівня професійної підготовки персоналу, що включає інженерів, операторів, диспетчерів, фахівців з кібербезпеки та екологів. Додержання жорстких міжнародних та національних стандартів безпеки є абсолютною вимогою, оскільки будь-яка аварія на трубопроводі може призвести до масштабних екологічних та економічних наслідків. Це передбачає постійний моніторинг технічного стану обладнання за допомогою сучасних інструментів діагностики (наприклад, внутрішньотрубних інспекційних снарядів, ультразвукового контролю, систем дистанційного зондування Землі), регулярне технічне обслуговування та впровадження інноваційних технологій, таких як автоматизовані системи управління та контролю (SCADA-системи), штучний інтелект для прогнозування ризиків та блокчейн для підвищення прозорості транзакцій. Інвестиції у модернізацію та розвиток інфраструктури є необхідною умовою для підтримання конкурентних позицій на ринку, забезпечення надійності постачання, відповідності сучасним екологічним вимогам та зменшення викидів парникових газів. Це включає заміну старих ділянок трубопроводів, будівництво компресорних станцій, впровадження технологій уловлювання та зберігання вуглецю (CCS) для транспортування CO₂, а також розвиток інфраструктури для транспортування водню.

Постійне вдосконалення нормативної бази, імплементація кращих міжнародних практик регулювання, забезпечення прозорості діяльності операторів та ефективного державного контролю є необхідними елементами сталого розвитку галузі. Важливу роль відіграє також розвиток договірної практики, що включає типові договори транспортування, балансування та зберігання, використання електронних платформ для укладання угод, а також вдосконалення механізмів врегулювання спорів, що виникають між учасниками ринку. Ефективна система страхування ризиків, що покриває можливі збитки від аварій та непередбачених обставин, є невід'ємною частиною управління

ризиками. Залучення приватних інвестицій у розбудову інфраструктури, зокрема через механізми державно-приватного партнерства, концесії або спільні підприємства, дозволяє прискорити модернізацію та розширення трубопровідних систем, використовуючи досвід та фінансові ресурси приватного сектору.

Знання правових основ функціонування трубопровідного транспорту є необхідною складовою професійної підготовки фахівців у галузі транспортних технологій. Це не просто додаткова інформація, а фундаментальна вимога, що забезпечує комплексне розуміння галузі. Майбутні спеціалісти повинні володіти не лише глибокими технічними знаннями про конструкцію, матеріали, принципи роботи та експлуатацію трубопроводів, а й досконало розуміти правові механізми регулювання галузі, структуру договірних відносин між операторами, споживачами та іншими стейкхолдерами, вимоги промислової безпеки, правила охорони праці та суворі екологічні стандарти. Таке поєднання технічної та юридичної компетентності дозволить їм не тільки ефективно працювати на підприємствах галузі, таких як оператори газотранспортних систем, нафтотранспортні компанії, проєктні та інжинірингові фірми, але й брати активну участь у розробці та впровадженні нових нормативних документів, приймати обґрунтовані управлінські та технічні рішення, спрямовані на підвищення ефективності, надійності та безпеки трубопровідного транспорту України та його інтеграцію у світову енергетичну систему.

Питання для самоконтролю

1. Що являє собою трубопровідний транспорт і які основні види трубопроводів існують?
2. Які основні переваги трубопровідного транспорту порівняно з іншими видами транспорту?
3. Які органи здійснюють державний контроль та регулювання у сфері трубопровідного транспорту в Україні?
4. Що таке анбандлінг і чому він є важливим для функціонування газового ринку?

5. Які основні законодавчі акти регулюють діяльність трубопровідного транспорту в Україні?
6. Які вимоги встановлює законодавство до безпеки експлуатації трубопроводів та екологічної відповідальності операторів?
7. Які особливості господарської діяльності на трубопровідному транспорті, включаючи економічні аспекти?
8. Чому адаптація українського законодавства до норм ЄС є важливою для розвитку трубопровідного транспорту?
9. Яке стратегічне значення має газотранспортна система України для енергетичної безпеки країни та Європи?
10. Які сучасні технології використовуються для діагностики та моніторингу стану трубопроводів?

ТЕМА 11. ЮРИДИЧНА ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ У СФЕРІ ТРАНСПОРТУ

1. Види юридичної відповідальності за порушення у сфері функціонування різних видів транспорту.
2. Кримінальна відповідальність за порушення безпеки руху та експлуатацію транспорту.
3. Адміністративна відповідальність за порушення транспортного законодавства.
4. Матеріальна відповідальність учасників транспортної діяльності.

Юридична відповідальність у транспортній сфері є важливим інструментом забезпечення безпеки руху, захисту життя та здоров'я громадян, а також охорони майнових прав учасників транспортних відносин. Вона виступає гарантом дотримання встановлених правил та норм, що є критично важливим для уникнення аварій, катастроф та інших надзвичайних подій. У сучасних умовах інтенсивного розвитку транспортної інфраструктури України, включаючи модернізацію доріг, розширення авіаційних маршрутів та оновлення залізничного парку, питання правового регулювання відповідальності набуває

особливої актуальності. Це зумовлено зростанням обсягів перевезень, ускладненням логістичних ланцюгів та впровадженням нових технологій, які не лише передбачають технічні та організаційні аспекти функціонування транспорту, але й вимагають глибокого розуміння правових наслідків порушень у цій сфері. Ефективна система юридичної відповідальності сприяє формуванню культури безпеки та відповідальності серед усіх суб'єктів транспортної діяльності, від водіїв та пілотів до керівників транспортних підприємств та державних органів контролю.

Транспортна система України охоплює розгалужену мережу автомобільних доріг, залізничних колій, повітряних маршрутів, водних шляхів та трубопроводів. Кожен із цих видів транспорту має специфічні особливості функціонування, що відображаються у відповідних правових нормах, які регулюють відповідальність за порушення. Наприклад, для автомобільного транспорту характерні питання дотримання правил дорожнього руху та перевезення вантажів; для залізничного – безпека руху поїздів та експлуатація залізничного полотна; для повітряного – суворе дотримання міжнародних та національних стандартів авіаційної безпеки, а для водного – навігація та екологічна безпека морських і річкових акваторій. Законодавство у цій сфері постійно вдосконалюється, враховуючи міжнародні стандарти безпеки, такі як рекомендації Міжнародної організації цивільної авіації (ІСАО) та Міжнародної морської організації (ІМО), а також сучасні виклики транспортної галузі, серед яких кібербезпека, автономні транспортні засоби та екологічні вимоги. Особлива увага приділяється попередженню правопорушень шляхом ліцензування, сертифікації, регулярних інспекцій та навчання персоналу, а також створенню ефективних механізмів притягнення винних осіб до відповідальності, що включає як каральні заходи, так і компенсаційні механізми для потерпілих.

