

Ім'я користувача:
Полтавський інститут економіки і права Полтавськи...

ID перевірки:
1016248704

Дата перевірки:
13.05.2024 23:22:12 IDT

Тип перевірки:
Doc vs Internet + Library

Дата звіту:
14.05.2024 05:59:40 IDT

ID користувача:
100011299

Назва документа: Курсова робота_Кодак

Кількість сторінок: 22 Кількість слів: 4604 Кількість символів: 36991 Розмір файлу: 33.88 KB ID файлу: 1016034087

20.8% Схожість

Найбільша схожість: 8.17% з Інтернет-джерелом (<https://subj.ukr-lit.com/civilne-pravo-tom-2-borisova-v-i-1-zagalni-polo..>)

20.1% Джерела з Інтернету 765 Сторінка 24

0.7% Джерела з Бібліотеки 1 Сторінка 27

0% Цитат

Вилучення цитат вимкнене

Вилучення списку бібліографічних посилань вимкнене

0% Вилучень

Немає вилучених джерел

ВСТУП

Актуальність теми дослідження В умовах сучасних економічних перетворень питання правового регулювання транспортної діяльності набуває все більшої актуальності. Адже транспорт є однією з найважливіших галузей національної економіки і його ефективне функціонування є необхідною умовою стабілізації економіки, розвитку зовнішньоекономічної діяльності та задоволення потреб населення і суспільного виробництва в перевезеннях та інших транспортних послугах.

Сьогодні немає жодної сфери суспільного життя, яка б не була пов'язана з транспортним процесом. Цей процес прямо чи опосередковано включає в себе відповідні інструменти, методи, форми, принципи та правила поведінки, які регулюють ці суспільні відносини. Врегулювати ці відносини необхідно для того, щоб вони отримали певний зміст. Одним з основних напрямків регулювання суспільних відносин, пов'язаних з транспортом, є вплив правових норм на суспільні відносини.

Транспортно-дорожній комплекс України - це транспортно-комунікаційна система, яка об'єднує всі сучасні види транспорту. За розміщенням і структурою вони в цілому відповідають внутрішнім і зовнішнім транспортно-економічним зв'язкам країни, але потребують значного вдосконалення та модернізації з метою підвищення якості транспортних послуг, особливо в міжнародному сполученні. Економічна криза в Україні призвела до значного погіршення ситуації в транспортному секторі. Погіршення фізичної та технічної інфраструктури збільшило потребу в реконструкції, ремонті та технічному переоснащенні транспортного сектору. Потребують вирішення питання інновацій та модернізації, фінансових ресурсів та використання всіх потужностей транспортного та дорожнього сектору для розвитку експорту транспортних послуг. Нормативно-правова база у сфері транспорту є неповною.

В умовах докорінного реформування української економіки необхідна збалансована державна транспортна політика, що враховує специфіку цієї

галузі та її роль у процесі економічних і соціальних перетворень. Цілі та положення щодо реформування транспортного сектору економіки України викладені в різних нормативно-правових документах. Це має бути реалізовано шляхом визначення єдиного підходу до регулювання відносин між суб'єктами різних форм власності, встановлення правових, економічних та організаційних засад діяльності транспортних підприємств, розробки нових та внесення змін до чинних нормативно-правових актів, що визначають особливості взаємовідносин між користувачами транспортних послуг, органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування. Це має бути зроблено до. Пріоритетними сферами державного регулювання окремих видів транспорту є залізничний, морський, автомобільний та авіаційний транспорт.

У процесі переходу України до ринкової економіки правове регулювання транспортних договорів зазнало суттєвих змін. Це пов'язано, головним чином, з прийняттям нових нормативно-правових актів та внесенням змін до чинних нормативно-правових актів. Тому в сучасних умовах питання правового регулювання транспортної діяльності є недостатньо вивченим. Саме в цьому полягає актуальність даної курсової роботи. Для розуміння поняття, правової природи та місця транспортних договорів у системі цивільно-правових та господарських договорів на сучасному етапі бажано також дослідити історію виникнення та розвитку правового регулювання транспортних договорів.

Метою курсу є аналіз системи транспортних договорів у чинному законодавстві України та дослідження їх правової природи. Для досягнення цієї мети автор поставив перед собою кілька завдань. А саме: проаналізувати правову природу системи транспортних договорів та окремі аспекти транспортного права; дослідити еволюцію розвитку національного законодавства у сфері транспорту; проаналізувати судову практику вирішення правових спорів у цій сфері; сформулювати основні напрями реформування законодавства у цій галузі національної економіки України.

2

Об'єктом дослідження є найбільш поширені суспільні відносини щодо правового регулювання договорів перевезення.

Предметом дослідження є конкретний вид транспорту та його правове регулювання на сучасному етапі розвитку та функціонування української держави.

Методи дослідження Курсова робота ґрунтується на дослідженні з використанням загальнонаукових (аналіз і синтез, дедукція, індукція, порівняння і протиставлення, прогнозування, екстраполяція тощо) та спеціальних методів (системно-структурний, порівняльно-правовий, логіко-юридичний та ін.). Б. Бабкіна, М. Брагінського, В. Вітрянського, А. Гарбала, Н. Кузнєцової, Н. Саніавметової, В. Смирнова, В. Черешнюка, В. Яковлевої, В. Лутца, О. Карлова, М. Тарасова, Г. Гревича, А. Бикова та багатьох інших вчених, Дослідженню цього питання приділено значну увагу, але політичні та економічні реалії вимагають з'ясування та вивчення нових аспектів цих відносин.

