**ЗМІСТ**

**ВСТУП**

**РОЗДІЛ 1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ РІЗНИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ**

1.1.Перевезення пасажирів та багажу залізничним та автомобільним транспортом

1.2.Перевезення пасажирів та багажу внутрішньоводним і морським транспортом

1.3.Перевезення пасажирів та багажу авіаційним транспортом

1.4.Особливості перевезення небезпечних вантажів

**РОЗДІЛ 2. ПОНЯТТЯ ТА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ**

2.1. Поняття та загальні засади перевезення пасажирів та багажу

2.2.Зміст договору та порядок виконання

2.3.Сторони договору перевезення пасажирів та багажу їх правовий статус

2.4.Форма договору перевезення пасажирів та багажу

2.5.Особливості правовідносин перевезення

**РОЗДІЛ 3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ**

3.1. Загальна характеристика цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань

3.2. Відповідальність за порушення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним та автомобільним транспортом

3.3. Відповідальність за порушення договору перевезення пасажирів та багажу внутрішньоводним і морським транспортом

3.4. Відповідальність за порушення договору перевезення пасажирів та багажу авіаційним транспортом

3.5. Особливості звільнення перевізника від відповідальності

**ВИСНОВКИ**

**СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ**

**ВСТУП**

У всіх країнах світу транспорт є однією з важливих галузей народного господарства та складовою частиною міжлюдських стосунків. Сам процес перевезень не виробляє нового продукту, але виступає як сполучна ланка між підприємствами, сприяючи функціонуванню інших галузей економіки, розв'язанню соціальних задач, раціональному та гнучкому використанню виробничих сил, забезпечуючи обороноздатність країни.

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

За договором про перевезення пасажира перевізник зобов'язується перевезти пасажира до пункту призначення, а в разі здачі пасажиром багажу — також доставити багаж до пункту призначення і видати його уповноваженій на одержання багажу особі; пасажир зобов'язаний сплатити встановлену плату за проїзд, а при здачі багажу — і за його перевезення (910 ЦК України).

Перевезення пасажирів здійснюється залізничним, річковим, морським, повітряним та автомобільним транспортом, а в містах — метрополітеном, трамваями і тролейбусами. Існують автомобільні приміські, міжміські перевезення пасажирів та міські автобусні, а також перевезення маршрутними та вантажопасажирськими таксомоторами. Перевезення за плату пасажирів та їхніх речей громадянами, які здійснюють їх епізодично, регулюються нормами про договір підряду, а не правилами транспортного законодавства.

Роль і значення транспорту закріплено статтею 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р., в якій визначається, що транспорт є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва, яка покликана задовольнити потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. Отже, законодавець визначає транспорт як важливу галузь суспільного виробництва, що перебуває у тісній взаємодії з промисловістю; енергетичним, агропромисловим, будівельним і торговельним комплексом; зв'язком; житловим господарством, побутовим обслуговуванням населення; сферою використання й охорони природних ресурсів тощо. У кожній з перерахованих галузей є окремі специфічні матеріальні умови виробництва, технологічні процеси, структура підприємств, особовий склад працівників і т. ін.

На сьогоднішній час чи не найпоширеніша функція транспорту полягає у перевезенні пасажирів. Щорічно обсяги перевезення пасажирів збільшуються на таких видах транспорту, як автомобільний, залізничний, відновлює свої можливості за рахунок покращення матеріальної та технічної бази річковий, морський та авіаційний транспорт.

На даний момент вважається, що для задоволення потреб у перевезенні пасажирів та багажу необхідні транспортні засоби й комплекси, які мають бути побудовані й повинні перебувати у відповідному технічному стані, своєчасне впровадження заходів технічного переозброєння і передових методів з вдосконалення всіх ланок транспортної системи. Досягнення стратегічних результатів, які повинна забезпечувати транспортна система, залежить від виконання вищезазначених завдань.

Сьогодні в Україні транспортний комплекс має свою організаційну структуру. За Законом України «Про транспорт» (розділі II, ст. 21) у нашій країні сформована Єдина транспортна система, яка охоплює всі види державного, колективного й приватного транспорту, транспортно-технічні засоби, рухомий склад, структури управління на кожному виді транспорту та соціально-економічного забезпечення. Підтвердженням цьому є статті 22—40 зазначеного вище Закону. Так, стаття 22 визначає склад залізничного транспорту, до якого входять підприємства залізничного транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, рухомий склад залізничного транспорту, залізниці, шляхи сполучення, а також промислові, будівельні, торговельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, технічні школи, дитячі дошкільні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, науково-дослідні, проектно-конструкторські організації, підприємства промислового залізничного транспорту та інші підприємства, установи й організації незалежно від форм власності, що забезпечують його діяльність і розвиток. Подібні статті визначають інші складники транспорту.

Необхідно зазначити, що в юридичній літературі вважається - транспортні правовідносини мають всі ознаки цивільно-правових відносин, які врегульовані нормами цивільного права на підставах договору перевезень.

Враховуючи формування нових економічних відносин, створення стабільної та незалежної ринкової інфраструктури на сьогоднішній день повинні бути актуальними питання подальшого розвитку транспортної системи, збільшення обсягів перевезень, в тому числі і пасажирів, що забезпечить наповнюваність державного та місцевих бюджетів.

На сьогоднішній час транспортне право України тільки починає відокремлюватись в самостійну галузь права. У зв’язку з цим в юридичній літературі майже немає робот, які б висвітлювали основні принципи діяльності та правового регулювання транспорту.

**Актуальність теми.** Полягає в тому, що утворення України та становлення її як демократичної, правової, соціальної держави стало результатом втілення багатовікових традицій державотворення українського народу. Подальший державний розвиток обумовлює необхідність удосконалення державної політики у сфері перевезень. Транспорт – найважливіша ланка у сфері економічних відносин, одна із провідних галузей матеріального виробництва. Він бере участь у створенні продукції та доставці її споживачам, здійснює зв’язок між виробництвом та споживанням, між різними галузями господарства, між країнами та регіонами. Без відносин у сфері перевезення був би неможливий сам процес сучасного виробництва, для якого необхідні зв'язки щодо постачання сировини і продукції.

В якості об’єкту дослідження в роботі взяте чинне законодавство України про транспорт та договірні відносини, а також деякі праці юристів в галузі транспортного, цивільного, господарського права, серед яких можна назвати таких, як: Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., О.В. Дзеру, Н.С. Кузнєцову, О.А.Підопригору, Д.В.Боброву, С.М. Приступу, Сергєєва А.П., Толстого Ю.К., Корнєєва С.М., Братуся С. Н., Попова Ю.А., Маслова В.Ф.та ін.

**Мета роботи** полягає в аналізі основних правових положень одного із інститутів транспортного права – перевезення пасажирів та багажу.

**Головні завдання** – проаналізувати нормативно-правову базу перевезень пасажирів різними видами транспорту, окреслити основні напрями її систематизації. Робота побудована таким чином, щоб максимально виконати поставлені завдання. У зв’язку із цим: спочатку буде дано характеристику правових відносин, які виникають під час перевезення пасажирів різними видами транспорту і які оформлені відповідними цивільними договорами, будуть виділені основні права та обов’язки сторін в цих відносинах. Потім будуть виділені основні підстави юридичної відповідальності за порушення договорів перевезення пасажирів та багажу, а також підняті основні актуальні проблеми, що виникли сьогодні в діяльності транспортної системи України.

В роботі використані різноманітні наукові загальні та спеціальні методи, такі як: логічний, порівняльний, історичний, методи синтезу та аналізу та ін.

**РОЗДІЛ 1. НОРМАТИВНО-ПРАВОВІ ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ РІЗНИМИ ВИДАМИ ТРАНСПОРТУ**

**1.1.Перевезення пасажирів та багажу залізничним та автомобільним транспортом**

Розглянемо проблему нормативного забезпечення та обслуговування пасажирів при укладенні договору перевезень пасажирів залізничним транспортом.

Основним нормативним документами, що регулюють перевезення пасажирів залізничним транспортом є Статут залізниць України та Правила перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом (далі - Правила). Необхідно зазначити, що перший нормативний акт був прийнятий ще за радянських часів, а другий затверджений наказом Міністерства транспорту України № 297 від 28.11.1998р.

Зазначені вище Правила застосовуються при перевезенні пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничними лініями загального користування у межах України та у вагонах парку залізниць, або орендованих у залізниць, а також у власних вагонах, що належать підприємствам, організаціям, установам або громадянам - суб'єктам підприємницької діяльності.

Проаналізуємо основні права пасажирів, що користуються послугами залізничного транспорту. Так, згідно із Правилами, пасажир, який прямує залізничним транспортом, має право на:

* безпечне і своєчасне доставляння до місця призначення, вказаного у проїзному документі, обслуговування під час перевезення згідно зі встановленими нормами;
* поставлення вимог до перевізника щодо виконання ним умов проїзду згідно з договором про перевезення;
* перевезення із собою безплатно однієї дитини віком до 5 років;
* безплатне перевезення із собою 36 кг ручної поклажі;
* перевідправлення багажу, повернення багажу на залізничну станцію відправлення;
* оголошення цінності багажу (вантажобагажу) під час здавання його до перевезення в багажних вагонах;
* переоформлення проїзного документа на поїзд, який відходить раніше;
* користування за окрему плату постільною білизною, матрацом, подушкою та ковдрою належної якості у всіх вагонах пасажирських та швидких поїздів (крім загальних вагонів);
* поновлення проїзних документів - у разі прибуття поїзда до пункту пересадки пасажира із запізненням, що унеможливило посадку пасажира на поїзд, вказаний у проїзному документі;
* перевезення багажу від станції відправлення до станції видання багажу, розташованої за маршрутом прямування пасажира;
* зажадання від перевізника відшкодування за втрачений чи пошкоджений багаж або вантажобагаж згідно з порядком, встановленим Статутом залізниць України, Порядком обслуговування громадян залізничним транспортом та чинним законодавством України;
* одержання на вокзалі чи у поїзді своєчасної та точної інформації про перелік послуг, які надаються, їхню вартість, інформації про розклад руху поїздів та ін.;
* перевезення з собою дрібних домашніх тварин, зокрема собак, з дотриманням вимог, встановлених Правилами;
* придбання у квитковій касі проїзного документа для проїзду на будь-який поїзд, у якому є вільні місця, до будь-якої станції за маршрутом руху поїзда;
* безперешкодного та безплатного користування до часу відправлення поїзда, вказаного у проїзному документі, залами чекання та іншими облаштуваннями на вокзалі, призначеними для пасажирів;
* поновлення чинності квитка (крім плацкарти) у випадках, передбачених Правилами;
* переривання поїздки на шляху прямування поїзда з продовженням терміну квитка;

повернення проїзного документа у будь-якому пункті продажу квитків у разі відмови від поїздки.

Серед окреслених прав, на мою думку, перегляду з огляду їх актуальності потребують три:

- право на перевезення багажу в частині зменшення допустимої ваги багажу до 20 кг. Встановлена норма 36 кг призводить до того, що пасажири беруть крупно габаритні грузи, які заважають іншим особам та створюють певні незручності. У пасажирському вагоні повинні знаходитись речі, які потрібні пасажиру в першу чергу (необхідні для особистої гігієни, цінні та речі та ін.), для багажу передбачене багажне відділення. Правда, паралельно виникає інші проблема – на всіх зупинках потяг не може стояти тривалий час, тому можна не встигнути забрати речі із багажного відділення. Це можна вирішити за рахунок відведення спеціально пристосованих багажних відділень в кожному пасажирському вагоні;

- право безкоштовного перевезення дітей певного віку. Сьогодні дозволяється перевозити безкоштовно дітей до 5 років. Але враховуючи реалії, соціально-економічний рівень громадян, даний вік можна було б підняти до 8 , або навіть до 10 років (такий вік дозволяє займати одне місце пасажиру з дитиною). Заслуговує на увагу той факт, що останніми роками Укразалізниця вводить безкоштовні тарифи для проїзду школярів у певний період року. Для окресленої категорії дітей доцільно буде надати таку пільгу протягом календарного року;

- як предмет багатьох спорів можна сьогодні назвати забезпечення пасажирам права на придбання постільної білизни, матрацу та ін. постільних речей. В деяких потягах (в залежності від класу) ціна на такі речі складає половину вартості квитка. Тим паче дані кошти збираються провідниками, що обтяжує їх облік та звітність. Доцільно б було включати дану послугу до вартості самого квитка або знизити її, встановивши на рівні не більше 20 % вартості квитка, надавши право безкоштовного користування матрацом. Це б врахувало матеріальні можливості більшої категорії пасажирів. [42, с. 369]

Всі вищезазначені доповнення та зміни вимагають їх розгляду відповідними органами державної влади і зможуть сприяти покращенню становища пасажира на залізниці.