Дана тема охоплює основні види юридичної відповідальності, що застосовуються у транспортній сфері. Зокрема, ми розглянемо кримінальну відповідальність, що передбачає найсуворіші санкції за злочини, пов'язані з транспортом (наприклад, порушення правил безпеки руху, що призвели до тяжких наслідків). Адміністративна відповідальність застосовується за менш

тяжкі правопорушення, як-от перевищення швидкості або порушення правил перевезення. Цивільно-правова відповідальність спрямована на відшкодування шкоди, завданої в результаті транспортних пригод або неналежного виконання договірних зобов'язань (наприклад, втрата вантажу). Дисциплінарна відповідальність стосується порушень трудової дисципліни працівниками транспортних підприємств, що можуть вплинути на безпеку та ефективність їхньої роботи. Розуміння цих видів відповідальності є необхідним для майбутніх фахівців транспортних технологій, оскільки дозволяє ефективно управляти операційними та правовими ризиками, забезпечувати неухильне дотримання національного та міжнародного законодавства, а також захищати права та інтереси всіх учасників транспортного процесу. У наступних розділах ми детально розглянемо кожен вид відповідальності, механізми їх застосування, а також практичні аспекти реалізації у транспортній діяльності України, включаючи посилання на відповідні статті Кодексу України про адміністративні правопорушення, Кримінального кодексу України та Цивільного кодексу України.

1. Види юридичної відповідальності за порушення у сфері функціонування різних видів транспорту

Юридична відповідальність у транспортній сфері є складним і багатограним правовим інститутом, що охоплює широкий спектр санкцій за порушення встановлених правових норм і правил. Ця система відповідальності побудована таким чином, щоб забезпечити комплексний підхід до регулювання транспортних відносин, сприяючи безпеці, порядку та захисту прав усіх учасників. Вона є ключовим елементом правового механізму, що забезпечує належне функціонування транспорту як основи економіки та соціальної сфери. Ефективне застосування різних видів відповідальності (від превентивних до каральних та компенсаційних) допомагає мінімізувати ризики, запобігати правопорушенням та забезпечувати справедливе відшкодування завданих збитків. Основними видами юридичної відповідальності у транспортній сфері є

адміністративна, кримінальна, цивільно-правова та дисциплінарна відповідальність, кожна з яких має свою специфіку, підстави та правові наслідки.

Адміністративна відповідальність є найбільш поширеним і гнучким видом відповідальності у транспортній сфері. Вона застосовується за порушення, що не мають ознак злочину, але становлять загрозу для безпеки руху, порядку або належної експлуатації транспортних засобів. До типових адміністративних правопорушень належать перевищення встановленої швидкості руху, проїзд на заборонний сигнал світлофора, порушення правил зупинки та стоянки, керування транспортним засобом без відповідних документів, а також порушення технічної експлуатації транспортних засобів, такі як керування несправним автомобілем. Важливим аспектом є також відповідальність за порушення норм безпеки перевезень пасажирів та вантажів, наприклад, перевантаження транспортного засобу, неправильне кріплення вантажу, порушення режиму праці та відпочинку водіїв. Адміністративні санкції, передбачені Кодексом України про адміністративні правопорушення (КУпАП), можуть включати попередження, накладення штрафу (що є найпоширенішим видом стягнення), позбавлення права керування транспортними засобами на певний строк, а в окремих, найбільш тяжких випадках — адміністративний арешт. Процедура притягнення до адміністративної відповідальності зазвичай починається зі складання протоколу уповноваженою особою (наприклад, поліцейським) та подальшого розгляду справи в суді або органами Національної поліції. Цей вид відповідальності має виражений превентивний характер, оскільки спрямований на оперативне припинення правопорушень та запобігання більш серйозним наслідкам.

Кримінальна відповідальність настає за найбільш тяжкі та суспільно небезпечні порушення у транспортній сфері, які призвели до значних наслідків, таких як тілесні ушкодження середньої тяжкості, тяжкі тілесні ушкодження, загибель однієї або кількох осіб, або спричинили велику матеріальну шкоду. Ці злочини регулюються Кримінальним кодексом України (ККУ), зокрема статтями Розділу X "Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту". Найпоширенішим прикладом є порушення правил безпеки дорожнього руху або

експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами (наприклад, стаття 286 ККУ), особливо якщо це вчинено у стані алкогольного чи наркотичного сп'яніння. Сюди також відносяться порушення правил безпеки руху на залізничному, водному або повітряному транспорті, що спричинили тяжкі наслідки. Для притягнення до кримінальної відповідальності необхідна наявність повного складу злочину, доведеність вини особи у судовому порядку, а також встановлення причинно-наслідкового зв'язку між діями правопорушника та насталими наслідками. Санкції за такі злочини є найсуворішими і можуть включати обмеження волі, позбавлення волі на значні строки, а також позбавлення права керувати транспортними засобами або обіймати певні посади. Процес кримінального переслідування є складним, вимагає ретельного розслідування, проведення експертиз (судово-медичних, автотехнічних, трасологічних) та неухильного дотримання всіх процесуальних норм, що забезпечує справедливе правосуддя.

Цивільно-правова або матеріальна відповідальність передбачає обов'язок відшкодувати майнові та моральні збитки, завдані транспортними засобами третім особам. Вона регулюється нормами Цивільного кодексу України (ЦКУ), зокрема главами, що стосуються відшкодування шкоди, а також спеціальними законами, як-от Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів". Головною метою цього виду відповідальності є повна компенсація потерпілій стороні за всі заподіяні їй втрати. Матеріальні збитки можуть включати вартість ремонту пошкодженого майна, витрати на лікування та реабілітацію постраждалих, втрачений заробіток, витрати на поховання у разі загибелі особи. Моральна шкода компенсується за фізичний біль, душевні страждання, приниження честі та гідності. Відповідальність може бути покладена як на власника транспортного засобу, так і на особу, яка керувала ним на законних підставах у момент заподіяння шкоди. У більшості випадків відшкодування здійснюється за рахунок страхових компаній у межах встановлених лімітів, що забезпечує захист прав потерпілих та зменшує фінансове навантаження на винну сторону. Якщо розмір шкоди перевищує страхові ліміти, різниця стягується

безпосередньо з винної особи. У випадку ДТП, цивільно-правова відповідальність є невід'ємною частиною врегулювання наслідків, незалежно від наявності адміністративної чи кримінальної відповідальності.

Дисциплінарна відповідальність стосується працівників транспортних підприємств та організацій і застосовується за порушення трудової дисципліни, невиконання або неналежне виконання своїх службових обов'язків, порушення внутрішніх правил, посадових інструкцій або норм безпеки праці. Вона регулюється Кодексом законів про працю України (КЗпП України), статутами та положеннями про дисципліну на транспорті, а також внутрішніми нормативними актами підприємств. Прикладами таких порушень є запізнення на роботу, прогули, невиконання вказівок керівництва, порушення технологічних процесів, що може призвести до збоїв у роботі транспорту або створити загрозу безпеці. Дисциплінарні стягнення можуть включати догану, сувору догану, а у найбільш серйозних випадках – звільнення з роботи. Особливе значення цей вид відповідальності має для працівників, чия діяльність безпосередньо пов'язана з безпекою руху та експлуатації транспортних засобів (наприклад, водії, машиністи, пілоти, диспетчери, технічний персонал). Вона є важливим інструментом для підтримання високого рівня порядку, дисципліни та професіоналізму на транспортних підприємствах, що безпосередньо впливає на якість надання транспортних послуг та загальну безпеку транспортного процесу. Застосування дисциплінарних стягнень має бути обґрунтованим, відповідати тяжкості вчиненого проступку та здійснюватися з дотриманням встановленої законом процедури.