В умовах правової реформи в Україні важливого значення набуває питання подальшого розвитку та вдосконалення правового регулювання суспільних відносин у транспортній сфері та їх місця в правовій системі держави, що значною мірою визначає розвиток ринкових відносин.

Структура курсової роботи визначається предметом, методами, завданнями та логікою обраної мною теми дослідження. Курсова робота складається зі вступу, трьох розділів, поділених на декілька підрозділів, висновків та списку використаних джерел. Загальний обсяг курсової роботи відповідає встановленим вимогам.

РОЗДІЛ I

ХАРАКТЕРИСТИКА ТРАНСПОРТНИХ ПРАВОВІДНОСИН

Правовідносини - це частина врегульованих нормами права суспільних відносин, суб'єктами яких є носії прав і юридичних обов'язків. Правовідносини завжди являють собою певні соціальні зв'язки між окремими особами - громадянами, організаціями, державними органами, транспортними компаніями, підприємницькими організаціями та державою в цілому - і визначають коло можливих і необхідних дій, які приписує право.

Правовідносини мають певні ознаки, які відрізняють їх від інших суспільних відносин

а) правовідносини - це зв'язки між людьми, засновані на правових нормах;

б) зв'язки між особами виникають на основі правових норм через суб'єктивні юридичні права та обов'язки;

в) цей зв'язок між людьми підтримується і гарантується державою (а в деяких випадках і її примусовою силою);

г) ці відносини між людьми, засновані на правових нормах, мають особистий характер.

Крім того, як зазначає С.С. Алексєєв [1][17], може бути повна двостороння індивідуалізація або одностороння індивідуалізація, коли визначаються лише суб'єктивні права однієї сторони правовідносин (наприклад, право транспортного органу встановлювати правила навантаження).

Таким чином, верховенство права є основою та необхідною передумовою виникнення, зміни та припинення правовідносин.

В юридичній літературі під правовідносинами розуміють врегульовані нормами права суспільні відносини, в яких сторони виступають носіями взаємних прав і обов'язків, встановлених і гарантованих державою.

Дійсно, право є особливим регулятором суспільних відносин. У соціально-правовому плані воно дуже чітко виражає принцип влади. Ані

4

цивільні, ані адміністративні, ані будь-які інші правовідносини не виникають самі по собі, оскільки вони є легітимізованими і можливість їх виникнення визначається нормами права.

В юридичній літературі досі існує думка, що транспортним відносинам притаманні всі ознаки цивільно-правових відносин [18] і що транспортні відносини регулюються цивільним правом на підставі договору перевезення, без урахування інших засобів транспортно-правового регулювання. Звичайно, транспортне право як комплексна галузь права регулює також значне коло інших суспільних відносин (цивільно-правових, трудових, земельних), які ґрунтуються на рівності сторін цих відносин.

Однак транспортне право є окремою та особливою галуззю права, а тому транспортні правовідносини мають свої особливості

1. транспортні правовідносини складаються у сфері, де відбувається діяльність транспорту у вигляді транспортного виробничого процесу, кінцевим продуктом якого є доставка вантажів або надання послуг споживачеві. Основним завданням транспорту є доставка продукції, виробленої в промисловому та сільськогосподарському секторах, до споживачів. Доставка продукції від виробників до споживачів є продовженням процесу виробництва у сфері розподілу [19]. Однак виробництво транспортної продукції є одночасно і її споживанням. Іншими словами, транспортний продукт існує у вигляді корисного ефекту (діяльності).

2. транспортні правовідносини виникають тоді, коли в них в обов'язковому порядку беруть участь відповідні транспортні органи (підприємства, організації та установи). Ці відносини характеризуються наявністю державного організаційного впливу або адміністративно-контрольної діяльності (наявність відповідних нормативно-правових актів, транспортних планів, розкладів руху транспортних засобів, дозволів на використання шляхів сполучення, дозволів та ліцензій тощо).

3. транспортні правовідносини можуть бути ініційовані будь-якою стороною. Однак у більшості випадків згода або волевиявлення іншої сторони є обов'язковою (за винятком випадків, передбачених законом, таких як військові перевезення, перевезення у зв'язку з введенням особливого режиму надзвичайного стану або ліквідацією наслідків стихійного лиха).

Наявність або відсутність згоди іншої сторони відокремлює транспортні правовідносини від адміністративних правовідносин.

4. 4. транспортні правовідносини виникають у зв'язку з експлуатацією транспортних засобів і шляхів сполучення, які виступають засобами виробництва, а отже, і засобами праці для працівників транспорту

5. предметом транспортних правовідносин завжди є діяльність з надання послуг. Як зазначав Лутц, головною особливістю договору про надання послуг, на відміну від трудового договору, є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги. Корисні наслідки такої діяльності проявляються не у вигляді конкретного матеріалізованого результату, як у випадку з договором підяду, а в самому процесі надання послуги [20].