Необхідно зазначити, що потребують аналізу та перегляду і деякі обов’язки пасажирів.

Згідно із встановленими Правилами пасажир зобов'язаний:

* сплатити перевізнику встановлену плату за здійснену поїздку чи перевезення багажу (вантажобагажу);
* здійснювати посадку в поїзд тільки за наявності проїзного документа, якого слід пред'явити перед посадкою в поїзд провіднику вагона та особам, які контролюють вхід до вагонів поїзда;
* дотримуватись на території залізниці та під час поїздки громадського порядку, Правил поведінки громадян на залізничному транспорті, протипожежних та санітарно-епідеміологічних правил;
* займати місце у вагоні згідно з придбаним проїзним документом;
* пред'являти документи, що підтверджують право на пільговий чи безплатний проїзд.

В останні роки на залізниці застосовується практика згідно із якою пасажир на момент посадки повинен крім квитка пред’являти документ, що посвідчує особа. Внаслідок цього виникають численні конфліктні ситуації. Не всяка особа може мати при собі паспорт, а іншого документу також не існує. Вважаю, що від цієї практики необхідно відмовитись.

Розглянемо права та обов’язки перевізника, які випливають з прав та обов’язків пасажира.

Відповідно до п. 11.3. Правил перевізник зобов'язаний:

а) безпечно перевезти пасажира від пункту виїзду до пункту призначення, вказаного у проїзному документі, надавши місце згідно з придбаним проїзним документом

б) перевезти багаж пасажира до пункту призначення, вказаного в перевізному документі, та видати його пасажиру особисто або уповноваженій ним особі;

в) своєчасно доводити до пасажирів та осіб, які зустрічають, інформацію про запізнення поїзда, зміну колії прибуття чи відправлення;

г) надавати користувачам інформацію про розклад руху поїздів, вартість проїзду, перевезення багажу, вантажобагажу, перелік та вартість послуг, наявність вільних місць у поїздах;

д) оформляти за запитом пасажирів проїзні документи на будь-який поїзд, в якому є вільні місця, до будь-якої станції призначення, на якій поїзд зупиняється, крім випадків обмежень, зазначених у Правилах;

е) приймати від пасажира багаж для перевезення до станції, вказаної у проїзному документі або розташованої за маршрутом прямування пасажира;

є) забезпечувати відповідність виробничих приміщень, будівель та рухомого складу до нормативних документів щодо їх експлуатації та надавати пасажирам, згідно з установленими нормами, приміщення для очікування поїзда;

ж) оформляти зупинки та відновлювати поїздки пасажирам, надавати можливість пасажиру змінювати маршрут та умови проїзду на шляху прямування;

з) переоформлювати проїзні документи на поїзд, який відходить раніше, та поновлювати проїзні документи у разі прибуття поїзда до пункту пересадки пасажира із запізненням;

и) надавати пільги пасажирам, які мають на це право, згідно із законодавством України;

і) повертати платежі у разі відмови від поїздки чи перевезення багажу та замінювати проїзні документи у разі виявлення будь-яких неточностей у їх оформленні з вини залізниць;

к) забезпечувати схоронність ручної поклажі пасажирів у камерах схову, а багажу та вантажобагажу - в сховищах та під час перевезень;

л) контролювати правильність використання засобів залізничного транспорту і дотримання Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом.

В свою чергу, перевізник має право:

* вимагати від пасажира дотримання Правил поведінки громадян на залізничному транспорті, Порядку обслуговування громадян на залізничному транспорті, Правил протипожежної безпеки на залізничному транспорті, затверджених наказом Міністерства транспорту України від 1 липня 1997 року N 240;
* відмовити пасажиру в придбанні проїзних документів у випадках, передбачених Правилами;
* вимагати розпакування багажу у разі виникнення сумніву щодо правильності оголошеної цінності;
* відмовити в прийманні вантажобагажу, якщо відправник відмовився оголосити його цінність;
* відмовити у посадці в поїзд при пред'явленні пасажиром недійсних проїзних документів;
* відмовити у поверненні платежів за недійсні проїзні документи та при наявності на них позначок про порушення правил перевезень;
* видалити пасажира з потягу у разі виявлення обставин, передбачених нормами вказаних Правил.

Серед вказаних вище правил не можна назвати недоліки. Потребує лише додаткового забезпечення ознайомлення пасажирів із правилами поводження, безпеки у вагоні. В багатьох випадках вони не доводяться до відома пасажирів, не у всіх вагонах вивішені або не у повному складі. В такому випадку і вимагати від пасажира їх виконання досить складно. Можливо в ідеалі доведення всіх необхідних правил до пасажирів повинні здійснювати провідники шляхом їх оголошення [40, с. 297].

Розглянуті вище права та обов’язки складають зміст договору перевезення пасажирів залізничним транспортом.

Якщо перевізником виступає не залізниця, відповідальність залізниці перед перевізником та перевізника перед залізницею встановлюється договором.

У разі укладання договору на перевезення між пасажиром - відправником вантажобагажу, замовником організованої групи пасажирів безпосередньо з залізницею, на останню поширюються права та обов'язки, передбачені вище.

Розглянемо ті умови та порядок здійснення таких перевезень, що потребують додаткової уваги.

До однієї із основних таких умов належить продаж квитків у спеціально пристосованих місцях – касах, а вірніше організація такого продажу.

Згідно із встановленими правилами квиткові каси відкриваються на всіх станціях і зупинкових пунктах, де кількість проданих документів становить 50 і більше за добу.

На станціях і зупинкових пунктах, де обсяг продажу проїзних документів менший, суб'єкти господарювання встановлюють інший порядок продажу, із урахуванням місцевих умов. На практиці проконтролювати на таких зупинка наявність продажу квитків досить складно, тому вважаю, що необхідно на нормативному рівні забезпечити його через функціонування постійно діючих пунктів з чітким графіком роботи. Фінансування таких пунктів можуть взяти на себе як раз місцеві органи влади (наприклад, сільські ради по території яких проходить залізниця).

Залежно від величини пасажиропотоку, кількості квиткових кас та з метою забезпечення надання пільг згідно із законодавством України каси можуть спеціалізуватись:

а) за напрямами (Північ, Південь, Захід, на міста, регіон та ін.);

б) за видами сполучень (міжнародне, приміське, пряме);

в) продажу заздалегідь та добові;

г) для певної пільгової категорії пасажирів (інвалідів, учасників війни, депутатів, пасажирів з дітьми, військовослужбовців, службова та ін.).

Спеціалізовані каси для певних категорій пасажирів можуть відкриватись у кожному випадку, коли пасажиропотік цих категорій є достатнім для безперервної роботи каси у денному та змінному режимі.

Якщо пасажиропотік є недостатнім, допускається змішана спеціалізація роботи кас (для інвалідів та депутатів, для військовослужбовців та службова, для приміського та прямого сполучення та ін.).

В проїзних документах, оформлених у вагони з нумерованими місцями, зазначається номер та дата відправлення поїзда, номер вагона та номер місця. Вище вже зазначалось про можливість та необхідність включення до змісту квитка шкали погашення його вартості в разі повернення. Існує ще одна проблема, яка під час перевезення є причиною виникнення конфліктів між пасажирами.

Так до введення в дію національної автоматизованої системи продажу квитків номер місця вказується тільки в проїзних документах, оформлених від станції відправлення поїзда, від станцій зміни трафаретів, від проміжних станцій, включених до автоматизованої системи "Експрес-2" з однаковими умовами оформлення проїзних документів зі станцією відправлення. В проїзних документах, оформлених від іншої проміжної станції, номер місця не вказується, але вільне місце гарантується і надається провідником вагона.

Проблема полягає у використанні вагонів загального сполучення. В таких вагонах спальні місця не передбачаються і є спільними для користування всіма пасажирами. Але у квитках на такі вагони місця позначаються. Це не потрібно, оскільки при посадці вони не дотримуються - пасажири, які мають квиток з одним місцем можуть прийти пізніше, ніж пасажири з іншим. Внаслідок цього виникають суперечки. Враховуючи те, що у вагонах пасажирських потягів загального користування розміщення пасажирів йде за загальною їх кількістю, необхідно вивести з автоматизованої системи порядок, що передбачає нумерацію місць [24, с. 217].

На мою думку не можна назвати позитивним досвід застосування черговості видачі проїзних документів.

Так, згідно із чинним законодавством правом позачергового оформлення проїзних документів в добових та касах попереднього продажу (у разі особистого звернення з пред'явленням посвідчення особи) користується величезна кількість пільговиків.

Уявимо ситуацію коли до каси, в якій стоїть 20 чоловік, підійшло 10 осіб, що користуються правом позачергового та першочергового обслуговування. Ситуація, до речі, типова. Часто конфлікт виникає навіть за одного пільговика. Тому в такому випадку доцільним буде використання саме спеціалізованих кас, а не загального користування. Тоді право на поза чергу втратить своє значення.

Проаналізувавши умови проїзду пасажирів залізничним транспортом, можна коротко сформувати найоптимальніші на сьогоднішній час, такі як:

1. Після посадки пасажирів у вагон та відправлення поїзда провідник вагона зобов'язаний додатково перевірити чинність проїзних документів та погасити їх, не зачіпаючи компостерних знаків, за винятком проїзних документів з пересадкою та проїзних документів пасажирів, які заявили, що вони бажають зробити зупинку на шляху прямування поїзда. Додатково перевіряється наявність посвідчень, що дають право на безплатний чи пільговий проїзд, відповідність прізвища на іменних проїзних документах прізвищу в паспорті чи в посвідченні особи. Проїзні документи пасажирів м'яких, купейних та плацкартних вагонів зберігаються у провідника вагона.

В загальних вагонах проїзні документи зберігаються у пасажирів і пред'являються за вимогою осіб, які здійснюють контроль.

2. На всьому шляху прямування пасажирам повинна надаватись можливість користуватись наявними у вагоні двома санітарними вузлами, для чого провідник вагона зобов'язаний утримувати їх відчиненими, що під час проїзду не завжди дотримується.

Користування санітарними вузлами повинно припинятись при проходженні поїзда через станції та санітарні зони, про що за 30 хвилин пасажири повинні сповіщатись провідником або через поїзне радіо.

3. Пасажири повинен користуватись спальними місцями в будь-який період доби. Підняття і опускання верхніх полиць за бажанням пасажирів виконують провідники вагонів.

4. Пасажири всіх вагонів зі спальними місцями тричі на добу (з 8 до 10 години, з 15 до 17 години та з 20 до 22 години місцевого часу) повинні забезпечуватись за встановлену плату чаєм та кавою.

5. У всіх дальніх пасажирських поїздах повинні бути ігри (доміно, шашки, шахи), які провідники вагонів пасажирам видають безплатно. Азартні ігри на гроші у поїздах і на вокзалах забороняються.

6. Медикаменти з поїзної аптечки у медично доцільних кількостях, а також кип'ячена або охолоджена кип'ячена вода повинні надаватись пасажирам безкоштовно.

7. У пасажирських вагонах місцевих і дальніх поїздів повинно бути забезпечено паління у тамбурі з некотлового боку вагона. Паління у місцевих електро- і дизель-поїздах дозволяється у будь-якому тамбурі вагона (крім дитячого вагона). У вагонах приміських поїздів, у тому числі у тамбурах, паління заборонено. Порушення цього правила спричиняє попередження або накладення штрафу у розмірі, встановленому законодавством України.