2.Кримінальна відповідальність за порушення безпеки руху та експлуатації транспорту

Кримінальна відповідальність за порушення безпеки руху та експлуатації транспорту є найсуворішим і найбільш значущим видом юридичної відповідальності у транспортній сфері. Її застосування виправдане лише у тих випадках, коли порушення встановлених правил призводять до тяжких,

суспільно небезпечних наслідків, які мають кардинальний вплив на життя, здоров'я людей або спричиняють значну матеріальну шкоду. Цей вид відповідальності виконує ключову роль у системі правового регулювання, виступаючи потужним стримуючим фактором та інструментом для забезпечення публічної безпеки та порядку на транспорті. Основним нормативним актом, що комплексно регулює цю сферу, є Кримінальний кодекс України, зокрема його розділ XI «Злочини проти безпеки руху та експлуатації транспорту», де стаття 286 займає центральне місце, встановлюючи відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які керують транспортними засобами.

Відповідно до частини першої статті 286 Кримінального кодексу України, порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особою, яка керує транспортним засобом, якщо воно спричинило потерпілому *середньої тяжкості тілесні ушкодження*, карається штрафом від трьох тисяч до п'яти тисяч неоподатковуваних мінімумів доходів громадян (що наразі еквівалентно від 51 000 до 85 000 гривень), або виправними роботами на строк до двох років, або арештом на строк до шести місяців, або обмеженням волі на строк до трьох років, з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років. Поняття «середньої тяжкості тілесні ушкодження» охоплює ушкодження, що не є небезпечними для життя, але призвели до тривалого розладу здоров'я (понад 21 день) або значної стійкої втрати працездатності (менше однієї третини). У випадку, якщо таке порушення спричинило *тяжкі тілесні ушкодження* (наприклад, втрата органу, значна стійка втрата працездатності на одну третину і більше, чи ушкодження, що були небезпечними для життя в момент заподіяння) або *смерть однієї особи*, передбачається більш сувора відповідальність згідно з частиною другою статті 286 КК України, у вигляді позбавлення волі на строк від трьох до восьми років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк до трьох років або без такого. Це покарання відображає високу соціальну небезпеку таких діянь.

Особливе посилення кримінальної відповідальності передбачене за порушення, вчинені особою у стані *алкогольного, наркотичного чи іншого*

сп'яніння або під впливом лікарських препаратів, що знижують увагу та швидкість реакції, як це встановлено статтею 286-1 Кримінального кодексу України. Ця стаття була суттєво посилена з метою боротьби з однією з найнебезпечніших причин дорожньо-транспортних пригод – керуванням у нетверезому стані. Стан сп'яніння може бути підтверджений медичним висновком, який ґрунтується на огляді, проведеному у встановленому законодавством порядку. Якщо керування транспортними засобами у стані сп'яніння призвело до тяжкого тілесного ушкодження, винному загрожує позбавлення волі на строк до трьох років. У разі настання смерті потерпілого, покарання сягає від п'яти до десяти років позбавлення волі. Якщо ж порушення призвело до загибелі двох або більше осіб, відповідальність значно зростає, передбачаючи позбавлення волі на строк від семи до дванадцяти років з позбавленням права керувати транспортними засобами на строк від семи до десяти років. Це свідчить про безумовний пріоритет захисту життя та здоров'я учасників дорожнього руху від дій нетверезих водіїв.

Ключовим елементом для притягнення до відповідальності є розуміння *суб'єкта, об'єктивної та суб'єктивної сторін злочину*. *Суб'єктом* злочину за статтею 286 КК України є фізична осудна особа, яка досягла шістнадцятирічного віку і на момент вчинення діяння керувала транспортним засобом. Важливо підкреслити, що кримінальна відповідальність настає незалежно від того, чи мала особа законне право керувати транспортним засобом (наприклад, посвідчення водія) чи ні. Це може бути водій автомобіля, машиніст потяга, капітан судна або пілот літака. *Об'єктивна сторона* злочину включає три взаємопов'язані елементи: 1) суспільно небезпечне діяння у вигляді порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту (наприклад, перевищення швидкості, проїзд на червоний сигнал світлофора, порушення правил маневрування); 2) суспільно небезпечні наслідки (середньої тяжкості або тяжкі тілесні ушкодження, смерть однієї чи кількох осіб); 3) причинний зв'язок між допущеним порушенням правил та насталими наслідками. Для встановлення такого зв'язку часто необхідне проведення комплексних експертиз, включаючи автотехнічні, медичні та трасологічні дослідження. *Суб'єктивна сторона*

злочину характеризується *необережністю*. Це означає, що особа або передбачала можливість настання суспільно небезпечних наслідків свого діяння, але легковажно розраховувала на їх відвернення (так звана *злочинна самовпевненість*), або не передбачала можливості настання таких наслідків, хоча за обставин справи повинна була і могла їх передбачити (так звана *злочинна недбалість*). При цьому відсутність прямого або непрямого умислу на заподіяння саме таких наслідків є обов'язковою ознакою. Наприклад, якщо водій свідомо ігнорує правила, сподіваючись уникнути ДТП, це злочинна самовпевненість. Якщо ж він просто неуважний і не помічає небезпеки, хоча міг би, це злочинна недбалість.

Кримінальна відповідальність за статтями 286 та 286-1 КК України настає виключно за фактом настання *тяжких наслідків*, а не за саме лише порушення правил дорожнього руху. Це принципове положення є ключовим для відмежування кримінальної відповідальності від адміністративної. Якщо порушення правил дорожнього руху не призвело до тілесних ушкоджень середньої тяжкості, тяжких тілесних ушкоджень або смерті, то діяння кваліфікується як адміністративне правопорушення за Кодексом України про адміністративні правопорушення (КУпАП), наприклад, за статтею 124 КУпАП (порушення правил дорожнього руху, що спричинило пошкодження транспортних засобів, вантажу, автомобільних доріг, вулиць, залізничних переїздів, дорожніх споруд чи іншого майна). Відсутність причинного зв'язку між діями порушника та суспільно небезпечними наслідками є підставою для закриття кримінального провадження і, за наявності відповідних ознак, передачі справи для розгляду в порядку адміністративного судочинства. Судова практика послідовно підкреслює, що для доказування вини у кримінальному провадженні необхідна беззаперечна наявність та доведеність усіх елементів складу злочину, що часто вимагає ретельного збору доказів, зокрема, висновків автотехнічних, судово-медичних та інших експертиз, що встановлюють механізм події, ступінь тяжкості тілесних ушкоджень та причинно-наслідковий зв'язок між порушенням та наслідками. Це забезпечує об'єктивність та справедливість притягнення до найсуворішого виду юридичної відповідальності.