З наведених вище ознак транспортних правовідносин та їх характеристик можна зробити висновок, що не всі суспільні відносини входять до сфери транспортних правовідносин. Деякі ознаки притаманні й іншим відносинам, наприклад, цивільним правовідносинам. Лише наявність усіх вищезазначених ознак у правовідносинах в цілому є підставою для того, щоб вважати ці правовідносини транспортними.

Сам по собі факт експлуатації транспортного засобу, наприклад, залізничного, морського чи річкового судна, повітряного або автомобільного транспорту, не є підставою для визнання його транспортним правовідношенням. Експлуатація транспортного засобу має правову природу договору майнового найму, як це передбачено відповідною главою Цивільного кодексу України.

Також договори підряду на капітальне будівництво, кредитні відносини, договори поставки, зберігання, страхування або інші зобов'язання щодо енергоносіїв чи іншої продукції, в яких однією зі сторін може бути транспортне підприємство чи організація, не дають підстав вважати їх транспортними правовідносинами, навіть якщо транспортне підприємство чи організація бере участь у цих правовідносинах.

Таким чином, послуги, що надаються за допомогою транспорту, самі по собі не призводять до виникнення транспортних правовідносин.

Слід ще раз зазначити, що для того, щоб правовідносини були визнані транспортними, необхідна комбінація вищезазначених шести характеристик.

Транспортні правовідносини мають унікальну структуру, яка складається з наступних елементів

- а) правова підстава
- б) юридичні факти
- в) суб'єкт транспортного правовідношення
- в) об'єкт транспортного правовідношення
- г) зміст правовідносин.

Правовою основою транспортних правовідносин є норми транспортного права, що містяться в законодавчих і підзаконних актах. Ці норми опосередковують зміст транспортних правовідносин, визначають права та обов'язки учасників таких відносин, їх поведінку, впливають на характер і мету їх діяльності.

Юридичні факти - це певні дії та події, які є фактичною підставою для виникнення, зміни або припинення транспортних правовідносин.

Дія - це результат людської діяльності або волевиявлення. Дії можуть бути правомірними або неправомірними.

Правомірна дія - це юридичний факт, який відповідає вимогам транспортного законодавства та умовам надання транспортних послуг.

Протиправна дія - це дія або бездіяльність, яка не відповідає вимогам закону і порушує транспортне законодавство та умови надання транспортних

7

послуг. Наприклад, несвоєчасна подача транспортного засобу під завантаження або розвантаження визнається порушенням умов користування і тягне за собою юридичну відповідальність.

Подія - це явище, яке знаходиться поза контролем людини, але має юридичне значення і тягне за собою юридичну відповідальність у разі невиконання або неналежного виконання умов користування. Це, зокрема, форс-мажорні обставини, стихійні лиха, такі як повені та пожежі, та інші природні явища.

Суб'єктами транспортних правовідносин є конкретні учасники (сторони), тобто юридичні та фізичні особи, які мають права та обов'язки у сфері транспортної діяльності та надання послуг, врегульовані правовими нормами транспорту. До сторін належать громадяни, підприємства, організації, державні органи та громадські організації. У законодавчих і нормативних актах вони позначаються загальними термінами "вантажовідправник", "перевізник", "вантажодержувач" і "пасажир". Предметом транспортних правовідносин є суспільні відносини, які втілюють характер діяльності суб'єкта щодо задоволення потреб населення і виробництва в перевезеннях і наданні транспортних послуг, а також правові наслідки його дій.

Деякі автори після розпаду Радянського Союзу уникають виразу "суспільні відносини" і вказують на правовідносини в конкретних галузях права, спрямовані на вчинення відповідних дій для задоволення конкретних інтересів [21]. Наприклад, Д.В. Боброва вказує, що об'єктом цивільних правовідносин є задоволення інтересів, пов'язаних із суб'єктивними правами та суб'єктивними обов'язками, а об'єктами цивільних правовідносин є а) блага, б) дії, пов'язані з наданням послуг, в) результати розумової, інтелектуальної творчості, г) особисті немайнові інтереси [22 [22]. Однак відносини, врегульовані нормами права, не можуть бути виключені із суспільних відносин і, на нашу думку, немає сенсу виключати термін "суспільні відносини" із вживання терміну "суспільні відносини".

8

Отже, об'єктом транспортних правовідносин є врегульоване нормами транспортного права надання транспортних послуг, тобто дії, спрямовані на задоволення потреб населення і промисловості в перевезеннях.

Зміст правовідносин - це сукупність прав і обов'язків учасників цих відносин, їхніх законних інтересів, їхніх взаємних зв'язків, а також те, що характеризує об'єкт і мету таких відносин. В юридичній літературі це називають статусом, правоздатністю, повноваженнями, суб'єктивними правами та юридичними обов'язками відповідних сторін, їх правами та відповідальністю [23].

Таким чином, транспортні правовідносини - це врегульовані нормами транспортного права діяння, спрямовані на задоволення потреб населення і підприємств у перевезеннях та наданні транспортних послуг.

Захист транспортних правовідносин відбувається як у судовому, так і в адміністративному порядку. Судовий захист гарантується Конституцією України та іншим законодавством України, що дозволяє оскаржувати неправомірні дії посадових осіб, а також позови, що стосуються суб'єктів, які перебувають під захистом. В адміністративному порядку вирішуються переважно питання, пов'язані з організацією транспортної діяльності та забезпеченням взаємодії різних видів транспорту.