8. В окремих поїздах під час руху пасажирам повинна бути надана послуга по оформленню проїзних документів поїзда з пункту пересадки, в тому числі на інші види транспорту та зворотний шлях. Інформація про такі послуги надається у касах, що здійснюють продаж проїзних документів на цей поїзд, провідниками вагонів та засобами оповіщувального зв'язку такого поїзда.

9. У випадку втрати провідником вагона прийнятих на зберігання від пасажирів проїзних документів начальник поїзда повинен складати акт, який, крім нього, підписують пасажири і провідник вагона. Акт завіряється штемпелем попутньої станції або штемпелем начальника поїзда. Акт є підставою до приїзду пасажира до станції призначення. Акт є підставою для проїзду пасажира до станції оформлення начальником поїзда нового проїзного документа.

Якщо пасажир їхав у відрядження, то йому, на підставі акта для пред'явлення за місцем роботи, начальником поїзда в касі тієї станції, на якій поїзд має зупинку, оформляється новий проїзний документ з відміткою на звороті "замість втраченого". На підставі цього акта начальником поїзда в касі станції оформляються нові проїзні документи з відміткою на звороті цих документів "замість втраченого" [23, с. 49].

Враховуючи те , що серед всіх видів транспорту – залізничний виконує найбільшу кількість перевезень пасажирів, внесення запропонованих змін повинно бути першочерговим завданням для відповідних органів влади.

Не менш проблематичні питання існують і при наданні послуг з перевезення пасажирів автомобільним транспортом.

На сьогоднішній час правовими основами для діяльності автомобільного транспорту в України є відповідний Статут автомобільного транспорту, Закон України “Про автомобільний транспорт” та інші нормативні документи.

Порядок та умови організації перевезень пасажирів даним видом транспорту затверджені наказом Міністерства транспорту України № 21 від 21.01.1998р. (далі – Порядок).

Однією із основних умов перевезення пасажирів автомобільним транспортом є те, що технічний стан автобусів та вантажопасажирських автомобілів, які працюють на маршрутах, повинен відповідати вимогам Правил дорожнього руху та інструкціям заводів-виготовлювачів. Акцент на даному питанні є важливим, оскільки за браком коштів більшість авто підприємств сьогодні використовують застарілий парк машин, які не відповідають вимогам безпеки руху і можуть завдати шкоди здоров’ю.

Так, наприклад, згідно із встановленими правилами на маршрутах у гірській місцевості не допускається використання автобусів та вантажопасажирських автомобілів з пробігом понад 200 тис. км з початку їх експлуатації, при цьому автошини повинні мати ступінь зносу не більш як 50 відсотків від нормативного. Але можна з впевненістю стверджувати, що дані норми не дотримуються.

Неприпустимим є і випуск на лінію автобусів та вантажопасажирських автомобілів:

* з несправним спідометром та пошкодженням обладнання аварійного відкриття люків, дверей, вікон у салоні автобусів;
* не забезпечених необхідним протипожежним обладнанням, медичними аптечками, знаками аварійної зупинки, противідкотними упорами;

В автобусах та вантажопасажирських автомобілях, які виконують перевезення пасажирів, не повинно бути конструктивних елементів, не передбачених заводом-виготовлювачем, у тому числі заблокованих дверей і аварійних виходів; пошкоджень оббивки сидінь і внутрішніх стінок салонів та пофарбування; плям і подряпин, а також не повинні використовуватися непрозорі матеріали для заміни скла.

Автобуси та вантажопасажирські автомобілі на маршрутах у гірській місцевості повинні бути обладнані протитуманними фарами і фарами заднього ходу.

Перевізник повинен здійснювати контроль за дотриманням водіями розкладу руху та норм місткості автобусів і вантажопасажирських автомобілів на предмет відповідності до паспорта заводу-виготовлювача.

На міських та приміських маршрутах кількість пасажирів в автобусі не повинна перевищувати загальної місткості, передбаченої інструкцією заводу-виготовлювача. Згадаємо перевезення автомобільним транспортом міського сполучення, коли машини перевантажуються в декілька разів [27, с. 65].

На міжміських, міжнародних та таксомоторних маршрутах кількість пасажирів не повинна перевищувати кількості місць для сидіння.

До роботи на автобусі допускається водій тільки тієї категорії, яка дозволяє працювати на пасажирському автомобільному транспорті.

Посадка (висадка) пасажирів у маршрутні таксомотори та вантажопасажирські автомобілі проводиться на зупинках та на шляху прямування транспорту на вимогу пасажирів. Посадка на вимогу на шляху прямування проводиться тільки за наявності вільних місць, із дотриманням Правил дорожнього руху.

Маршрутні таксомоторні перевезення та вантажопасажирські перевезення здійснюються відповідно сертифікованими автобусами (мікроавтобусами) та вантажопасажирськими автомобілями. Досить часто такі перевезення здійснюються особами, які не мають відповідних дозволів та ліцензування. У зв’язку з цим необхідно створити спеціальний підрозділ в структурі ДАІ або податкової міліції, який конкретно контролював ці питання.

Необхідно підкреслити і про важливість передбачення законодавством спеціальних вимог до розміщення візуальної інформації на автобусах, мікроавтобусах та вантажопасажирських автомобілях.

Так, наприклад, на таксомоторі повинен обов’язково встановлюватись таксометр, сигнальний ліхтар із зеленим та червоним світлом угорі праворуч на лобовому склі, розпізнавальний ліхтар оранжевого кольору на даху таксі з композицією з чорних квадратів, розташованих у шаховому порядку.

Сьогодні укладання договорів про організацію перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом має наступні особливості:

1. Перевезення пасажирів автомобільним транспортом здійснюється на підставі одного з таких документів:

* квитка, який посвідчує право громадянина на користування автомобільним транспортом та перевезення за плату багажу на міських (у тому числі маршрутних таксомоторних), приміських і міжміських маршрутах. Форма квитка та багажної квитанції на міжнародні перевезення пасажирів, Інструкція з оформлення квитка та багажної квитанції на проїзд в автобусах міжнародних маршрутів встановлюються чинним законодавством;
* довгострокового договору перевезення організованих груп дітей, зразок якого затверджений наказом Мінтрансу та Міносвіти від 10.12.97 р. N 431/7, договору разового перевезення організованих груп дітей у формі замовлення, зразок якого затверджений наказом Мінтрансу та Міносвіти від 09.01.98 р. N 4/8, а також дозволу на перевезення організованих груп дітей, зразок якого затверджений наказом Мінтрансу та Міносвіти від 09.01.98 р. N 5/9;
* зовнішньоекономічного договору про сумісну діяльність, пов'язану з міжнародним регулярним перевезенням пасажирів, та договору про міжнародні нерегулярні і маятникові автомобільні перевезення пасажирів;
* довгострокового договору на перевезення туристів, зразок якого затверджений наказом Мінтрансу та Держкомтуризму від 10.12.97 р. N 433/5 та договору разового перевезення туристів, зразок якого затверджений наказом Мінтрансу та Держкомтуризму від 09.01.98 р. N 6/4;
* договору про сумісну діяльність, пов'язану з обслуговуванням пасажирів автомобільним транспортом ;
* договору оренди приміщення підприємствами, що надають послуги населенню та пасажирам.

2. Як і при перевезенні пасажирів залізничним транспортом, суттєве значення відіграє обслуговування населення та пасажирів на автостанціях.

Згідно із встановленим порядком працівники автостанції, робота яких пов'язана з обслуговуванням населення і пасажирів, повинні мати службові знаки розпізнавання (індивідуальні інформаційні картки).

Забуті, знайдені і нерозпізнані речі видаються з оформленням відповідного акта про їх виявлення, форма якого затверджується Мінтрансом, після детального опитування заявника і подання ним документів, що посвідчують особу.

Обслуговування населення, пасажирів та водіїв, приймання і відправлення автобусів на автостанціях, автовокзалах (далі автостанції) організовується згідно з вимогами технологічного процесу роботи автостанції та паспортом автостанції.

Типовий технологічний процес роботи автостанції – це акт, що регламентує обслуговування населення, пасажирів і водіїв, забезпечення цілеспрямованих і послідовних дій щодо організації приймання, відправлення пасажирів та їх інформаційного забезпечення; раціональної організації роботи квиткових кас, камери зберігання багажу; організації диспетчерського управління; побутового та іншого обслуговування населення та пасажирів на автостанції.

Населенню та пасажирам на автостанції надається інформація про її роботу на маршрутах, які нею обслуговуються, їх відкриття і закриття, та вартість квитків. Інформаційне забезпечення автостанції поділяється на візуальне і звукове [23, с. 51].

3. Потребує уваги організація роботи квиткових кас:

Квиткові каси автостанції провадять попередній та поточний продаж квитків. У квиткових касах можуть продаватися квитки за окремими або всіма напрямками. Якщо в касах продаються квитки за окремими напрямками, то над кожною касою вивішується покажчик з переліком населених пунктів, до яких продаються квитки **,** а у разі продажу квитків за всіма напрямками - покажчик "Продаж квитків за всіма напрямками".

Усі квиткові каси (коли їх більше однієї) повинні бути пронумеровані і мати інформацію про режим роботи (початок та кінець роботи, перерву на обід), а також інформаційну картку касира [29, с.119].

Каси попереднього продажу квитків припиняють їх продаж, починаючи з 17 год. дня, що передує даті відправлення автобуса в рейс. Відповідна інформація розміщується біля кас.

Бронювання місць здійснюється оператором (касиром) за телефоном або за особистим зверненням замовника не пізніше ніж за 1 год. до відправлення автобуса в рейс на міжміських та міжнародних маршрутах з реєстрацією в журналі.

Замовлення квитка за телефоном передбачає його доставку за названою замовником адресою або придбання квитка у касах, в межах узгодженого часу, з реєстрацією оператором (касиром) в журналі .

Необхідно зазначити про таку проблему, як відсутність щодобового обслуговування кас автостанцій, як це робиться на залізничному транспорті. На маршрутах дальнього сполучення автобуси навіть не зупиняються на малих станціях, виїхати з них не можливо.

4. Організація побутового та іншого обслуговування:

Багаж та ручна поклажа зберігаються у стаціонарних та автоматизованих камерах зберігання.

Зберігання багажу та ручної поклажі в камерах зберігання приймається з оголошенням та без оголошення їх вартості.

Камери зберігання забезпечуються інформацією про режим роботи , що визначається начальником автостанції, з урахуванням розкладу руху автобусів.

У місцях розташування стаціонарних та автоматизованих камер зберігання на доступному для огляду місці закріплюються відповідні інструкції про користування ними.

Зміст договору перевезення пасажирів автомобільним транспортом, що включає права та обов’язки перевізника та пасажира, є аналогічним із договором перевезення пасажирів залізничним транспортом.

**1.2.Перевезення пасажирів та багажу внутрішньоводним і морським транспортом**

Перевезення пасажирів внутрішньоводним та морським транспортом сьогодні не має значних об’ємів. Після 1991 року була втрачена єдина система фінансування флоту, що призвело до не можливості поновлювати матеріально-технічну базу суден. Не значні перевезення пасажирів здійснюються, як правило, в туристичних цілях по акваторії річок Дніпра та Десни. Прогнозувати про відновлення колишніх обсягів перевезень пасажирів даним видом транспорту сьогодні досить складно.

Проаналізуємо коротко основні нормативні акти в розглядуваній сфері. На даний момент перевезення пасажирів внутрішньоводним та морським транспортом регулюється найбільшею кількістю нормативних документів, прийнятих за час Радянського Союзу. Серед таких нормативних документів основне місце посідає Статут внутрішнього водного транспорту (далі – Статут), який був затверджений Радою Міністрів СРСР 15.10.1955р. і є чинним на території України на даний момент.

Порядок перевезення пасажирів та їх багажу встановлений у Розділі 4 даного Статуту.

Згідно із функціями, покладеними на пароплавство, ним повинна забезпечуватись потреба населення в пасажирських перевезеннях по внутрішніх водних шляхах, необхідні зручності для пасажирів, культурне обслуговування їх на вокзалах і на судах і своєчасному перевезенні багажу.