Варто також зазначити, що кримінальна відповідальність у транспортній сфері охоплює не лише порушення правил дорожнього руху, але й експлуатації інших видів транспорту. Наприклад, порушення правил безпеки руху на залізничному, водному або повітряному транспорті також передбачені Кримінальним кодексом України (статті 276, 277, 278 та інші). Ці статті встановлюють відповідальність за дії, які можуть призвести до катастроф, аварій або інших серйозних інцидентів, що загрожують життю та здоров'ю людей або великим матеріальним збиткам. У цих випадках також діють ті ж принципи суб'єктивної та об'єктивної сторони злочину, а також вимоги доведення причинного зв'язку та тяжкості наслідків. Таким чином, українське законодавство прагне забезпечити всеосяжний захист від небезпечних діянь у всіх сферах транспортної діяльності.

3.Адміністративна відповідальність за порушення транспортного законодавства

Адміністративна відповідальність за порушення транспортного законодавства є основним інструментом забезпечення правопорядку на транспорті та попередження більш тяжких правопорушень. Вона виступає як оперативний та ефективний механізм реагування держави на протиправні діяння у сфері дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів, що не досягають рівня суспільної небезпеки, характерного для кримінальних злочинів. Цей вид відповідальності регулюється Кодексом України про адміністративні правопорушення (далі – КУпАП), а також низкою спеціальних законів та підзаконних нормативних актів, які деталізують правила дорожнього руху, вимоги до технічного стану транспортних засобів, порядок перевезення пасажирів і вантажів. Метою застосування адміністративної відповідальності є не лише кара за вчинене правопорушення, а й виховання правосвідомості учасників дорожнього руху, профілактика порушень та забезпечення загальної безпеки на дорогах.

Адміністративна відповідальність застосовується за широке коло порушень, які не мають ознак злочину, але створюють реальну загрозу безпеці дорожнього руху, правам та інтересам інших учасників транспортного процесу, а також громадському порядку. Ці правопорушення, хоч і менш небезпечні за наслідками порівняно з кримінальними, становлять значний ризик для життя і здоров'я людей, а також можуть спричинити матеріальну шкоду. До ключових нормативно-правових актів, що визначають склад цих правопорушень, належать Правила дорожнього руху України, Закони України "Про дорожній рух", "Про автомобільний транспорт" та інші.

До найпоширеніших адміністративних правопорушень у транспортній сфері, за які настає відповідальність за статтями Глави 10 КУпАП ("Адміністративні правопорушення на транспорті, в галузі шляхового господарства і зв'язку"), належать:

- 1) Перевищення встановленої швидкості руху (ст. 122 КУпАП), що є однією з основних причин ДТП. Залежно від величини перевищення, передбачаються різні розміри штрафів.
- 2) Порушення правил обгону, проїзду перехресть, пішохідних переходів, залізничних переїздів (ст. 122, 123 КУпАП), що створює аварійні ситуації та загрожує життю пішоходів та інших водіїв.
- 3) Порушення правил зупинки та стоянки транспортних засобів (ст. 122 КУпАП), особливо у місцях, де це створює перешкоди для руху інших учасників або аварійні ситуації.
- 4) Керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння або під впливом лікарських препаратів (ст. 130 КУпАП) – одне з найсерйозніших адміністративних правопорушень, що може мати вкрай тяжкі наслідки. Відповідальність за це порушення є однією з найсуворіших, включаючи значні штрафи та позбавлення права керування.
- 5) Керування несправним транспортним засобом (ст. 121 КУпАП), зокрема з технічними несправностями, що загрожують безпеці руху, такими як несправна гальмівна система, рульове керування, зовнішні світлові прилади тощо.

- 6) Порухення правил користування ременями безпеки або мотошоломами (ст. 121-1 КУпАП), а також іншими засобами захисту, що знижує рівень безпеки водія та пасажирів у разі ДТП.
- 7) Порухення правил перевезення пасажирів і вантажів (ст. 121-2, 132-1 КУпАП), що стосується як громадського транспорту, так і приватних перевізників, і може включати перевантаження, відсутність необхідних документів або неналежне кріплення вантажу.
- 8) Керування транспортним засобом без відповідних документів або права керування (ст. 126 КУпАП), включаючи ситуації, коли водій не має посвідчення водія, реєстраційного документа на транспортний засіб або страхового поліса.
- 9) Невиконання водіями вимог про зупинку (ст. 122-2 КУпАП), що часто свідчить про наявність інших правопорушень або спробу уникнути відповідальності.

Кожне з цих порушень має свій склад, визначений законодавством, і тягне за собою певні санкції.

Санкції за адміністративні правопорушення у транспортній сфері, передбачені КУпАП, спрямовані на припинення протиправної поведінки та покарання винних, а також на запобігання новим порушенням. Вони включають:

- 1) Попередження – найменш суворий вид стягнення, що застосовується за незначні порушення, часто вперше вчинені.
- 2) Штрафи – основний вид адміністративного стягнення, розмір яких варіюється від 510 гривень до кількох десятків тисяч гривень залежно від тяжкості порушення, наявності обтяжуючих обставин (наприклад, створення аварійної ситуації) та повторності. Наприклад, за порушення правил зупинки/стоянки штраф може становити 340 грн, тоді як за керування у стані сп'яніння – від 17 000 до 51 000 грн.
- 3) Позбавлення права керування транспортними засобами – застосовується за більш серйозні порушення, такі як керування у стані сп'яніння, створення аварійної ситуації, втеча з місця ДТП. Строк позбавлення може становити

від трьох місяців до одного року, а у разі повторних порушень – до трьох років і більше.

- 4) Адміністративний арешт – передбачається за особливо тяжкі або систематичні порушення, наприклад, за повторне керування у стані сп'яніння, і може тривати до п'ятнадцяти діб.
- 5) Оплатне вилучення транспортного засобу (наприклад, у власність держави) – може застосовуватися у випадках систематичних грубих порушень, зокрема за повторне керування у стані сп'яніння, та є винятковим видом стягнення, що покликаний припинити подальше використання транспортного засобу правопорушником. Також передбачається тимчасове вилучення посвідчення водія до з'ясування обставин або рішення суду.

Розміри штрафів та інші види санкцій періодично переглядаються законодавцем з урахуванням економічної ситуації в країні, рівня інфляції, а також необхідності посилення превентивного впливу санкцій на правопорушників. Це дозволяє адаптувати систему відповідальності до поточних викликів у сфері безпеки дорожнього руху.

Повторні порушення правил дорожнього руху тягнуть за собою значно суворіші покарання, що відображає принцип посилення відповідальності для осіб, які ігнорують встановлені норми. Законодавство України передбачає чіткі механізми такого посилення, які слугують інструментом впливу на водіїв, що систематично порушують транспортне законодавство. Наприклад, повторне протягом року керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння (ст. 130 КУпАП) після притягнення до відповідальності за аналогічне порушення передбачає не лише більший штраф (від 34 000 до 51 000 грн), а й позбавлення права керування на строк до трьох років з оплатним вилученням транспортного засобу. У разі третього і більше порушень протягом року, передбачається штраф до 51 000 грн, позбавлення права керування на строк до десяти років та конфіскація транспортного засобу. Це демонструє послідовну політику держави щодо боротьби з рецидивною злочинністю на дорогах. Також посилена відповідальність застосовується за

повторні випадки перевищення швидкості, проїзду на заборонений сигнал світлофора тощо. Важливою складовою є також можливість вилучення транспортного засобу у власність держави у випадках систематичних грубих порушень, що виступає крайньою мірою для припинення загрозової поведінки водія.