РОЗДІЛ II

ПОНЯТТЯ ТА ВИДИ ДОГОВОРІВ ПЕРЕВЕЗЕННЯ

2.1. Поняття та види договору перевезення, його правове регулювання

Статтям 908-928 Цивільного кодексу України та положенням, що регулюють транспортні процедури, які містяться в низці законодавчих актів, зокрема в Цивільному кодексі України, Цивільному авіаційному кодексі України, Кодексі торговельного мореплавства України та Залізничному статуті України, присвячені транспортні перевезення та договори перевезень.

До революції 1917 року договори перевезення існували як різновид договорів підряду і велика увага приділялася лише залізничному та морському транспорту, тоді як інші види (наприклад, внутрішній водний транспорт) не регулювалися. Однак ця доктрина виходила з того, що договори перевезення є самостійними договорами, які потребують детального регулювання. Тому при класифікації договорів за Цивільним кодексом Г. Ф. Шершеневич виділяв перевезення, поряд з підрядом, дорученням тощо, як самостійний договірний тип у групі договорів про користування послугами інших осіб.

Цивільний кодекс України містить основні терміни, визначає та класифікує їх, а також надає узагальнену характеристику договорів перевезення та транспортного експедирування.

Договори перевезення поділяються на такі види відповідно до їхньої мети: 1) перевезення вантажів; 2) перевезення багажу; 3) перевезення пасажирів.

Залежно від виду перевезення може здійснюватися залізничним, внутрішнім водним, повітряним, морським (міжнародні морські перевезення та внутрішні перевезення (перевезення в каботажі: каботажні - між портами в

10

одному морському районі; дальні морські перевезення - між портами в різних морських районах), автомобільним (перевезення в межах міста в передмісті, перевезення за межами міста (інших населених пунктів) на відстань до 50 км, міжміські перевезення в межах міста (інших населених пунктів) на відстань до 50 км, міжміські перевезення в межах міста (інших населених пунктів) на відстань до 50 км, міжміські перевезення в межах міста (інших населених пунктів) на відстань до 50 км, міжміські перевезення в межах міста (інших населених пунктів) на відстань до 50 км, міжміські перевезення за межами міст (та інших населених пунктів) на відстань понад 50 км).

Залежно від кількості транспортних організацій на стороні перевізника розрізняють такі види договорів: договір перевезення тільки одним видом транспорту (так зване місцеве перевезення); перевезення вантажу різними транспортними організаціями одного виду транспорту на підставі одного перевізного документа (так зване пряме перевезення); перевезення вантажу різними транспортними організаціями різних видів транспорту на підставі одного перевізного документа (так зване змішане перевезення). перевезення різними транспортними організаціями різними видами транспорту на підставі одного перевізного документа (так зване змішане перевезення). Залізничні перевезення.

У залізничному транспорті, в залежності від обсягу вантажу, існують різні види перевезень: дрібні відправки, перевезення вагонами, маршрутні перевезення (перевезення всіма поїздами).

На морському транспорті розрізняють лінійні регулярні перевезення (здійснюються у фіксованому напрямку за встановленим розкладом) і трамвайні (нерегулярні) перевезення (здійснюються на основі вільної угоди між сторонами).

У системі транспортних договорів особливе місце посідає договір перевезення вантажу, який є найбільш поширеним. За договором перевезення вантажу одна сторона (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй другою стороною (відправником) вантаж до пункту призначення та видати

11

його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (стаття 909 Цивільного кодексу України). Договір перевезення вантажу укладається в письмовій формі. Це пов'язано з тим, що перевізник зобов'язаний скласти і видати відправнику відповідний документ при прийманні вантажу до перевезення. Таким документом може бути повідомлення про відправлення, коносамент або будь-який інший документ, передбачений транспортним законодавством.

Договір набуває чинності, коли вантажовідправник передає вантаж перевізнику, а перевізник видає документ, що підтверджує цей факт. Договір охоплює послуги з доставки, зберігання, видачі, завантаження та розвантаження вантажу.

Договір перевезення є платним. Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти транспортом загального користування встановлюються за домовленістю сторін, якщо вони не визначені затвердженням у встановленому порядку тарифом (стаття 916 Цивільного кодексу України). Договори перевезення укладаються на певний строк, і штрафні санкції за його порушення зазвичай передбачаються законом або умовами договору. У разі прострочення доставки вантажу перевізник зобов'язаний відшкодувати другій стороні збитки, завдані порушенням строку перевезення, якщо договором або договором перевезення (чартерним договором) не передбачена інша форма відповідальності (стаття 923 Цивільного кодексу України).

Договір перевезення є двостороннім договором. Сторонами договору є перевізник і вантажовідправник. Перевізником є транспортна організація, яка виконує функції перевізника загального користування і зобов'язана здійснити перевезення на вимогу особи, яка звернулася за перевезенням. Вантажовідправник є суб'єктом цивільного права. [2]

До договору може залучатися третя особа (вантажодержувач), яка не бере участі в укладенні договору, але має певні права, наприклад, право

12

вимагати від перевізника доставки вантажу, і певні обов'язки, наприклад, сплати провізної плати та отримання вантажу. Це робить договір схожим на договір на користь третьої особи.