Із зазначеною метою пасажирські судна повинні бути обладнані пристроями опалення, вентиляції, висвітлення, санітарними вузлами і постачені необхідним інвентарем.

Пароплавства зобов'язані організувати рух судів, що перевозять пасажирів і багаж, за розкладом.

Судна, призначені для перевезення пасажирів, поділяються:

а) у залежності від швидкості руху - на експресні, швидкі, поштові, пасажирські і ексурсійно-туристські;

б) у залежності від дальності проходження - на транзитні, місцеві, приміські, внутріміські і працюючі на переправах.

Якщо взяти конкретні умови договору, то кожний пасажир зобов'язаний мати квиток на проїзд.

В свою чергу пароплавство зобов'язане забезпечити продаж пасажиру проїзного квитка до зазначеного їм порту (пристані) призначення і надати йому місце відповідно до квитка. Форми квитків і плацкарт, порядок продажі і користування ними, термін їхньої придатності, а також правила проїзду пасажирів по внутрішніх водних шляхах установлюються Державним департаментом річкового флоту [29, с. 195].

Згідно із встановленими правилами - у приміщенні вокзалів для пасажирів повинні бути вивішені розкладу прибуття і відправлення пасажирських судів, а також таблиці вартості проїзду пасажирів і перевезення багажу, оголошення про час відкриття квиткових і багажних кас і про наявність вільних місць на пасажирських судах.

З метою кращого обслуговування пасажирів пароплавства організують попередній продаж квитків у портах, на пристанях або міських станціях, а у великих населених пунктах – доставку квитків і багажу на будинок за особливу плату.

Камери схову на вокзалах портів (пристаней) приймають ручну поклажу від пасажирів за особливу плату без пред'явлення ними проїзних документів. Забороняється здача і прийом до камер схову продуктів і небезпечних речовин, а також місць вагою більш 50 кг.

Час роботи камер схову ручної поклажі встановлюється начальником порту (пристані) у залежності від розкладу руху судів і від місцевих умов.

Під час здійснення перевезень внутрішньоводним транспортом пасажир має право:

а) одержати місце на судні відповідно до придбаного квитком;

б) провозити разом із собою безкоштовно одну дитину в віці не старше 5 років, якщо він не займає окремого місця;

в) провозити із собою безкоштовно ручну поклажу встановленої ваги;

Пасажир при бажанні може бути на шляху проходження переведений адміністрацією судна на місце у вищому класі за умови попередньої оплати різниці у вартості проїзду.

Якщо пасажиру не надане місце відповідно до квитка, пароплавство зобов'язане надати пасажиру, при його згоді, місце в іншому класі, хоча б і більш високої категорії, не стягуючи доплати. Якщо ж пасажиру надане місце, вартість якого нижче вартості оплаченого їм місця, йому повертається різниця у вартості проїзду. При неможливості надати місце на тім же судні пароплавство зобов'язане за вимогою пасажира надати йому відповідне місце на іншому судні. При відмовленні пасажира від поїздки він може зажадати повернення сплачених за квиток грошей, за винятком випадків проїзду на приміських, внутріміських і екскурсійних судах [41, с. 401].

При поверненні проїзного квитка в касу порту (пристані) не пізніше, ніж за 6 годин до відходу судна, пасажиру повертається повна вартість проїзду.

При поверненні квитка пізніше цього терміну, але до відправлення судна, а також при запізненні на судно через хворобу, підтвердженої довідкою лікувальної установи, пасажиру повертається вартість проїзду, за винятком вартості плацкарта.

При припиненні поїздки на шляху унаслідок хвороби або нещасного випадку пасажиру повертається плата за відстань, на яку він не їздив.

Пасажир зобов'язаний до відходу судна, але не пізніше чим через годину після прибуття судна, заявити про зупинку начальнику порту, пристані або вокзалу, яким повинна бути зроблена на квитку відповідна оцінка. При зупинці в шляху проходження плацкарта утрачає силу і вартість її пасажиру не повертається.

Продаж квитків здійснюється:

а) у касах попереднього продажу - завчасно, але не раніше, ніж за 7 діб до відправлення судна;

б) у касах добового продажу - у день відправлення судна;

в) у проміжних пристанях - з моменту одержання телеграми про наявність вільних місць на судах, але не пізніше, ніж за 1 годину до їхнього прибуття.

Час продажу пасажирам квитків для проїзду на судах приміських і внутріміських ліній установлюється розпорядженням начальника порту (пристані) відповідно до розкладу руху приміських судів.

Пасажир зобов'язаний дотримуватися суспільного порядку, діючі на судні правила внутрішнього розпорядку і дбайливо відноситися до майна водного транспорту.

Пароплавство зобов'язане, по пред'явленні пасажиром проїзного квитка, прийняти до перевезення багаж і відправити його на тому ж судні, на якому випливає пасажир.

Багаж приймається до перевезення без обмеження кількості.

Пасажир може при здачі багажу оголосити його цінність.

У підтвердження прийому багажу до перевезення пасажиру видається багажна квитанція.

Не дозволяється перевезення багажу і ручної поклажі, що можуть заподіяти шкода судну або пасажирам, що знаходиться на ньому, і майну.

Багаж видається пасажиру в пункті призначення по пред'явленні багажної квитанції.

Видача багажу здійснюється протягом усього часу, коли порт або пристань відкриті для операцій по видачі багажу.

У пункті призначення багаж зберігається безкоштовно протягом 24 ч., вважаючи з початку календарної доби, що випливають за вдень прибуття багажу, після чого за збереження багажу стягується плата в розмірі, установленому тарифом.

Під час перевезення багажу діють ті ж терміни доставки, що і під час перевезення вантажів великою швидкістю.

Пасажир має право вважати багаж втраченим і вимагати оплати його вартості, якщо багаж не прибуде протягом 20 доби після закінчення терміну доставки.

Щодо морських перевезень пасажирів, то необхідно зазначити, що вони мають свої особливості. Крім цього нормативна база таких перевезень більш оновлена, оскільки складається із Кодексу торговельного мореплавства України (далі – Кодекс), введеного в дію Постановою Верховної Ради України 09.12.1994р.

Поняття договору морського перевезення пасажира містить ст. 184 даного Кодексу.

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

Перевезення охоплює час перебування пасажира та його каютного багажу на судні, час посадки на судно і висадки, а також доставки пасажира водним шляхом з берега на судно і назад, якщо плата за доставку входить у вартість квитка або якщо судно, що використовується для цього допоміжного перевезення, було надано перевізником [38, с. 231].

Перевезення іншого багажу, який не є каютним багажем, охоплює час з моменту прийняття його перевізником, службовцем або агентом перевізника на березі або на борту судна до моменту його видачі перевізником, службовцем або агентом перевізника.

Правила розглядуваного Кодексу застосовуються до перевезень пасажира і багажу, якщо:

1) судно плаває під Державним прапором України;

2) договір перевезення укладено в Україні;

3) відповідно до договору перевезення місце відправлення або призначення знаходиться на території України.

Будь-які угоди сторін, що обмежують права пасажира, передбачені даним нормативних актом, є недійсними.

Згідно із чинним законодавством доказом укладення договору морського перевезення пасажира і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Здача перевізнику багажу засвідчується багажною квитанцією.

Пасажир має право в будь-який час до відходу судна, а після початку рейсу - в будь-якому порту, в який судно зайде для посадки або висадки пасажирів, відмовитись від договору морського перевезення.

Пасажир, який повідомив перевізника про відмову від перевезення, має право отримати назад плату за проїзд і провіз багажу в порядку і терміни, встановлені Міністерством транспорту України.

Якщо пасажир відмовився від перевезення не пізніше терміну, встановленого правилами перевезення, або не з'явився до відходу судна через хворобу, або відмовився до відходу судна від перевезення з цієї ж причини з пред'явленням відповідного документа або з причин, що залежать від перевізника, пасажиру повертається вся внесена ним плата за проїзд і провіз багажу.

Перевізник має право відмовитися від договору морського перевезення пасажира при настанні тільки визначених чинним законодавством обставин.

У разі припинення договору морського перевезення пасажира до відходу судна пасажиру повертається вся плата за проїзд і провіз багажу, а при припиненні договору після початку рейсу - частина вказаної плати пропорційно відстані, перевезення на яку не відбулося [23, с. 52].

Перевізник має право затримати відхід судна, змінити маршрут перевезення, місце посадки або висадки пасажира, якщо такі дії будуть необхідні внаслідок стихійного лиха, несприятливих санітарно-епідеміологічних умов у порту відправлення, призначення або за маршрутом перевезення, а також інших подій і явищ, що не залежать від перевізника і роблять неможливим виконання договору морського перевезення пасажира.

Важливою умовою розглядуваних правових відносин є те, що пасажир за договором морського перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку відповідно до законодавства України. При цьому, сплачувана пасажиром страхова премія входить у вартість квитка. Це досить важливо, враховуючи певні ризики при морських перевезеннях.

**1.3.Перевезення пасажирів та багажу авіаційним транспортом**

На сьогоднішній час спеціалісти вважають, що одним із найважливіших завдань, які стоять перед авіаційною галуззю, є забезпечення повітряних перевезень пасажирів як в Україні, так і за її межами. На жаль забезпечити здійснення цього завдання досить складно. З аналізу функціонуючих авіаліній, на даний час здійснюються лише міжнародні перевезення пасажирів цим видом транспорту. Внутрішні перевезення не популярні з огляду на їх дороговизну. Не дивлячись на економію часу пасажири переваги віддають залізниці або автотранспорту. Українські авіакомпанії також акцентують увагу саме на міжнародних перевезеннях. Сьогодні діє лише декілька внутрішніх ліній. Прогнозувати чи зможуть вони тривало функціонувати – складно. Залишається сподіватись на те, що нова правова база дозволить за допомогою певних заходів (наприклад, зменшення податкового тиску на авіаційних перевізників на певний час) відновити обсяги перевезень саме внутрішніх.

Згідно із чинним законодавством сьогодні повітряне перевезення визначається як перевезення пасажирів, багажу, вантажів і пошти, що виконуються з допомогою повітряних суден за встановлену платню. Воно здійснюється на підставі договору повітряного перевезення.

Основним нормативним документом, що регулює діяльність повітряного транспорту, є Повітряний кодекс України, прийнятий 1993 року, для врегулювання діяльності користувачів повітряного простору України в цілях задоволення потреб та інтересів України і її громадян, а також забезпечення безпеки авіаційних перевезень.

Дія Повітряного кодексу України поширюється на всіх користувачів повітряного простору України в частині, що стосується їхньої діяльності як на території України, так і за її межами, якщо закони держави перебування користувача не передбачають іншого. Він складається з 18 розділів, кожний з яких розкриває значення окремих інститутів повітряного права.

Одним із джерел повітряного права та правовою основою для регулювання договірних відносин в галузі повітряних перевезень є постанови Кабінету Міністрів України з питань авіації. Прикладом можуть послужити постанови: «Про затвердження Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті» від 14 серпня 1996 р. за № 959; «Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації» від 28 грудня 1996 р. за № 1587; «Про затвердження Положення національного повітряного перевізника» від 15 листопада 1996 р. за № 1397 та ін [36, с. 119].

Особливе місце серед джерел транспортного повітряного права посідає «Звід авіаційних правил України». Авіаційні правила визначають і врегульовують порядок діяльності авіації України з метою забезпечення безпеки польотів і економічної безпеки.

Основним видом повітряного перевезення є договір повітряного перевезення пасажирів та їх багажу.

Згідно з договором повітряного перевезення пасажира авіапідприємство зобов'язується перевезти пасажира та його багаж у пункт призначення, надавши йому місце у повітряному судні, що здійснює зазначений у білеті рейс; при наявності у пасажира багажу — доставити разом з ним і його багаж. Пасажир зобов'язаний сплатити за перевезення по встановленому тарифу певну суму, а якщо маса вантажу перевищує встановлену норму — ще й за цей надлишок.

Кожний договір повітряного перевезення пасажирів засвідчується перевізним документом, який видає авіапідприємство чи його представник. Документом на перевезення є:

• при перевезенні пасажира — квиток;

• при перевезенні речей пасажира як багажу — багажна квитанція;

• у разі стягнення додаткових сум за послуги у перевезенні — квитанція різних стягнень і квитанція платного багажу (при сплаті стягнення за провіз багажу масою понад встановлену норму).