Органами, уповноваженими розглядати справи про адміністративні правопорушення у транспортній сфері та накладати відповідні санкції, є розгалужена система державних інституцій. Передусім, це підрозділи Національної поліції України, зокрема патрульна поліція, яка безпосередньо здійснює нагляд за дотриманням правил дорожнього руху, фіксує порушення та виносить постанови про притягнення до адміністративної відповідальності. Також це можуть бути підрозділи безпеки дорожнього руху, що займаються аналізом ДТП та профілактичною роботою. Суди відіграють ключову роль у розгляді справ про найбільш тяжкі адміністративні правопорушення, де передбачено позбавлення права керування або адміністративний арешт, а також у випадках оскарження постанов поліції. Це забезпечує судовий контроль за законністю дій правоохоронних органів. Крім того, органи державного автомобільного нагляду, такі як Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека), контролюють технічний стан транспортних засобів, дотримання ліцензійних умов перевезення вантажів та пасажирів, а також режими праці та відпочинку водіїв. Процедура розгляду справ про адміністративні правопорушення детально регламентується КУпАП і повинна забезпечувати неухильне дотримання всіх конституційних прав особи, яка притягується до відповідальності, включаючи право на захист, ознайомлення з матеріалами справи, подання доказів, надання правової допомоги та оскарження постанови у вищому органі або суді. Це гарантує справедливість та об'єктивність адміністративного процесу.

4. Матеріальна відповідальність учасників транспортної діяльності

Матеріальна або цивільно-правова відповідальність у транспортній сфері є невід'ємною складовою правового регулювання суспільних відносин, що виникають під час експлуатації транспортних засобів та здійснення транспортних операцій. Вона спрямована на повне або часткове відшкодування збитків, завданих внаслідок дорожньо-транспортних пригод (ДТП), порушень правил перевезення вантажів та пасажирів, а також інших протиправних діянь, що призвели до майнових втрат або шкоди життю та здоров'ю. Основним нормативним актом, що регулює цю сферу відносин, є Цивільний кодекс України (ЦКУ), зокрема стаття 1187, яка закріплює спеціальні підстави відповідальності за шкоду, заподіяну джерелом підвищеної небезпеки, яким за своєю природою є будь-який транспортний засіб.

Відповідно до статті 1187 Цивільного кодексу України, шкода, завдана джерелом підвищеної небезпеки, відшкодовується особою, яка на відповідній правовій підставі (право власності, право оперативного управління, договір оренди, довіреність тощо) володіє транспортним засобом. Ця норма є фундаментальною для розуміння цивільно-правової відповідальності у транспортній галузі. Вона означає, що власник або інший законний користувач транспортного засобу несе матеріальну відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам, незалежно від наявності його вини. Такий вид відповідальності називається об'єктивною (або безвинною) і ґрунтується на підвищеній небезпеці, яку створює транспортний засіб для оточуючих в процесі його експлуатації. Це обумовлено високою потенційною енергією руху, швидкістю, масою та іншими факторами, що збільшують ризик заподіяння шкоди. Навіть при дотриманні всіх правил дорожнього руху та технічної експлуатації, ризик виникнення ДТП або інших шкідливих наслідків залишається значним. Власник джерела підвищеної небезпеки може бути звільнений від відповідальності лише у виняткових випадках, якщо доведе, що шкода виникла внаслідок непереборної сили (наприклад, стихійного лиха, війни) або умислу самого потерпілого (наприклад, спроба самогубства шляхом кидання під колеса). Додатково, у судовій практиці розглядається можливість звільнення від відповідальності у випадку грубої

необережності потерпілого, але це не виключає відповідальності повністю, а може лише зменшити її розмір.

Одним з найважливіших механізмів реалізації матеріальної відповідальності у транспортній сфері є система обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ), широко відома як "автоцивілка". Ця система регламентується Законом України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів", який пройшов суттєве оновлення у 2024 році з метою наближення до європейських стандартів. Впровадження цієї системи покликане захистити потерпілих у ДТП, гарантуючи їм відшкодування завданої шкоди за рахунок страховика винної особи, навіть якщо сама винна особа не має достатніх коштів. Обов'язкове страхування покриває шкоду, завдану життю, здоров'ю та майну потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах, у межах встановлених лімітів відповідальності страховика, які були суттєво підвищені з останніми змінами в законодавстві, щоб краще відповідати реальним збиткам. У разі відсутності поліса обов'язкового страхування у винної сторони, або якщо винний не встановлений, відшкодування здійснює Моторне (транспортне) страхове бюро України (МТСБУ) із спеціальних фондів, що забезпечує додатковий рівень захисту потерпілих.

Розмір страхових виплат визначається договором страхування, але завжди в межах лімітів, встановлених законодавчими нормами. Законодавство чітко встановлює мінімальні розміри страхових сум, які повинні покривати потенційно можливі збитки потерпілих, а страхові компанії можуть пропонувати добровільні поліси з розширеними лімітами. Страхові виплати здійснюються окремо за шкоду, завдану життю або здоров'ю кожного потерпілого (що охоплює витрати на лікування, реабілітацію, втрачений заробіток, пенсії по інвалідності), та окремо за шкоду, завдану майну кожного потерпілого (ремонт автомобіля, інших пошкоджених речей). Важливо, що у разі, коли розмір фактично завданої шкоди перевищує страхову суму, встановлену договором страхування, різниця відшкодовується безпосередньо винною особою за рахунок власних коштів. Страхові компанії несуть обов'язок здійснювати виплати у встановлені законом

строки (як правило, не більше 90 днів) після з'ясування всіх обставин дорожньо-транспортної пригоди та подання повного пакету документів, що підтверджують факт шкоди та її розмір.