Законом можуть бути передбачені особливості укладення та виконання договорів перевезення вантажів. Договір перевезення є публічним договором.

2.2 Договір перевезення пасажирів та багажу

За договором перевезення пасажирів перевізник зобов'язується перевезти пасажирів до пункту призначення та, якщо пасажир здає багаж, видати його уповноваженій на одержання багажу особі. Пасажир зобов'язаний сплатити встановлену плату за проїзд, а якщо він здає багаж, - також оплатити витрати на перевезення (частина 1 статті 929 Цивільного кодексу України).

Пасажирів перевозять залізничним, річковим, морським, повітряним та автомобільним транспортом, а в містах - метрополітенем, трамваєм і тролейбусом. Існує також приміський та міжміський автомобільний пасажирський транспорт, міський автобусний транспорт, маршрутні таксі, а також пасажирські та вантажні таксі. Перевезення пасажирів і багажу за окрему плату, що здійснюються фізичними особами на нерегулярній основі, регулюються не положеннями Закону про транспорт, а положеннями про укладення договорів.

Договори на перевезення пасажирів укладаються в усній формі. Пасажирський квиток є доказом укладення договору (стаття 187 Закону про торговельне мореплавство). Однак, оскільки пасажирський квиток не підписується сторонами, він не вважається письмовим договором. Договір перевезення може бути укладений шляхом вчинення вирішальної дії без видачі квитка (наприклад, розміщення жетона в підземній касі, відкритій для пасажирів).

Перевізник повинен надати транспортний засіб для перевезення пасажирів і певну кількість місць у транспортному засобі, зазначену у квитку.

13

У разі морських перевезень перевізник зобов'язаний зробити судно судноплавним і безпечним для пасажирів до початку рейсу, заздалегідь подбати про судно, обладнати і забезпечити його всіма необхідними предметами і підтримувати його в такому стані під час перевезення (Закон України "Про торговельне мореплавство", стаття 192). **Перевізник зобов'язаний доставити пасажирів до місця призначення.**

Пасажир має право перевозити одну дитину віком до п'яти років (у міському сполученні - до семи років) безоплатно, якщо вона не займає окремого місця (стаття 82 Загальних умов перевезення). Діти старшого віку (до 10 років, до 12 років на повітряному транспорті) можуть придбати дитячий квиток зі знижкою. У разі проміжної зупинки термін дії квитка може бути продовжений до 10 днів, а в разі хвороби - на весь період хвороби за наявності медичної довідки. Пасажир може змінити маршрут, зазначений у квитку, лише один раз під час залізничної подорожі, не змінюючи при цьому станцію призначення. У разі скасування поїздки пасажирів відшкодовується вартість проїзду, включаючи плату за попереднє придбання квитка та відсоток від вартості проїзду.

Пасажири мають різні інші права, пов'язані з транспортом. У той же час, вони повинні дотримуватися правил, що застосовуються до відповідного перевезення. Це означає, що майно перевізника повинно використовуватися дбайливо. Під час повітряних перевезень здійснюються перевірки пасажирів, багажу та вантажобагажу з метою забезпечення безпеки польотів та захисту життя і здоров'я пасажирів і членів екіпажу. Перевірки відбуваються в аеропорту або в міському аеровокзалі. Якщо пасажир відмовляється пройти огляд багажу в аеропорту, перевізник залишає за собою право повернути вартість перевезення за вирахуванням встановленого збору та розірвати договір.

Відповідальність авіакомпанії за смерть або ушкодження здоров'я пасажирів визначається відповідно до положень про відповідальність за заподіяння шкоди (глава 82 Цивільного кодексу України).

Пасажири, які придбали квиток на маршрут, мають право безкоштовно перевозити багаж певної ваги, зокрема до 36 кг у залізничному транспорті та до 50 кг у приміських поїздах. Пасажир несе відповідальність за забезпечення цілісності та збереження багажу. У випадку морських та повітряних перевезень відповідальність за втрату, відсутність або пошкодження багажу може бути покладена на перевізника, якщо пасажир доведе свою недбалість. Інші види транспорту не передбачають відповідальності авіакомпаній за втрату багажу.

На відміну від багажу, який перевозиться разом з пасажиром, передача речей пасажира перевізнику для доставки до місця призначення здійснюється за окрему плату. Багаж перевозиться в багажному вагоні або багажному відділенні судна, літака або автотранспортного засобу. На підтвердження того, що пасажир має у своєму розпорядженні багаж для перевезення, видається багажна квитанція (ст. 60 Закону "Про цивільну авіацію", ст. 187 Закону "Про торговельне мореплавство").

Перевізник зобов'язаний забезпечити схоронність багажу та доставити його до місця призначення у строк, визначений часом руху поїзда, судна або автомобіля. Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування, пошкодження або знищення багажу та прострочення його доставки ґрунтується на тих самих засадах, що й у разі порушення перевізником відповідних зобов'язань за договором перевезення вантажу (стаття 943 Цивільного кодексу України).