Перевезення пасажирів та їхнього багажу, виконане від аеропорту відправлення до аеропорту призначення кількома авіапідприємствами за одним перевізним документом, вважається єдиною угодою повітряного перевезення, незалежно від того, чи мали місце затримання, пересадки тощо.

Перевезення пасажиру у напрямку «туди» і «звідти» розглядається як два окремих договори.

Перевізник має право без попередження відмінити, затримати, чи перенести виліт повітряного судна на іншій час, змінити передбачений розкладом маршрут руху, а також змінити місце посадки, якщо такі дії будуть необхідними:

• внаслідок стихійного лиха, поганих метеорологічних умов, а також через інші явища, які можуть вплинути на безпеку польоту;

• для виконання вимог державних органів.

Перевізник може відмовити пасажиру у перевезенні у разі:

• необхідності забезпечення безпеки польоту повітряного судна;

• необхідності виконання вимог державних органів;

• порушення пасажиром встановлених правил користування повітряним транспортом і невиконання вимог командира судна;

• хвороби пасажира, стан якого створює небезпеку як для самого пасажира, так і для оточуючих;

• алкогольного сп'яніння пасажира;

• порушення пасажиром громадського порядку;

• порушення пасажиром своїми діями безпеки польоту, що створює загрозу для життя, здоров'я пасажирів та екіпажу

У випадку відмови перевізником пасажиру у перевезенні без причин, перерахованих вище, перевізником складається акт встановленої форми.

Основою для пасажирського перевезення є квиток, який видається на політ при сплаті тарифу на перевезення, та пред'явлення документу, який засвідчує особу (паспорт, службове посвідчення, військовий квиток, свідоцтво про народження, довідки про звільнення з місць позбавлення волі тощо).

Пасажир має право відмовитися від польоту в аеропорту відправлення або в іншому аеропорту на шляху його прямування і одержати назад сплачену суму за перевезення чи її певну частину.

Кожний пасажир при здійсненні повітряного перевезення підлягає обов'язковому страхуванню від нещасного випадку. Він вважається застрахованим з моменту об'явлення посадки у повітряне судно і до моменту залишення аеропорту призначення.

Речі пасажира при здійсненні повітряного перевезення перевозяться як багаж 1) зареєстрований чи 2) незареєстрований (ручна поклажа).

Багаж, як правило, перевозиться на тому ж повітряному судні, що й пасажир. Приймання багажу до перевезення засвідчується виданням пасажиру багажної квитанції. Прийнятий до перевезення багаж маркується багажною біркою, корінець від якої видається пасажирові. Такий багаж вважається зареєстрованим. Багаж приймається до перевезення в аеропортах (міських вокзалах) відправлення пасажира. Як багаж можна перевозити речі загальною масою: для зареєстрованого багажу — 30 кг, а для ручної поклажі —5 кг.

Заборонено перевозити:

1) вогнепальну зброю; 2) вибухові речовини та предмети, ними наповнені, вибухові пристрої; 3) стиснені та розріджені гази; 4) легкозаймисті речовини; 5) отруту та отруйні речовини; 6) їдкі та корозійні речовини тощо.

Видається багаж в аеропорту призначення, до якого багаж був прийнятий до перевезення, при пред'явленні відривного талона до багажної бірки. У разі коли є пошкодження багажу чи відсутності його частини складається комерційний акт за встановленою формою, один із примірників якого видається пасажиру для висунення до перевізника претензії [31, с. 315].

Комерційний акт є основою для:

а) розшуку вантажу, багажу та їх власника; б) розслідування причин і встановлення винних осіб; в) задоволення чи відмові у претензії пасажирам, відправників і отримувачів; г) розроблення та проведення заходів щодо усунення причин, які тягнуть за собою втрату, пошкодження вантажів.

Комерційний акт складають одразу після виявлення обставин, що потребують їхнього задоволення посадовими особами, спеціально уповноваженими для цього.

Необхідно зазначити, що виходячи із складності умов здійснення перевезень пасажирів авіаційним транспортом та широкого кола повноважень і обов’язків сторін при укладенні відповідних договорів, важливе значення відіграє інститут юридичної відповідальності всіх учасників таких відносин.

## 1.4 Особливості перевезення небезпечних вантажів

Правові, організаційні, соціальні та економічні засади діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів залізничним, морським, річковим, автомобільним та авіаційним транспортом визначає Закон України “Про перевезення небезпечних вантажів” від 6 квітня 2000 року.

Під небезпечними вантажами розуміють речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які внаслідок притаманних їм властивостей за наявності певних факторів можуть під час перевезення спричинити вибух, пожежу, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів, заподіяти матеріальні збитки та шкоду довкіллю, а також призвести до загибелі, травмування, отруєння людей, тварин і які за міжнародними договорами, згода на обов'язковість яких надана Верховною Радою України, або за результатами випробувань в установленому порядку залежно від ступеня їх впливу на довкілля або людину віднесено до одного з класів небезпечних речовин [35, с. 71].

Перевезення небезпечних вантажів – це діяльність, пов'язана з переміщенням небезпечних вантажів від місця їх виготовлення чи зберігання до місця призначення з підготовкою вантажу, тари, транспортних засобів та екіпажу, прийманням вантажу, здійсненням вантажних операцій та короткостроковим зберіганням вантажів на всіх етапах переміщення.

Основними напрямами державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів є: виконання вимог екологічної, радіаційної і пожежної безпеки, фізичного захисту, захисту здоров'я людей, охорони праці, санітарно-епідемічного благополуччя населення та безпеки руху; визначення особливостей регулювання підприємницької діяльності з перевезення небезпечних вантажів, установлення критеріїв, норм, правил, вимог до робіт та послуг щодо перевезення небезпечних вантажів, контроль за додержанням умов перевезення, а також створення системи страхування відповідальності за шкоду, яка може бути заподіяна під час перевезення небезпечних вантажів; забезпечення соціального захисту працівників, зайнятих перевезенням небезпечних вантажів, та осіб, які постраждали від аварій під час перевезення небезпечних вантажів [23, с. 53].

Права та обов'язки відправника та перевізника у сфері перевезення небезпечних вантажів передбачені ст. 7, 8 вказаного вище Закону.

Так, відправник небезпечних вантажів має право на:

* одержання у встановленому порядку достовірної інформації про продукцію або відходи, які належать до небезпечних вантажів і подаються ним до перевезення; передачу небезпечного вантажу перевізнику для перевезення його відповідно до встановленого порядку; перевезення небезпечного вантажу, поданого для перевезення, у визначений договором (нормативним актом) строк;
* відшкодування збитків, що виникли внаслідок втрати чи пошкодження небезпечного вантажу або безпідставної відмови перевізника від прийняття небезпечного вантажу до перевезення.

Відправник небезпечних вантажів зобов'язаний:

* здійснювати заходи щодо фізичного захисту, охорони і безпеки небезпечних вантажів до передачі їх перевізнику; надавати перевізнику необхідні документи з достовірною інформацією про небезпечний вантаж, а в разі дорожнього перевезення - аварійну картку;
* забезпечувати підготовку вантажу до відправлення, подавати перевізнику небезпечний вантаж у відповідній упаковці (тарі), контейнері, цистерні та засобі пакування; забезпечувати у певних випадках фізичний захист, охорону і супроводження небезпечного вантажу під час перевезення;
* забезпечувати проведення спеціального навчання, підвищення кваліфікації осіб, які займаються відправленням небезпечних вантажів, та їх медичного огляду;
* надавати в установленому порядку необхідну інформацію про відправлення небезпечних вантажів іншим суб'єктам перевезення та органам;
* здійснити в установленому порядку страхування відповідальності на випадок настання негативних наслідків перевезення небезпечних вантажів;
* відшкодовувати витрати та збитки, заподіяні внаслідок порушення ним законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів [36, с. 251].

Перевізник небезпечних вантажів має право на:

* своєчасне одержання небезпечного вантажу разом з відповідними документами з повною інформацією про вантаж; проведення всебічної передбаченої законодавством перевірки небезпечного вантажу, що приймається до перевезення, та документів на нього;
* відмову у прийнятті до перевезення небезпечного вантажу у разі невідповідності вантажу або документів на нього встановленим вимогам;
* відшкодування збитків, заподіяних йому внаслідок подання відправником недостовірної інформації про вантаж або несвоєчасного прийняття його одержувачем.

Перевізник небезпечних вантажів зобов'язаний:

* приймати небезпечні вантажі до перевезення, якщо вантаж і документи на нього відповідають встановленим вимогам;
* забезпечувати перевезення небезпечних вантажів у встановленому порядку визначеними транспортними засобами; в разі дорожнього перевезення розробити та узгодити з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України умови безпечного перевезення небезпечних вантажів, аварійні картки системи інформації про небезпеку, забезпечити своєчасний огляд транспортних засобів у підрозділах Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України та отримання відповідного свідоцтва про допуск до перевезення небезпечного вантажу, під час перевезення не відхилятися від узгодженого маршруту, дотримуватися безпечних умов руху та постійно контролювати стан транспортного засобу і вантажу;
* перевозити у встановлений строк небезпечний вантаж та передавати його одержувачу; забезпечувати належне зберігання небезпечного вантажу;
* у відповідних випадках здійснювати заходи фізичного захисту і охороняти небезпечний вантаж;
* забезпечувати проведення спеціального навчання, підвищення кваліфікації осіб, які здійснюють перевезення небезпечних вантажів, та їх медичного огляду; в разі дорожнього перевезення забезпечувати одержання водіями свідоцтв про допуск до перевезення небезпечних вантажів встановленого зразка після навчання та складання відповідних іспитів в Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України;
* надавати в установленому порядку необхідну інформацію про перевезення небезпечних вантажів іншим суб'єктам перевезення та органам, в разі дорожнього перевезення - Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України;
* здійснити в установленому порядку страхування відповідальності на випадок настання негативних наслідків перевезення небезпечних вантажів; відшкодовувати витрати та збитки, заподіяні внаслідок порушення ним законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів.

Одержувач небезпечних вантажів має право на:

* своєчасне одержання небезпечних вантажів разом з документами на них;
* відшкодування збитків за втрату, пошкодження, затримку перевезення небезпечного вантажу.

Одержувач небезпечних вантажів зобов'язаний:

* своєчасно прийняти небезпечний вантаж, що надійшов на його адресу, та документи на нього;
* здійснювати заходи щодо збереження та забезпечення безпеки небезпечних вантажів;
* забезпечувати проведення спеціального навчання, підвищення кваліфікації осіб, які займаються прийманням небезпечних вантажів, та їх медичного огляду;
* надавати в установленому порядку необхідну інформацію про одержання небезпечних вантажів іншим суб'єктам перевезення та органам; здійснити в установленому порядку страхування відповідальності на випадок настання негативних наслідків перевезення небезпечних вантажів;
* відшкодовувати витрати та збитки, заподіяні внаслідок несвоєчасного прийняття небезпечних вантажів і порушення ним законодавства з питань перевезення небезпечних вантажів.

Згідно ст. 10 розглядуваного Закону, державне управління у сфері перевезення небезпечних вантажів здійснюють Кабінет Міністрів України, Рада міністрів Автономної Республіки Крим, спеціально уповноважений центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту, місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування, а також інші спеціально уповноважені державні органи відповідно до їх компетенції.

До компетенції Кабінету Міністрів України у сфері перевезення небезпечних вантажів належать:

* проведення державної політики у сфері перевезення небезпечних вантажів;
* розробка і здійснення загальнодержавної програми забезпечення безпеки перевезення небезпечних вантажів;
* встановлення порядку спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів;
* вжиття заходів до запобігання незаконному міжнародному перевезенню небезпечних вантажів;
* спрямування і координація роботи органів, спеціально уповноважених здійснювати державне управління та державне регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів.