У разі дорожньо-транспортної пригоди, яка є найбільш поширеним випадком матеріальної відповідальності у транспортній сфері, винна особа або її страховик (за наявності поліса ОСЦПВВНТЗ) відшкодовують потерпілим широкий спектр матеріальних та нематеріальних збитків. До матеріальних збитків належать: витрати на лікування, медикаменти, протезування, додатковий догляд, санаторно-курортне лікування; відшкодування втраченого заробітку (доходу), який потерпілий мав би отримати; вартість пошкодженого транспортного засобу або витрати на його ремонт, а також інші пошкоджені матеріальні цінності. Окрім матеріальної шкоди, відшкодуванню підлягає також моральна шкода, що полягає у фізичних та душевних стражданнях, яких зазнав потерпілий внаслідок ДТП. Принцип матеріальної відповідальності може бути реалізований як у повному обсязі, коли відшкодовуються всі збитки, так і частково, коли винна особа відшкодовує лише частину збитків відповідно до встановленого ступеня своєї вини. Наприклад, якщо потерпілий сам проявив грубу необережність, що сприяла настанню шкоди, суд може зменшити розмір відшкодування. У випадках, коли вину неможливо чітко встановити або обидві сторони мають вину у виникненні пригоди (так звана змішана вина), суд ретельно аналізує всі обставини справи та визначає розмір відшкодування з урахуванням ступеня вини кожної зі сторін, керуючись принципами справедливості та розумності. Це забезпечує гнучкість системи відповідальності та її адаптацію до складних ситуацій на дорозі. Важливо також зазначити, що у випадку, коли особа, що володіє джерелом підвищеної небезпеки, передала його у користування іншій особі (наприклад, за договором оренди), і шкоду заподіяно під час користування цим транспортним засобом, відповідальність несе безпосередньо користувач, а не власник, якщо інше не встановлено договором або законом. Це підкреслює принцип відповідальності за фактичне володіння та контроль над джерелом підвищеної небезпеки.

4.1. Особливості юридичної відповідальності за порушення у різних видах транспорту

Юридична відповідальність у транспортній сфері має свої особливості залежно від виду транспорту, оскільки кожен вид характеризується специфічними умовами експлуатації, ризиками та нормативним регулюванням. Забезпечення безпеки перевезень, збереження майна та захист життя і здоров'я учасників дорожнього руху є наріжним каменем транспортного права, а система відповідальності покликана стимулювати дотримання встановлених норм та оперативно реагувати на порушення.

Автомобільний транспорт є найбільш регламентованим видом транспорту з точки зору юридичної відповідальності через його масовість та високий рівень потенційної небезпеки. Законодавство у цій сфері включає Кодекс України про адміністративні правопорушення (КУпАП), Кримінальний кодекс України (ККУ), Закон України "Про дорожній рух", Закон України "Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів" та численні підзаконні нормативні акти, що деталізують правила дорожнього руху та експлуатації транспортних засобів.

На автомобільному транспорті найчастіше застосовується адміністративна відповідальність за порушення правил дорожнього руху. Приклади таких порушень, передбачених КУпАП, включають: перевищення швидкості (стаття 122), керування транспортним засобом у стані алкогольного, наркотичного чи іншого сп'яніння (стаття 130), порушення правил проїзду перехресть, зупинки чи стоянки. Санкції за ці порушення варіюються від штрафів до позбавлення права керування транспортними засобами. Також передбачена адміністративна відповідальність за порушення технічної експлуатації транспортних засобів та правил перевезення пасажирів і вантажів (наприклад, перевантаження, відсутність дозволів).

Кримінальна відповідальність настає у випадках тяжких порушень, що призвели до загибелі людей або тяжких тілесних ушкоджень. Зокрема, стаття 286 Кримінального кодексу України передбачає відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху або експлуатації транспорту особами, які

керують транспортними засобами, якщо це спричинило потерпілому середньої тяжкості тілесне ушкодження, тяжке тілесне ушкодження або смерть. Відповідальність може бути посилена, якщо водій перебував у стані сп'яніння. Матеріальна відповідальність реалізується через систему обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників транспортних засобів ("автоцивілка"). Це страхування покриває шкоду, заподіяну життю, здоров'ю та майну третіх осіб, які постраждали в ДТП з вини застрахованого водія. Особливістю автомобільного транспорту є наявність розгалуженої системи контролю за дотриманням правил, включаючи патрульну поліцію, автоматизовані системи фіксації порушень (камери відеоспостереження), а також обов'язковий технічний огляд транспортних засобів для певних категорій.

Залізничний транспорт характеризується особливими умовами експлуатації та підвищеними вимогами до безпеки руху, зумовленими високою швидкістю та вагою рухомого складу, а також необхідністю синхронної роботи складної інфраструктури. Відповідальність за порушення правил безпеки руху, експлуатації обладнання та інфраструктури залізничного транспорту регулюється Кримінальним кодексом України, зокрема статтями 276 (порушення правил безпеки руху або експлуатації залізничного, водного чи повітряного транспорту) та 277 (пошкодження шляхів сполучення і транспортних засобів). Додатково застосовуються спеціальні нормативні акти, такі як "Правила технічної експлуатації залізниць України", "Закон України "Про залізничний транспорт", які деталізують технічні та організаційні аспекти безпеки.

Працівники залізничного транспорту, такі як машиністи локомотивів, диспетчери, чергові по станції, сигналісти, а також фахівці з обслуговування колій та рухомого складу, несуть підвищену відповідальність за порушення службових обов'язків, що можуть призвести до аварій, катастроф, пошкодження майна, травмування чи загибелі людей. Недбалість у перевірці рухомого складу, помилкові вказівки щодо руху потягів або ігнорування сигналів можуть мати катастрофічні наслідки. Державна служба України з безпеки на транспорті

("Укртрансбезпека") здійснює контроль за дотриманням норм і правил на залізничному транспорті.

Повітряний транспорт підлягає найсуворішим вимогам безпеки серед усіх видів транспорту через високу складність технологій та потенційну шкоду від авіаційних подій. Кримінальна відповідальність за порушення правил польотів або підготовки до них, експлуатації літаків, що призвели до загибелі людей або інших тяжких наслідків, передбачена статтями Кримінального кодексу України (також стаття 276 ККУ). Основним нормативним актом є Повітряний кодекс України, який імплементує міжнародні стандарти.

Міжнародні стандарти безпеки авіації, встановлені Організацією міжнародної цивільної авіації (ІСАО) у рамках Чиказької конвенції, інтегровані у національне законодавство України. Це стосується сертифікації повітряних суден, ліцензування екіпажів, аеронавігаційного обслуговування, розслідування авіаційних подій та інших аспектів. Члени екіпажу повітряних суден (пілоти, бортінженери), авіадиспетчери, фахівці з технічного обслуговування несуть підвищену відповідальність за порушення правил безпеки польотів, процедур управління повітряним судном, вимог щодо професійної підготовки та медичного контролю. Будь-яке відхилення від протоколів, будь то недбалість при передпольотній перевірці або недотримання інструкцій авіадиспетчера, може мати фатальні наслідки. Контроль здійснюється Державною авіаційною службою України.

Водний транспорт, що охоплює як морські, так і внутрішні водні шляхи, регулюється Кодексом торговельного мореплавства України, Кодексом внутрішнього водного транспорту України та іншими нормативними актами. Відповідальність настає за порушення правил судноплавства (включаючи правила розходження суден), експлуатації суден, правил безпеки мореплавства, а також за забруднення навколишнього середовища внаслідок розливів нафти та інших небезпечних речовин. Відповідальність за забруднення морського середовища може бути значною і включати не тільки штрафи, а й зобов'язання щодо відшкодування шкоди, спричиненої екосистемі.