Договір морського перевезення пасажирів схожий на договір морського круїзу. За цим договором одна сторона (організатор круїзу) зобов'язується здійснити колективну морську подорож (круїз) за визначеною програмою та надати учасникам круїзу всі необхідні послуги (морське перевезення, харчування, побутове обслуговування, екскурсійне обслуговування тощо), а інша сторона (учасник круїзу) зобов'язується сплатити за це встановлену зобов'язується сплатити фіксовану плату. Документом, що підтверджує наявність договору на круїз, є іменний ваучер або інший еквівалентний

15

документ, виданий організатором круїзу. Перед початком круїзу організатор круїзу повинен забезпечити, щоб судно перебувало в придатному для плавання і безпечного перевезення учасників круїзу стані, було заздалегідь належним чином обладнане і укомплектоване екіпажем, а також щоб судно підтримувалося в такому стані протягом усього круїзу. Учасник круїзу має право відмовитися від договору до початку круїзу і має право на отримання оплати вартості круїзу в порядку, розмірі та на умовах, передбачених договором круїзу, за умови, що організатор круїзу заздалегідь повідомлений про намір учасника круїзу відмовитися від договору. Якщо організатор круїзу не може запропонувати учаснику круїзу місце на судні, зазначене в договорі, або, за згодою учасника круїзу, таке ж місце на іншому судні, яке за своїми характеристиками і комфортом не поступається обумовленим умовам, учасник круїзу має право відмовитися від договору і отримати вартість круїзу в Учасник круїзу має право отримати повну вартість круїзу.

Організатор круїзу залишає за собою право відмовитися від договору на круїз, якщо до початку круїзу виникли обставини, які не залежать від сторони, що домовляється про круїз, наприклад, військові або інші дії, які можуть призвести до захоплення судна, або затримання судна за розпорядженням влади. Якщо ці обставини виникають після початку круїзу і призводять до закінчення круїзу, договір розривається. У цьому випадку організатор круїзу зобов'язаний повернути учаснику невикористану частину вартості круїзу і, на вимогу учасника, доставити його в порт відправлення. Якщо тривалість круїзу продовжується через непередбачені обставини, організатор круїзу несе всі додаткові витрати, пов'язані з наданням послуг учаснику круїзу (статті 195-202 Закону про торговельне мореплавство).

РОЗДІЛ III

ДОГОВІР ТРАНСПОРТНОГО ЕКСПЕДИРУВАННЯ

Серед допоміжних договорів, пов'язаних з перевезенням вантажів, багажу та пошти, заслуговують на увагу договори про передачу. В умовах зростаючої централізації вантажних перевезень функції, пов'язані з початком або завершенням процесу перевезення вантажу іншими видами транспорту, часто передаються автомобільному транспорту.

Автотранспортні компанії або спеціально створені вантажні транспортні організації беруть на себе весь комплекс завдань, пов'язаних з відправленням вантажів залізничним, водним або повітряним транспортом, отриманням вантажів від них і доставкою їх одержувачу, а також сплатою транспортних платежів. Відносини між цими організаціями та їхніми клієнтами й іншими транспортними компаніями оформляються договорами експедиції. Телекомунікаційні компанії також виконують експедиторські функції.

За договорами з видавцями газет і журналів вони отримують періодичні видання від друкарень, обробляють, пакують і відправляють їх до місця призначення. Поштові компанії також діють як експедитори, коли приймають і доставляють різні види пошти, включаючи листи, посилки, чеки, грошові перекази, газети і журнали, приватним особам і організаціям, які є їхніми клієнтами.

Доставка пошти була б неможливою без перевезення різними видами транспорту. Організації зв'язку укладають договори з експедиторами на перевезення пошти. Зокрема, залізниці здійснюють перевезення пошти як спеціальними транспортними засобами Міністерства зв'язку, так і

17

залізничним транспортом, зокрема пасажирськими поїздами, швидкими поїздами, поштовими поїздами та багажними поїздами.

Глава 65 Цивільного кодексу України (статті 948-954) присвячена договорам перевезення вантажів. Відносини з надання послуг з перевезення вантажів регулюються положеннями транспортного законодавства (Указ "Про внутрішній водний транспорт", стаття 78; Указ "Про автомобільний транспорт", статті 125 і 126) та Положенням про централізоване навантаження (вивантаження) вантажів автомобільним транспортом загального користування на залізничних станціях, в аеропортах, портах та портах (пристанях) внутрішнього водного транспорту, що затверджується Міністерством транспорту.

За договором транспортного експедирування експедитор за плату зобов'язується за дорученням вантажовідправника укласти від свого імені та за рахунок вантажовідправника один або кілька договорів перевезення вантажу, а також організувати надання додаткових послуг, пов'язаних з перевезенням, передбачених договором.

Додаткові послуги за договором транспортного експедирування включають отримання необхідних документів для експорту або імпорту, проведення митного очищення та інших формальностей, перевірку кількості та стану товару, завантаження та розвантаження товару, сплату мита, зборів та інших платежів, покладених на вантажовідправника, зберігання товару, отримання товару в місці призначення та інші послуги, необхідні для доставки товару. Це включає в себе.

Експедитор може діяти від імені клієнта або від свого імені. Якщо за умовами договору експедитор діє від імені вантажовідправника, то до відносин за договором транспортного експедирування застосовуються положення про договір консигнації.