До компетенції Ради міністрів Автономної Республіки Крим у сфері перевезення небезпечних вантажів належать:

* нормативне регулювання діяльності транспорту, санітарно-епідеміологічних та медичних служб у сфері перевезення небезпечних вантажів відповідно до вимог чинного законодавства та нормативно-правових актів органів, спеціально уповноважених здійснювати державне управління та державне регулювання безпеки у сфері перевезення небезпечних вантажів;
* розробка, затвердження і реалізація республіканської програми забезпечення перевезення небезпечних вантажів відповідно до загальнодержавної програми.

Спеціально уповноваженими органами у сфері перевезення небезпечних вантажів є центральний орган виконавчої влади в галузі транспорту та інші органи виконавчої влади, зазначені у Законі, відповідно до їх компетенції.

До компетенції центрального органу виконавчої влади в галузі транспорту у сфері перевезення небезпечних вантажів (компетентного органу України з перевезення небезпечних вантажів) належать:

* розробка і затвердження нормативно-правових актів з питань перевезення небезпечних вантажів (крім нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів, які розробляються Державтоінспекцією та затверджуються Міністерством внутрішніх справ України) та забезпечення ліквідації наслідків аварій, що виникають під час перевезення небезпечних вантажів, а також погодження нормативів і правил екологічної та радіаційної безпеки, захисту здоров'я людей та санітарно-епідемічного благополуччя населення під час перевезення небезпечних вантажів;
* контроль за додержанням законодавства у сфері перевезення небезпечних вантажів (крім дорожнього перевезення небезпечних вантажів, яке контролюється Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України);
* прийняття в установленому порядку рішень про умови перевезення небезпечних вантажів (у разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів такі умови встановлюються Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України), якщо такі умови не передбачені у відповідних нормативно-правових актах;
* інформування через Міністерство закордонних справ України Комітету експертів ООН з перевезення небезпечних вантажів про результати класифікації небезпечних вантажів в Україні, які раніше не були визнані такими, та про зміни у класифікації небезпечних вантажів;
* здійснення міжнародного співробітництва у сфері перевезення небезпечних вантажів.

До компетенції інших центральних органів виконавчої влади, що здійснюють державне управління у сфері перевезення небезпечних вантажів, належать:

1) у галузі промислової політики: участь у визначенні умов безпечного перевезення небезпечних вантажів та ліквідації наслідків аварій, що виникли у процесі їх перевезення; у разі дорожнього перевезення - за погодженням з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України; визначення порядку перевезення окремих вантажів, які віднесено до їх компетенції відповідно до нормативно-правових актів; у разі дорожнього перевезення небезпечних вантажів – за погодженням з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України;

2) у галузі праці та соціальної політики: організація та здійснення державного нагляду за додержанням вимог законодавства про охорону праці щодо діяльності, пов'язаної з перевезенням небезпечних вантажів; участь у розробленні проектів нормативно-правових актів з питань перевезення небезпечних вантажів;

3) у галузі екології, природних ресурсів, охорони здоров'я: розробка та затвердження нормативів і правил екологічної та радіаційної безпеки, захисту здоров'я людей та санітарно-епідемічного благополуччя населення під час перевезення небезпечних вантажів та ліквідації наслідків аварій, що сталися під час їх перевезення, здійснення нагляду і контролю за виконанням цих нормативів і правил; в разі дорожнього перевезення зазначені нормативи і правила погоджуються з Державтоінспекцією Міністерства внутрішніх справ України; виконання інших функцій, визначених законодавством з питань перевезення небезпечних вантажів.

До компетенції Державтоінспекції Міністерства внутрішніх справ України у сфері дорожнього перевезення небезпечних вантажів належать: розробка і подання на затвердження Міністерству внутрішніх справ України за погодженням з центральним органом виконавчої влади в галузі транспорту нормативно-правових актів з питань дорожнього перевезення небезпечних вантажів; контроль безпеки дорожнього руху під час дорожнього перевезення небезпечних вантажів, додержання законодавства, правил і нормативів у цій сфері, у тому числі забезпечення організації підготовки водіїв автотранспортних засобів, здійснення приймання іспитів з видачею відповідних свідоцтв установленого зразка, забезпечення проведення експертної оцінки і погодження умов, необхідних для дорожнього перевезення небезпечних вантажів, оформлення на спеціальних бланках і видача у встановленому порядку дозволів на дорожнє перевезення небезпечних вантажів [36, с. 261].

Місцеві державні адміністрації та органи місцевого самоврядування у межах своєї компетенції, визначеної законодавством України, у сфері перевезення небезпечних вантажів здійснюють: реалізацію загальнодержавних програм забезпечення перевезення небезпечних вантажів, розробку та реалізацію місцевих програм забезпечення перевезень небезпечних вантажів; виконання інших функцій, встановлених законодавством з питань перевезення небезпечних вантажів.

**РОЗДІЛ 2. ПОНЯТТЯ ТА ХАРАКТЕРИСТИКА ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ**

**2.1. Поняття та загальні засади перевезення пасажирів та багажу**

Зміст спеціальної правоздатності деяких підприємств становить виробнича діяльність з надання послуг. Одні послуги являють собою результат певних видів діяльності або праці (споживні вартості) і втілюються у товарах, інші, навпаки, не залишають реальних результатів, які б існували окремо від виконавців цих послуг. Головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги. Корисний ефект такої діяльності не виступає у вигляді певного осяжного матеріалізованого результату, як це має місце у підрядних договорах, а полягає в самому процесі надання послуги. Зобов'язання з надання послуг виникають, зокрема, з транспортних договорів.

У ст. 6 Закону України "Про транспорт" від 10 листопада 1994 р. визначено загальні основи господарської діяльності підприємств транспорту. Перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, надання інших транспортних послуг, експлуатація та ремонт шляхів здійснюють залізниці, пароплавства, порти (пристані), автомобільні, авіаційні, дорожні підприємства, якщо це передбачено їх статутами [34, с. 247].

Підприємства транспорту здійснюють перевезення та надають послуги на основі державних контрактів і договорів про перевезення пасажирів і вантажів з урахуванням економічної ефективності перевізних та переробних можливостей транспорту. Економічні відносини підприємств транспорту, що виникають у процесі перевезення, ґрунтуються на принципах взаємної вигоди, рівної та повної відповідальності [32, с. 64].

Відносини підприємств транспорту загального користування з центральними та місцевими органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування будуються на основі податків, податкових пільг, встановлених нормативів та інших економічних засобів відповідно до чинного законодавства України.

Транспортні договори поділяються на основні та допоміжні. Основні транспортні договори опосереднюють головну сферу взаємовідносин транспортних організацій та клієнтури (договори про перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти, договори буксирування). Допоміжні договори сприяють нормальній організації перевізного процесу (договори на організацію перевезень, експедиції, на експлуатацію під'їзних колій, подачу і забирання вагонів тощо).

Перевезення пасажирів, вантажів, багажу та пошти залежно від видів транспорту, якими вони здійснюються, поділяються на: а) залізничні; б) внутрішніми водними шляхами (річкові); в) морські; г) повітряні; д) автомобільні.

Крім того, перевезення у межах територіальної сфери дії однієї транспортної організації (наприклад, Львівської залізниці) вважаються перевезеннями місцевого сполучення; перевезення двома чи кількома організаціями одного виду транспорту є перевезеннями у прямому сполученні, а перевезення за єдиним транспортним документом організаціями різних видів транспорту — перевезеннями у прямому змішаному сполученні. На морському транспорті перевезення та буксирування бувають: а) каботажні — між портами України; б) міжнародні — між іноземними портами [43, с. 276].

Кожен із видів транспорту є окремою господарською системою, що взаємодіє з іншими транспортними системами. Крім перелічених, існує ще один вид транспорту — трубопровідний, який перекачує нафту, газ, воду тощо. Проте відносини, що складаються при транспортуванні цих продуктів трубопроводами, регулюються або законодавством про поставки, або законодавством про постачання енергетичних та інших ресурсів через приєднану мережу. Організація, що експлуатує трубопровід, водночас є й володільцем продукції, яка перебуває у трубопроводі [44, с. 186].

У ЦК УРСР (статті 358—368), ЦК України (статті 908—928), ГК України (статті 306—315) визначено загальні норми щодо договорів про перевезення пасажирів і вантажів. Детальніше умови перевезення пасажирів, вантажів і багажу та відповідальність сторін за цими перевезеннями регулюють статути (кодекси) окремих видів транспорту та правила, прийняті у встановленому порядку. Зокрема, на залізничному транспорті діє Закон України "Про залізничний транспорт" від 4 липня 1996 p., Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р., на річковому — Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р., на морському — Кодекс торговельного мореплавства України, затверджений Верховною Радою України 9 грудня 1994 р[5, с. 349]., на повітряному — Повітряний кодекс України, затверджений Верховною Радою України 4 травня 1993 р [7]. Умови перевезення пасажирів, вантажів та багажу автомобільним транспортом і відповідальність сторін за ці перевезення визначаються Законом України "Про автомобільний транспорт" від 5 квітня 2001 p., Статутом автомобільного транспорту УРСР, затвердженим постановою Ради Міністрів УРСР 27 червня 1969 р., та іншими нормативними актами.

Згідно зі статутами (кодексами) розробляються та затверджуються правила перевезення на окремих видах транспорту, а також у змішаному сполученні.

За договором перевезення пасажира одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажира) до пункту призначення, а в разі здавання багажу — також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатите встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу — також за його провезення (ч. 1 ст. 910 ЦК).

Договір перевезення пасажира і багажу — це оплатний, двосторонній та консенсуальний договір.

Договір укладається як усно — в разі попереднього продажу квитка, так і шляхом вчинення конклюдентних дій — посадка пасажира при подачі транспортного засобу [30, с. 369].

Відповідно до ст.. 910 ЦК України - за договором перевезення пасажира одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажира) до пункту призначення, а в разі здавання багажу — також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу — також за його провезення.

Укладення договору перевезення пасажира та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів).

Відповідно до ст. 187 КТМ доказом укладення договору морського перевезення пасажира і сплати вартості проїзду є виданий перевізником квиток. Договір морського перевезення пасажира включає і умову про доставку перевізником каютного багажу. При здачі багажу пасажир сплачує вартість його перевезення, що засвідчується багажною квитанцією. Договір морського круїзу (ст. 195-202 КТМ) не кваліфікується як різновид договору морського перевезення пасажира, а вважається інститутом, що існує поряд з інститутом морського перевезення пасажирів [30, с. 370].

Перевезення пасажирів і багажу внутрішніми водними шляхами регулюються ст. 104-125 СВВТ.

Розгорнені правила, які регулюють відносини щодо перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу залізничним транспортом, встановлені ст. 100-104 СЗУ, Порядком обслуговування громадян залізничним транспортом, Правилами перевезень пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України. Укладення договорів перевезення пасажира автомобільним транспортом має свою специфіку. Зазвичай такі договори укладаються автовокзалами, автостанціями, від імені перевізника (ст. 42 Закону "Про автомобільний транспорт" ). Договір укладається в письмовій формі, якщо може бути пасажирський квиток, договір, квитанція тощо. Встановлюється, що договір вважається укладеним з моменту придбання пасажиром квитка на право проїзду. Укладений в такий спосіб договір набуває чинності з моменту посадки пасажира в автомобільний транспортний засіб. При туристичних перевезеннях, при перевезеннях на замовлення, а також у випадках, коли пасажир користується право пільгового проїзду договір перевезення вважається укладеним з моменту посадки в автобус. Стосовно таксі встановлюються, що з моменту посадки пасажира договір перевезення набуває чинності (ст. 52 Закону "Про автомобільний транспорт"). Всі ці особливості визначення моменту укладення договору перевезення та набуття ним чинності не мають істотного практичного значення, а лише підкреслюють неконструктивність ідеї використання поряд з правовою конструкцією укладення цивільно-правового договору правової конструкції набуття (набрання) ним чинності (ч. 2 ст. 631 ЦК).

Перевезення міським електричним транспортом також здійснюється на договірних засадах (ст 4 Закону "Про міський електричний транспорт") Відносини щодо перевезення регулюються Правилами користування трамваєм і тролейбусом в містах України.