Особливістю водного транспорту є широке застосування міжнародних конвенцій, таких як Міжнародна конвенція по охороні людського життя на морі (SOLAS), Міжнародна конвенція із запобігання забрудненню суден (MARPOL), а також конвенції щодо відповідальності судновласників за збитки. Ці міжнародні договори встановлюють єдині стандарти безпеки, екологічного захисту та механізмів відшкодування. Капітани суден несуть підвищену відповідальність за безпеку плавання, дотримання міжнародних та національних правил, збереження вантажу, життя та здоров'я пасажирів і членів екіпажу. Їхні рішення під час навігації, у штормових умовах або при стикуванні мають прямий вплив на безпеку. Незважаючи на специфіку кожного виду транспорту, загальні принципи юридичної відповідальності залишаються універсальними: забезпечення безпеки, відшкодування шкоди потерпілим, покарання винних осіб та попередження правопорушень.

Юридична відповідальність у сфері транспорту є надзвичайно важливим та багатоаспектним правовим інститутом, що забезпечує регулювання відносин у динамічній та потенційно небезпечній галузі. Вона охоплює чотири основні складові: кримінальну, адміністративну, цивільно-правову та дисциплінарну, кожна з яких відіграє унікальну роль у системі правового контролю. Кримінальна відповідальність застосовується за найбільш суспільно небезпечні діяння, що посягають на життя, здоров'я та безпеку громадян, і є найсуворішим видом правового впливу. Адміністративна відповідальність слугує інструментом оперативного реагування на дрібніші, але численні порушення правил і норм, що забезпечують порядок та безпеку на транспорті. Цивільно-правова відповідальність фокусується на відновленні порушених майнових прав та інтересів потерпілих, гарантуючи компенсацію завданих збитків. Дисциплінарна ж відповідальність регулює внутрішні трудові відносини на транспортних підприємствах, забезпечуючи дотримання службових обов'язків та професійної етики. Кожен вид відповідальності виконує специфічні функції та застосовується залежно від характеру та тяжкості порушення, а також від наслідків, що настали. Система юридичної відповідальності побудована таким чином, щоб забезпечити ефективне реагування на різноманітні порушення транспортного законодавства,

від незначних адміністративних правопорушень до тяжких злочинів, створюючи багатосаровий механізм захисту та регулювання.

Основною метою юридичної відповідальності у транспортній сфері є забезпечення безпеки руху та функціонування транспортної системи, захист життя і здоров'я людей, охорона майнових прав учасників транспортних відносин, а також попередження правопорушень. Кримінальна відповідальність застосовується за найбільш тяжкі порушення, як-от дорожньо-транспортні пригоди, що призвели до загибелі людей або тяжких тілесних ушкоджень, виконуючи функцію покарання та загального попередження. Вона покликана максимально жорстко реагувати на дії, що становлять пряму загрозу суспільству. Адміністративна відповідальність є основним інструментом забезпечення правопорядку на транспорті, включаючи контроль за дотриманням правил дорожнього руху, технічним станом транспортних засобів, а також правил перевезення пасажирів і вантажів. Вона спрямована на превенцію більш тяжких порушень шляхом швидкого та невідворотного покарання за незначні проступки. Цивільно-правова відповідальність забезпечує відшкодування збитків потерпілим особам, як матеріальних, так і моральних, через систему обов'язкового та добровільного страхування, а також прямі виплати винними особами. Це дозволяє компенсувати втрати та відновити пошкоджені інтереси, що є ключовим аспектом справедливості. Крім того, дисциплінарна відповідальність у транспортних організаціях відіграє роль у підтриманні внутрішньої трудової дисципліни, запобігаючи недбалості та порушенням, які можуть мати далекосяжні наслідки для безпеки руху та якості послуг.

Законодавство України у сфері транспорту постійно оновлюється та вдосконалюється з урахуванням міжнародних стандартів, сучасних викликів транспортної галузі та потреб суспільства. Так, останніми роками значна увага приділяється адаптації українського законодавства до норм Європейського Союзу, що сприяє гармонізації правових систем та підвищенню безпеки на дорогах. Особливо значущими є зміни у сфері обов'язкового страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВ), що відбулися у 2024 році. Ці зміни, зокрема, передбачають

збільшення розмірів страхових виплат до рівня, що наближається до європейських стандартів (наприклад, до 1 млн грн за шкоду майну та до 5 млн грн за шкоду життю та здоров'ю), розширення переліку страхових випадків, а також спрощення процедури врегулювання страхових випадків через механізм європротоколу та пряме врегулювання. Ці новації спрямовані на підвищення рівня захисту прав потерпілих у дорожньо-транспортних пригодах та прискорення виплат. Законодавець також посилює відповідальність за керування транспортними засобами у стані сп'яніння, запроваджуючи не лише збільшення штрафів, а й можливе позбавлення права керування на тривалий термін, а також за повторні грубі порушення правил дорожнього руху, що є відповіддю на суспільний запит щодо підвищення безпеки на дорогах.

Знання видів юридичної відповідальності, механізмів їх застосування та правових наслідків порушень транспортного законодавства є необхідним елементом професійної компетентності для фахівців транспортних технологій, логістів, інженерів та керівників транспортних підприємств. Це дозволяє ефективно управляти ризиками у транспортній діяльності, мінімізувати ймовірність правопорушень та потенційних збитків, забезпечувати повне дотримання законодавства на підприємствах транспорту, захищати права та інтереси всіх учасників транспортного процесу – від водіїв та перевізників до пасажирів та вантажовідправників. Майбутні фахівці повинні не лише володіти технічними знаннями щодо експлуатації та обслуговування транспортних засобів, планування логістичних маршрутів та організації перевезень, але й глибоко розуміти правові аспекти функціонування транспортної системи. Таке інтегроване бачення є запорукою їхньої професійної компетентності, здатності приймати обґрунтовані управлінські рішення та успішної кар'єри у сучасній, складно регульованій транспортній галузі, де правові норми відіграють критичну роль у забезпеченні ефективності та безпеки.

Питання для самоконтролю

1. Які основні види юридичної відповідальності застосовуються у транспортній сфері та в чому полягають їхні відмінності?

2. За яких умов настає кримінальна відповідальність за порушення правил безпеки дорожнього руху згідно зі статтею 286 Кримінального кодексу України?
3. Що таке джерело підвищеної небезпеки та яка відповідальність передбачена за шкоду, заподіяну таким джерелом?
4. Які санкції передбачені за адміністративні правопорушення у транспортній сфері відповідно до КУпАП?
5. Що таке обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів (ОСЦПВВНТЗ) та яку функцію воно виконує?
6. У чому полягають особливості юридичної відповідальності на залізничному транспорті порівняно з автомобільним?
7. Які міжнародні стандарти та конвенції регулюють відповідальність у сфері повітряного та водного транспорту?
8. За яких обставин власник транспортного засобу може бути звільнений від цивільно-правової відповідальності за заподіяну шкоду?
9. Що таке дисциплінарна відповідальність працівників транспортних підприємств та які види дисциплінарних стягнень можуть застосовуватися?
10. Які зміни у законодавстві щодо транспортної відповідальності відбулися в Україні у 2024 році та яка їхня мета?