Якщо він діє від свого імені, то застосовуються положення про договір консигнації. При цьому відповідальність за невиконання або неналежне виконання зобов'язань, що становлять зміст додаткових послуг, які бере на

18

себе експедитор, визначається законодавством про відповідний договір (контрактації, зберігання тощо) та умовами договору транспортного експедирування.

Відповідно, договір транспортного експедирування може містити елементи декількох видів договорів, таких як перевезення, консигнація, контрактація та зберігання, які тісно переплітаються між собою як юридичні факти (правочини).

У договорі транспортного експедирування, укладеному між експедитором і клієнтом, експедитор фактично діє від імені клієнта по відношенню до перевізника. У зв'язку з цим автотранспортні підприємства, які надають послуги з перевезення вантажів своїм клієнтам, користуються правами, обов'язками та несуть відповідальність перед вантажовідправниками та вантажоодержувачами, передбаченими договорами транспортного чартеру. Водночас автотранспортні підприємства (експедитори) укладають договори з організаціями залізничного транспорту, морськими/річковими портами та аеропортами на централізоване завантаження та розвантаження вантажів.

У цих договорах обумовлюються обсяги перевезених вантажів, строки доставки за узгодженими графіками, збереження вантажів, проведення вантажно-розвантажувальних робіт в узгоджений час, умови оплати транспортно-експедиторських послуг, взаємна відповідальність сторін за порушення договірних зобов'язань тощо.

Договори на транспортно-експедиційне обслуговування, що укладаються автотранспортними підприємствами зі своїми клієнтами, та договори на централізоване навантаження і розвантаження вантажів, що укладаються з транспортними підприємствами, повинні бути взаємно узгоджені з метою забезпечення чіткої та скоординованої роботи між транспортними підприємствами та клієнтами.

Тому клієнт зобов'язаний, серед іншого, пред'являти вантаж експедитору рівномірно протягом кварталу, місяця і доби, а також

19

забезпечувати, щоб склад був відкритий для відвантаження і прийому вантажу в певний час, погоджений з експедитором.

ВИСНОВКИ

Перевезення — один із видів підприємницької діяльності, яка не супроводжується створенням яких-небудь предметів матеріального світу. Основний економічний ефект, який сторони одержують у результаті транспортної діяльності, — це переміщення вантажів, пасажирів, багажу й пошти.

Існують такі основні види транспорту: транспорт загального користування (залізничний, морський, автомобільний, повітряний, річковий (внутрішній — водний), місцевий електротранспорт, у тому числі метрополітен; промисловий залізничний транспорт; відомчий транспорт; трубопровідний та шляхи сполучення загального користування. Усі вони тісно взаємопов'язані і становлять

Разом з цим технічна характеристика перевізних засобів і організація перевезень даними видами транспорту багато у чому відрізняються одне від одного.

У главі 64 ЦК міститься перелік низки договорів, що опосередковують відносини з перевезення вантажів, пасажирів, багажу й пошти.

Серед них такі:

- а) перевезення вантажу (ст. 909 ЦК);
- б) перевезення пасажирів і багажу (ст. 910 ЦК);
- в) чартеру (фрахтування) — ст. 912 ЦК тощо.

Проте сам перевізний процес не вичерпується відносинами, що виникають з договору перевезення (ст. 908 ЦК). Обов'язки перевізника з подачі рухомого состава, а

20

відправника — з надання для навантаження вантажу також належать до процесу перевезення. Перевізниками також є відносини, що виникають з договорів про організацію роботи із забезпечення перевезення вантажів. Вони, зокрема, охоплюють: вузлові угоди, договори на централізоване завезення (вивезення) вантажів, на експлуатацію залізничних під'їзних колій, на подачу і прибирання вагонів, подачу заявок і замовлень, вчинення інших дій учасниками перевізного процесу як до укладення договору перевезення вантажів, так і після його виконання. Це стосується, наприклад, виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів, як-от: навантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо, які здійснюються на підставі окремих цивільно-правових договорів.

Отже, відомі чинному цивільному законодавству договори, що опосередковують перевізний процес, становлять єдину систему договорів, предметом яких є надання послуг з перевезення вантажів, пасажирів, багажу й пошти. Усю систему цих договорів можна поділити на два види: основні й допоміжні. Основні опосередковують головну сферу взаємовідносин перевізників і клієнтури, допоміжні — нормальну організацію перевізного процесу.

Відповідно до видів та кількості транспортних організацій (перевізників), які беруть участь у перевезеннях, перевезення поділяються на міські, приміські, міжміські та міжнародні, у прямому та прямому змішаному сполученні. При здійсненні перевезень морським транспортом розрізняють каботажні перевезення, які здійснюються між

портами України суднами, що плавають під Державним прапором України, а також суднами, що плавають під іноземним прапором за умови одержання на це дозволу Міністерства транспорту та інфраструктури України, та міжнародні перевезення, що здійснюються між портами України й іноземними портами.