**2.2.Зміст договору та порядок виконання**

Сьогодні при регулюванні транспортних відносин під час перевезення пасажирів та їх багажу постають дві головні проблеми, які пов’язані із:

1) створенням досконалої та систематизованої нормативно-правової бази в сфері транспорту;

2) забезпеченням високого рівня транспортних послуг, які б відповідали світовим стандартам і задовольняли інтереси та потреби пасажира.

Для вирішення зазначених проблем необхідно, в першу чергу, визначити правову природу транспортних відносин та окреслити їх юридичне оформлення.

Як вже зазначалось, виникаючі при наданні транспортом послуг з перевезення пасажирів відносини оформляються договором, в силу якого одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти пасажира в обумовлений пункт призначення, а інша сторона (пасажир) зобов'язується сплатити за проїзд установлену плату. Таким чином в даних відносинах є , як мінімум, дві сторони, що наділені взаємними правами та обов’язками. Такі відносини носять цивільно-правовий характер. Правові підстави договору перевезення пасажирів та їх багажу передбачені ст. 910 Цивільного кодексу України (далі – ЦК), що набув чинності з 01 січня 2004 року. Відповідно до вказаної статті за договором перевезення пасажира одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажира) до пункту призначення, а в разі здавання багажу - також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу - також за його провезення.

Укладення договору перевезення пасажира та багажу підтверджується видачею відповідно квитка та багажної квитанції, форми яких встановлюються відповідно до транспортних кодексів (статутів) [44, с. 188].

Необхідно погодитись з тим, що на сьогоднішній час оформлення відносин з перевезення пасажирів у вигляді договору та надання їм цивільно-правового характеру є найоптимальнішим варіантом.

Якщо дати цивільно-правову характеристику даному договору, необхідно зазначити, що він є взаємним, оплатним і консенсуальним. Крім того, договір перевезення пасажирів та багажу транспортом загального користування є публічним [30, с. 374].

Перевезення пасажирів та багажу регулюється в загальній формі Цивільним кодексом, транспортними статутами і кодексами, а також діючими Правилами надання послуг по перевезенню пасажирів. Про це зазначає вже згадана ст. 910 ЦК України, що носить відсилочний характер.

Потрібно підкреслити - оскільки стороною розглядуваного договору виступає громадянин-споживач (пасажир), на цей вид перевезень поширюється Закон України “Про захист прав споживачів” та інші правові акти. Всі згадані нормативні документи в сукупності складають законодавство, яке регламентує інститут перевезення пасажирів. Не можна визнати позитивним існування такої кількості нормативних актів для однієї сфери надання послуг. Це обумовлює виникнення правових колізій, відсутність чіткого механізму відповідальності суб’єктів, що надають послуги з перевезення пасажирів.

Розглянемо загальні характеристики даного договору, його істотні умови та зміст.

**2.3.Сторони договору перевезення пасажирів та багажу їх правовий статус**

Сторонами в розглядуваному виді цивільно-правових договорів є пасажир і перевізник, що мають чітко визначені права й обов’язки, які характеризують їх правовий статус та визначають істотні умови договору.

Однією із істотних умов договору перевезення пасажирів являється плата.

Провізна плата, будучи ціною договору, на транспорті загального користування визначається тарифами, а в інших випадках — угодою сторін. Тарифи на перевезення встановлюються державними і місцевими (для міського і приміського транспорту) органами виконавчої влади. Тарифи залежать від виду перевезення, його відстані, роду (типу) перевізних засобів і категорії (класу) займаного в них місця. Існують загальні і пільгові тарифи для деяких пасажирів. У встановлених законом випадках пасажир взагалі може бути звільнений від внесення проїзної плати (пенсіонери в міському транспорті й ін.). Понесені в зв'язку з цим витрати відшкодовуються транспортній організації за рахунок засобів відповідного бюджету. Проїзна плата вноситься при укладанні договору. Виключення складають перевезення в не маршрутних таксомоторах, розрахунки за перевезення в яких здійснюються після їх завершення.

Основний обов'язок пасажира — сплата проїзних платежів. Придбання квитка й означає виконання даного обов'язку, якщо пасажиру не надане право безплатного проїзду. Пасажир зобов'язаний зберігати квиток до закінчення поїздки і пред'явити його в шляху проходження на першу вимогу посадових осіб, уповноважених на перевірку проїзних документів. Пасажир, виявлений у потязі (на судні, у літаку) без квитка або з квитком, що не дає право на проїзд у даному потязі (на судні, у літаку), зобов'язаний сплатити штраф у встановленому розмірі і, крім того, вартість проїзду до найближчої станції (порту). Потім він або здобуває квиток для подальшого проходження, або віддаляється з потяга (знімається з рейса). Пасажири зобов'язані дотримуватись встановлених правил перевезень [30, с. 378].

Права, що належать пасажиру, різні і можуть бути зв'язані з:

а) висновком і виконанням договору перевезення;

б) зміною спочатку укладеного договору

в) відмовленням від його виконання.

У самому загальному виді вони зазначені в Цивільному кодексі України та конкретизовані в транспортних статутах і кодексах.

Так, відповідно до ст. 911 ЦК пасажир має право:

1) одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком;

2) провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років без права зайняття нею окремого місця;

3) купувати для дітей віком від шести до чотирнадцяти років дитячі квитки за пільговою ціною;

4) перевозити з собою безоплатно ручну поклажу у межах норм, встановлених транспортними кодексами (статутами);

5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів (квитка) не більше ніж на десять діб, а в разі хвороби - на весь час хвороби;

6) відмовитися від поїздки, повернути квиток і одержати назад повну або часткову вартість квитка - залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами);

7) отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у транспортному документі (квитку) маршрутом.

Пасажир може мати також інші права, встановлені іншими законами, транспортними кодексами (статутами), іншими нормативно-правовими актами та правилами, що видаються відповідно до них.

Таким чином перелік прав пасажира не замикається в рамках транспортного законодавства. Пасажир, що виступає як споживач, має й інші права, що випливають із Закону України “Про захист прав споживачів”.

Насамперед, пасажир має право зайняти місце відповідно до квитка. У випадку ненадання пасажиру місця відповідно до квитка перевізник зобов'язаний надати йому місце хоча б і більш високої категорії без стягування доплати. При згоді пасажира зайняти місце меншої вартості йому повертається різниця. Якщо пасажир відмовляється від запропонованої йому заміни, перевізник повертає вартість проїзду. Крім того, пасажир вправі провозити із собою безкоштовно одну дитину визначеного віку, якщо вона не займає окремого місця. Інші з пасажиром діти провозяться по дитячих квитках з наданням окремого місця.

Пасажир вправі також безкоштовно провозити із собою речі (ручну поклажу) у межах установлених вагових норм. Понад ці норми ручна поклажа може провозитися як багаж за окрему плату. Пасажир вправі зробити одну зупинку на шляху (якщо це можливо в залежності від виду транспорту), попередивши про те перевізника, із продовженням терміну придатності квитка на встановлений час, а у випадку хвороби — на час хвороби (при наявності довідки з лікувальної установи).

Нарешті, пасажир вправі відмовитися від договору до початку перевезення або на шляху проходження. Відмовлення може бути змушеним (хвороба, затримка рейсу і т.д.) і добровільним. При змушеному відмовленні пасажиру повертаються гроші по невикористаному цілком або частково квитку. Наслідки добровільного відмовлення залежать від часу відмовлення. Частина, що повертається пасажиру, вартості проїзду назад пропорційна кількості часу, що залишилась до відправлення транспортного засобу. Вона визначається в транспортних статутах і кодексах.

У випадку припинення договору на шляху проходження пасажиру повертається вартість проїзду за непрослідовану відстань. В усіх випадках повернення проїзних документів з пасажира стягується встановлений збір.

Інша сторона договору - перевізник зобов'язаний доставити пасажира в пункт призначення в терміни, визначені транспортним законодавством. Ці терміни фіксуються в затверджених перевізником розкладах руху транспортних засобів (польотів). Перевізник несе відповідальність за затримку відправлення пасажира, а також за запізнення прибуття транспортного засобу, що перевозить пасажира, у пункт призначення (за винятком перевезень у міському і приміському сполученнях) [30, с. 381].

Відповідальність перевізника настає при наявності його провини і полягає, як правило, в сплаті неустойки (штрафу) у розмірі, встановленому транспортним статутом або кодексом**.**

Провина перевізника в такому простроченні презумується: він відповідає, якщо не доведе, що затримка або запізнення мали місце внаслідок нездоланної сили, усунення несправності транспортних засобів, що загрожує життю або здоров'ю громадянина, або інших обставин, що не залежать від перевізника. Крім того, при відмовленні пасажира від перевезення через затримку відправлення транспортного засобу перевізник повертає пасажиру проїзну плату [37, с. 863].

Необхідно зазначити, що відповідальність перевізника за заподіяння шкоди життю і здоров'ю пасажира визначається не правилами про договір перевезення, а нормами деліктного права. У цьому випадку перевізник відповідає за заподіяння шкоди життю і здоров'ю пасажира (у тому числі безквиткового), виступаючи як власник джерела підвищеної небезпеки.

Лише на морському транспорті встановлено, що перевізник відповідає за смерть пасажира або ушкодження його здоров'я при наявності провини. Отже, не допускається безвинна відповідальність перевізника перед пасажиром за підвищено небезпечну діяльність по експлуатації транспорту.

Таким чином, можна зробити висновок про те, що умови, підстави та порядок укладення договорів перевезення пасажирів є майже однаковими на всіх видах транспорту:

- сторонами в таких правовідносинах виступають перевізник та пасажир;

- істотною умовою договору є його ціна, яку сплачує пасажир;

основні права та обов’язки сторін є ідентичними.

Система прав пасажирів досить досконала, але тільки при їх узагальненні, при наданні послуг певним видом транспорту дуже велике значення має його специфіка, враховуючи яку задовольнити всі вимоги пасажира досить складно. Таким чином перелічені вище права пасажирів та ознаки відповідальності транспортних перевізників можуть бути лише базою для побудови окремих правовідносин.

Охарактеризуємо розглядуваний вид договорів за ще однією істотною ознакою – формою їх укладення.

**2.4.Форма договору перевезення пасажирів та багажу**

Будь-який договір перевезення пасажирів та багажу оформляється видачею пасажиру проїзного квитка та багажної квитанції, в яких вказуються всі істотні умови договору. Квиток та квитанція і являються своєрідною формою даної цивільно-правової угоди.

Сама форма вказаних провізних документів встановлюється в порядку, передбаченому транспортними статутами і кодексами. На окремих видах міського транспорту (наприклад, метро) договір може полягати конклюдентними діями пасажира без видачі квитка (при проході через турнікети метро і здійсненні платежу магнітною картою або жетоном). На усіх видах транспорту (за винятком повітряних і залізничного в потягах далекого прямування) проїзні квитки є пред'явницькими документами: транспортна організація зобов'язана виконати договір перевезення у відношенні будь-якого пасажира, що пред'явив квиток або його аналог при посадці. Однак після початку перевезення передача проїзного квитка не допускається. Утрачений квиток не відновлюється, а внесена по ньому плата за проїзд не повертається.

Аналізуючи форму квитка, на мою думку вона потребує доповненню щодо змісту і містити відсоткові ставки в разі його повернення і невикористання з відповідних причин. Це питання як один із аспектів викриває проблему забезпечення прав пасажирів. На практиці ні процедура, ні сам порядок повернення квитка не захищають пасажира. Доволі часто пасажир з певних причин не може ним скористатись і в такому випадку транспортна організація не повертає повної вартості назад. Зрозуміло, що організація також несе певні збитки, але вони більше можуть бути віднесені до нормального комерційного ризику, ніж в рахунок коштів пасажира. На сьогоднішній час майже на всіх видах транспорту враховується час здачі квитка пасажиром, який його не використав. До уваги не беруться форс-мажорні обставини, непереборна сила, нещасні випадки, що могли статись з пасажиром. Сама процедура повернення квитка забирає тривалий час у пасажира, при цьому йому не сплачують 100% його вартості. Правила, які передбачають такі випадки досить не досконалі. Можливо, у зв’язку із зазначеним було б доцільно у зміст квитка включити відсоткову шкалу вартості в разі його повернення пасажиром. Така б вартість враховувала конкретну ціну квитка в разі його повернення в залежності від певної обставини, яку б повинен був підтвердити пасажир, і підлягала поверненню в будь-якій касі транспортного перевізника [30, с. 387].