РЕКОМЕНДОВАНІ ДЖЕРЕЛА

I. Законодавчі та нормативно-правові акти

1. Конституція України : Закон України від 28.06.1996 р. № 254к/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 30. – Ст. 141.
2. Цивільний кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 435-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 40/41. – Ст. 356.
3. Господарський кодекс України : Закон України від 16.01.2003 р. № 436-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 18–22. – Ст. 144.

4. Повітряний кодекс України : Закон України від 19.05.2011 р. № 3393-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2011. – № 48/49. – Ст. 536 (зі змінами).
5. Кодекс торговельного мореплавства України : Закон України від 23.05.1995 р. № 176/95-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1995. – № 47. – Ст. 349.
6. Митний кодекс України : Закон України від 13.03.2012 р. № 4495-VI // Відомості Верховної Ради України. – 2012. – № 44–48. – Ст. 552.
7. Про транспорт : Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 51. – Ст. 446.
8. Про дорожній рух : Закон України від 30.06.1993 р. № 3353-XII // Відомості Верховної Ради України. – 1993. – № 31. – Ст. 338.
9. Про залізничний транспорт : Закон України від 04.07.1996 р. № 273/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 40. – Ст. 183.
10. Про автомобільний транспорт : Закон України від 05.04.2001 р. № 2344-III // Відомості Верховної Ради України. – 2001. – № 22. – Ст. 105.
11. Про міський електричний транспорт : Закон України від 29.06.2004 р. № 1914-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 51. – Ст. 548.
12. Про трубопровідний транспорт : Закон України від 15.05.1996 р. № 192/96-ВР // Відомості Верховної Ради України. – 1996. – № 29. – Ст. 139.
13. Про внутрішній водний транспорт : Закон України від 03.12.2020 р. № 1054-IX // Відомості Верховної Ради України. – 2021. – № 19. – Ст. 177.
14. Про транспортно-експедиторську діяльність : Закон України від 01.07.2004 р. № 1955-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2004. – № 52. – Ст. 562.
15. Про перевезення небезпечних вантажів : Закон України від 06.04.2000 р. № 1644-III // Відомості Верховної Ради України. – 2000. – № 28. – Ст. 222.
16. Про обов'язкове страхування цивільно-правової відповідальності власників наземних транспортних засобів : Закон України від 01.07.2004 р. № 1961-IV // Відомості Верховної Ради України. – 2005. – № 1. – Ст. 1.

17. Про ліцензування видів господарської діяльності : Закон України від 02.03.2015 р. № 222-VIII // Відомості Верховної Ради України. – 2015. – № 23. – Ст. 158.
18. Статут залізниць України : постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457. // Офіційний вісник України. – 1998. – № 14. – Ст. 548.
19. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту : постанова Кабінету Міністрів України від 18.02.1997 р. № 176. // Офіційний вісник України. – 1997. – № 8. – С. 26.
20. Правила перевезення пасажирів трамваями та тролейбусами : наказ Міністерства будівництва, архітектури та житлово-комунального господарства України від 09.10.2006 р. № 346. // Офіційний вісник України. – 2006. – № 48. – Ст. 3173.
21. Про затвердження Порядку проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування : постанова Кабінету Міністрів України від 03.12.2008 р. № 1081. // Офіційний вісник України. – 2008. – № 94. – Ст. 3105.

II. Міжнародно-правові акти

22. Угода про асоціацію між Україною, з однієї сторони, та Європейським Союзом, Європейським співтовариством з атомної енергії і їхніми державами-членами, з іншої сторони. Київ, 2014. URL: http://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_011
23. Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) : приєднання України від 05.06.2003 р. // Відомості Верховної Ради України. – 2003. – № 39. – Ст. 342.
24. Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ/CMR) : ратифікована Указом ПВРУ від 27.06.1969 р.
25. Афінська конвенція про перевезення морем пасажирів та їх багажу 1974 року і Протоколу 1976 року до неї : приєднання України від 15.07.1994 р. // Відомості Верховної Ради України. – 1994. – № 33. – Ст. 305.

III. Основна та додаткова література

26. Гуцуляк В. М., Ключова Є. М. Українське та міжнародне морське право : навчальний посібник. Київ : Ліра-К, 2022. 250 с.
27. Корнєєв Ю. В. Транспортне право України : навчальний посібник. Київ : Центр учбової літератури, 2020. 168 с.
28. Татарчук І. В. Транспортне право України. Київ : Центр учбової літератури, 2020. 304 с.
29. Транспортне право : навчальний посібник / А. О. Ковальов та ін. ; за заг. ред. А. О. Ковальова. Харків : УкрДУЗТ, 2022. 189 с.
30. Міщенко І. В. Транспортне право України : навчально-методичний посібник. Одеса : Національний університет «Одеська юридична академія», 2020. 62 с.
31. Сандюк Г. О., Сікорський О. П. Морське право : навчальний посібник. Миколаїв : НУК, 2020. 157 с.
32. Коваленко В. В., Гальченко С. М. Правові проблеми реалізації транспортної політики України в умовах європейської інтеграції : монографія. Харків : Юрайт, 2023. 280 с.
33. Хом'яченко С. І., Хоцяновська Н. Ф. Правове регулювання використання авіатранспорту за договорами мультимодальних перевезень: окремі аспекти // Юридичний вісник. Повітряне і космічне право. 2019. № 3. С. 20–25.
34. Петренко О. П. Правове регулювання міського електротранспорту в умовах децентралізації: порівняльно-правовий аналіз // Вісник транспортного права. 2022. № 1. С. 45–52.
35. Дмитренко М. А. Європейські стандарти у регулюванні транспортної діяльності в Україні: проблеми та перспективи // Право України. 2021. № 4. С. 112–120.

IV. Інформаційні ресурси

36. Законодавство України : офіційний портал. URL: <http://zakon.rada.gov.ua>
37. Міністерство розвитку громад, територій та інфраструктури України : офіційний вебсайт. URL: <https://mtu.gov.ua/>

38. Урядовий портал : офіційний вебсайт Кабінету Міністрів України. URL: <https://www.kmu.gov.ua/>
39. Державна служба України з безпеки на транспорті (Укртрансбезпека) : офіційний вебсайт. URL: <http://dsbt.gov.ua/>
40. Судова влада України : офіційний вебсайт. URL: <https://court.gov.ua/fair/>
41. Державна служба морського і внутрішнього водного транспорту та судноплавства України (Морська адміністрація) : офіційний вебсайт. URL: <https://marad.gov.ua/ua>

ТРАНСПОРТНЕ ПРАВО

для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти освітньої програми Транспортно-логістичні системи автомобільних перевезень галузь знань J Транспорт та послуги спеціальності J8 Автомобільний транспорт денної та заочної форм навчання для денної та заочної форм навчання / уклад. Н.В. Рябих., Луцьк: ЛНТУ, 2025. 347 с.

Комп'ютерний набір та верстка

Наталя РЯБИХ

Редактор

Наталя РЯБИХ

Підп. до друку «__»_____2025 р.
Формат 60x84/16. Папір офс.
Гарн. Таймс. Ум. друк. арк.
Тираж прим.

Відділ іміджу та промоцій
Луцького національного технічного університету

43018, м. Луцьк, вул.Львівська,75