Схожість

Джерела з Інтернету

765

1	https://subj.ukr-lit.com/civilne-pravo-tom-2-borisova-v-i-1-zagalni-polozhennya	60 джерел	8.17%
2	https://studfile.net/preview/2414925/page:14		7.19%
3	https://uristinfo.net/2010-12-27-04-58-59/266-tsvilne-pravo-t2-viborisova-ta-in/8539-dogovir-perevezennja.pdf	2 джерела	6.89%
4	http://um.co.ua/2/2-3/2-32383.html	4 джерела	6.3%
5	https://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=133938	83 джерела	5.67%
6	https://myleksii.ru/1-14938.html		5.04%
7	https://oduvs.edu.ua/wp-content/uploads/2016/09/Pidruchnik_Transp_Pravo.pdf	41 джерело	4.02%
8	https://ukrreferat.com/chapters/pravosnavstvo/transportni-dogovori-ih-sistema-ta-pravove-regulyuvannya-kursova-r	29 джерел	3.89%
9	https://dduvs.in.ua/wp-content/uploads/files/Structure/library/student/lectures/1121/16.1.pdf	2 джерела	3.74%
10	https://www.bibliofond.ru/view.aspx?id=807230	7 джерел	2.98%
11	http://eprints.kname.edu.ua/5296/1/%D0%BF%D0%B5%D1%87%D0%B0%D1%82%D0%BD.%D0%9A%D0%BE%D0%B	24 джерела	2.26%
12	https://studopedya.ru/1-34192.html		2.19%
13	http://elartu.tntu.edu.ua/bitstream/123456789/17939/1/TransportMAmetod.pdf	9 джерел	1.85%
14	https://archer.chnu.edu.ua/bitstream/handle/123456789/597/21%20%D0%A6%D0%B8%D0%B2%20%D0%BF%D1%80%20%D0...		1.8%
15	https://lectmania.ru/1x5f53.html	4 джерела	1.78%
16	http://translog.com.ua/images/file/doc/transport_po_vidam/vodniy/KTM.doc	28 джерел	1.72%
17	http://dSPACE.univd.edu.ua/xmlui/bitstream/handle/123456789/262/Gosp_pravo_navch_2.pdf?isAllowed=y&sequence	11 джерел	1.61%
18	https://univd.edu.ua/science-issue/issue/2134	3 джерела	1.48%
19	http://uchika.in.ua/tvarini-yak-obyekt-civilenih-pravovidnosin.html?page=6		1.43%
20	http://dSPACE.oduvs.edu.ua/bitstream/123456789/702/1/%D0%A0%D0%B5%D0%B7%D0%BD%D1%96%D1%87%D0%B5	13 джерел	1.37%

44	https://protocol.ua/ua/postanova_kgs_vp_vid_24_07_2018_roku_u_spravi_910_22325_16		0.35%
45	https://docs.dtkk.ua/doc/1684-2000-%D0%BF	19 джерел	0.3%
46	http://pravo.puet.edu.ua/files/lic2016bac/aps_03.pdf	6 джерел	0.3%
47	http://elcat.pnpu.edu.ua/docs/%d0%9f%d0%b0%d0%bd%d1%87%d0%b5%d0%bd%d0%ba%d0%be%20-%20%d0%a6%	18 джерел	0.28%
48	https://clarity-project.info/court/decision/66225923	7 джерел	0.24%
49	https://www.kmu.gov.ua/news/246984226?=print	4 джерела	0.24%
50	http://geum.ru/next/art-26770.php	30 джерел	0.22%
51	http://kherson.archives.gov.ua/Reading2012.pdf	2 джерела	0.22%
52	http://www.lvduvs.edu.ua/documents_pdf/biblioteka/nauk_konf/konf_stud2013.pdf	6 джерел	0.22%
53	http://www.referatbank.ru/referat/info/6940.html	16 джерел	0.22%
54	http://www.studcon.org/suspilne-vyrobnyctvo-sutnist-fazy-struktura-ta-rezultaty	32 джерела	0.22%
55	https://dduvs.in.ua/wp-content/uploads/files/Structure/science/rada/new_d0872702/37_5/d.pdf		0.2%
56	http://er.nau.edu.ua/bitstream/NAU/13888/1/Diser_Krapko_O_M.pdf	27 джерел	0.2%
57	https://protocol.ua/ua/postanova_vgsu_vid_22_04_2015_roku_u_spravi_925_2156_14	3 джерела	0.2%
58	http://www.business-inform.net/export_pdf/business-inform-2018-12_0-pages-21_25.pdf	30 джерел	0.2%
59	https://essuir.sumdu.edu.ua/bitstream-download/123456789/81910/1/Ovsienko_Masters_thesis.pdf;jsessionid=30FB7	30 джерел	0.2%
60	http://dspace.onua.edu.ua/bitstream/handle/11300/6668/Mishyna%20monogr%20Konstut-pr%20reglyuvan.pdf	13 джерел	0.17%
61	https://docplayer.net/80779967-D-i-dema-i-v-abramova-l-v-nedilska-finansoviy-rinok-navchalniy-posibnik.html		0.17%
62	http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/JF3BZ00B.html	3 джерела	0.17%
63	http://nashe-pravo.unesco-socio.in.ua/wp-content/uploads/archive/NP-2022-1/NP_2022_1.pdf	2 джерела	0.17%

Джерела з Бібліотеки

1

29	Студентська робота	ID файлу: 1015996209	Навчальний заклад: Open International University of Human Deve...	0.7%
----	--------------------	----------------------	---	------