Щодо самого договору перевезення пасажирів та багажу, необхідно зазначити, що квитки можуть бути разові (для однократного проїзду) і тривалі. Останні застосовуються при перевезеннях міським і приміським транспортом і укладаються шляхом придбання абонементного квитка. Разові договори можуть полягати для проїзду в одному, а іноді й у зворотному напрямку (туди і назад) і мають установлений термін дії (термін придатності), у межах якого пасажир має право робити зупинки в шляху, тобто переривати перевезення. У деяких випадках термін придатності квитка може бути продовжений. При цьому, якщо квиток не був використаний з поважної причини (наприклад, через хворобу пасажира), перевізник зобов'язаний, а в інших випадках вправі продовжити термін придатності квитка.

## 

## 2.5.Особливості правовідносин перевезення

Транспортні правовідносини, які виникають під час перевезення пасажирів та багажу, мають свої особливі ознаки, серед яких можна виділити наступні:

1. Транспортні правовідносини складаються у сфері, де перевезення виступає у формі процесу виробництва на транспорті, закінченим продуктом якого є надання послуг.

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

3. Транспортні правовідносини можуть виникати за ініціативою будь-якої із сторін. Проте згода чи бажання другої сторони майже завжди є обов'язковою. Наявність згоди другої сторони відокремлює транспортні правовідносини від адміністративних.

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

5. Предметом транспортних правовідносин завжди є діяльність з надання послуг. Як зазначає В. В. Луць, головною особливістю договорів про надання послуг, на відміну від договорів про виконання робіт, є те, що надання послуг невіддільне від діяльності особи, яка надає послуги. Корисний ефект такої діяльності не виступає у вигляді певного досяжного матеріалізованого результату, як це має місце у підрядних договорах, а полягає у самому процесі надання послуги [29, с. 82].

З даною позицією можна не погодитись, оскільки бажання будь-якого пасажира, який користується транспортними послугами, також спрямовані на отримання результату у вигляді безпечної та комфортної доставки у пункт призначення.

Перераховані особливості транспортних правовідносин та їхня характеристика дають змогу зробити висновок про те, що не будь-які суспільні відносини входять до кола транспортно-правових. Деякі ознаки мають місце і в інших, наприклад, цивільно-правових відносинах. Лише наявність у правовідносинах сукупності всіх наведених вище ознак дає підстави вважати його транспортним [44, с. 193].

Транспортні відносини будуються на умовах рівності сторін, де права одних суб'єктів відповідають обов'язкам інших, і навпаки. В юридичній літературі такі відносини прийнято називати горизонтальними.

Горизонтальними транспортними правовідносинами визнаються відношення, в межах яких сторони відносно фактично і юридично рівноправні. Це відносини, учасники яких не перебувають у підпорядкуванні один одного. Саме такі відносини, при певному виключенні, виникають з договору про перевезення пасажирів і багажу. Існування такого роду горизонтальних відносин, на мою думку найоптимальніше створює можливості для задоволення потреб і вимог пасажирів [34, с. 149].

Розглянемо детальніше основні умови та порядок перевезення пасажирів і багажу деякими видами транспорту, а також окреслені проблеми на конкретних прикладах і нормативних актах (правилах перевезення).

**РОЗДІЛ 3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ПОРУШЕННЯ ДОГОВОРУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ ТА БАГАЖУ**

**3.1. Загальна характеристика цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань**

Необхідно зазначити, що специфічні ознаки правових відносин у сфері транспортної діяльності, їх складний характер та особливості зобов'язань суб'єктів перевезень накладають відбиток і на умови їх відповідальності.

Основні положення та умови відповідальності підприємств транспорту встановлюються ст. 13 Закону України «Про транспорт», в якій зазначається, що за невиконання або неналежне виконання зобов'язань щодо перевезення пасажирів і багажу відповідальність підприємств транспорту визначається кодексами (статутами) окремих видів транспорту та іншими законодавчими актами. За шкоду, заподіяну внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажира під час користування транспортом як джерелом підвищеної небезпеки підприємства транспорту несуть відповідальність у порядку встановленому чинним законодавством України, тобто на загальних умовах. За втрату, нестачу, псування і пошкодження прийнятих для перевезення вантажу та багажу у розмірі фактичної шкоди, якщо перевізник не доведе, що втрата, нестача, псування або пошкодження сталися не з його вини.

Ці положення в повному обсязі кореспондують з вимогами, умовами і підставами цивільно-правової відповідальності, передбаченої кодексами, статутами, іншими нормативними актами окремих видів транспорту, а в деяких випадках знайшли свій подальший розвиток (наприклад, у Законі України «Про автомобільний транспорт» — ст. 68, Статуті залізниць України — статті 111, 113 та інших щодо припущення вини перевізника).

Аналіз норм цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань дозволяє виділити такі загальні риси:

1. Цивільно-правова відповідальність є негативним для порушника (боржника) наслідком і полягає у застосуванні до нього в інтересах іншої особи (кредитора) встановлених законом або договором санкцій майнового характеру — відшкодування збитків, виплату неустойки (штрафу, пені). Підставою такої відповідальності є наявність відповідних норм права та складу правопорушення. Вона настає, якщо є: а) протиправна поведінка особи; б) шкідливий результат (шкода); в) причинний зв'язок між протиправною поведінкою і настанням шкоди та г) вина особи, яка заподіяла шкоду.

Проте однією з особливостей цивільно-правової відповідальності, взагалі, і у сфері транспортної діяльності, зокрема, є те, що вона може наставати і без вини, досить довести, що поведінка боржника була протиправною, а вина припускається. Наприклад, ст. 113 Статуту залізниць України передбачає відповідальність залізниць за незбереження вантажу, багажу, вантажобагажу, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з незалежних від них причин. Тобто вина припускається, а її відсутність треба довести. Аналогічні норми містяться в Законі Україні «Про автомобільний транспорт» — ст. 68, Повітряному кодексі України — ст. 92 та інших нормативних актах.

Відповідальність без вини може наставати і у випадках, якщо це передбачено законом або договором. Це стосується в основному виконання сторонами своїх планових зобов'язань (ст. 106 Статуту залізниць України, ст. 128 Статуту автомобільного транспорту).

На сьогоднішній час фахівці підкреслюють, що транспортним правовідносинам притаманні специфічні принципи відповідальності, хоча й цивільно-правової.

2. Цивільно-правова відповідальність у сфері транспортних правовідносин носитькомпенсаційний характер, оскільки її метою є відновлення порушених майнових прав учасників правовідносин, а тому розмір відшкодування не може перевищувати розміру завданих збитків (ст. 114 Статуту залізниць України, ст. 179 КТМ, ст. 93 Повітряного кодексу України, ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт»).

Таким чином можна зробити висновок, що встановлено особливий режим відповідальності за невиконання зобов'язань по перевезенню і загальні правила цивільно-правової відповідальності застосовуються до перевезень у випадках, коли інше не випливає із нормативних актів, які регламентують перевезення пасажирів та їх багажу.

У разі невиконання сторонами зобов'язань, які випливають безпосередньо з договору, характер відповідальності може виступати як каральний (див., наприклад, ст. 106 Статуту залізниць України), як засіб спонукання добровільно виконати свій обов'язок. Як зауважує В. В. Луць, засоби спонукання, оперативного впливу «не відновлюють початкового майнового стану потерпілої сторони, а спрямовані на запобігання конкретним порушенням у майбутньому, виконують забезпечувальну функцію, мають запобіжний характер і можуть застосовуватись в оперативному порядку односторонньо управомоченою стороною без звернення до юрисдикційного органу» [28, с. 67].

3. Однією з особливостей цивільно-правової відповідальності у сфері транспортної діяльності є те, що умови відповідальності перевізного процесу неоднакові. Перевізник у всіх випадках, крім шкоди, заподіяної внаслідок загибелі або ушкодження здоров'я пасажира, несе відповідальність за правилами транспортного законодавства. Вантажовідправник перед перевізником несе відповідальність за нормами транспортного законодавства, а перед вантажоодержувачем — за нормами цивільного законодавства. Зазначене породжує і особливий порядок розгляду майнових спорів на транспорті.

4. І остання особливість цивільно-правової відповідальності полягає в тому, що транспортним відносинам притаманний особливий, відмінний від усталеного для вирішення інших господарських спорів, претензійний порядок здійснення задоволення вимог. Наприклад, претензії до залізниць або автотранспортних підприємств можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів — протягом 45 діб (ст. 134 Статуту залізниць України, ст. 165 Статуту автомобільного транспорту), а до вимог, що виникають з договору морського перевезення вантажу, застосовується річний строк (ст. 388 КТМ), до вимог, що виникають з договорів перевезення пасажирів і багажу, фрахтування суден без екіпажу та ін., застосовується дворічний строк позовної давності (ст. 389 КТМ).

Таким чином, зазначені особливості цивільно-правової відповідальності за порушення транспортних зобов'язань якоюсь мірою відокремлюють її від загальної цивільно-правової відповідальності. Це сталося внаслідок нашарування на загальні цивільно-правові норми суто галузевих норм, які враховують специфіку діяльності транспорту, його розвиток, можливість покриття збитків, заподіяних клієнтам та його соціальну цінність у сфері економіки. Наявність спеціальних правових норм (нашарування) притаманне всім комплексним галузям права.

Вказані особливості відповідальності проявляються в конкретних порушеннях учасниками транспортних відносин своїх обов'язків, які випливають в основному з плану та договору перевезень. У цьому зв'язку цивільно-правову відповідальність на транспорті бажано розглядати за цими двома ознаками [25, с. 169].

Необхідно зазначити, що цивільно-правова відповідальність під час здійснення перевезень обумовлена договірним характером самих перевезень пасажирів. Але це не виключає застосування й інших видів юридичної відповідальності – адміністративної та кримінальної, за злісні та суспільно-небезпечні проступки учасників транспортних правовідносин.

**3.2. Відповідальність за порушення договору перевезення пасажирів та багажу залізничним та автомобільним транспортом**

Відповідальність за порушення договору перевезення залізничним транспортом передбачена Статутом залізниць України, який містить норми, що визначають підстави, необхідність та умови здійснення контролю на залізничному транспорті.

Так, згідно даного Статуту - контроль пасажирських поїздів, вокзалів та інших місць обслуговування пасажирів, відправників та одержувачів багажу та вантажобагажу здійснюється для перевірки виконання службовими особами залізниці та пасажирами Статуту залізниць України, Порядку обслуговування громадян залізничним транспортом, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 19 березня 1997 року N 252, Правил поведінки громадян на залізничному транспорті, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 10 листопада 1995 року N 903, посадових інструкцій [23, с. 61].

Контроль здійснюється посадовими та службовими особами залізниць, контролерами-ревізорами поїздів, працівниками технологічного контролю, ревізорами-інструкторами з контролю пасажирських поїздів.

Ці особи перевіряють:

- наявність у пасажирів проїзних документів;

- правильність погашення проїзних документів провідниками вагонів;

- забезпечення поїзною бригадою належного порядку утримання вагонів і рівня обслуговування пасажирів;

- дотримання пасажирами громадського порядку в поїздах, на вокзалах і виконання ними, а також працівниками залізничного транспорту вимог нормативних актів;

- правильність видачі і оформлення проїзних і перевізних документів;

- організацію продажу проїзних документів і обслуговування пасажирів на вокзалах і у поїздах;

- роботу камер схову ручної поклажі і багажних відділень;

- порядок обліку вільних місць і місць, що звільняються у пасажирських поїздах, та передачі відомостей про місця, на які не з'явились пасажири;

- правильність користування вагонами (службовими, орендованими, належними іншим відомствам та ін.);

- правильність обліку витрат постільної білизни, її якість та фактичну наявність чистої;

- правильність оформлення проїзду провідниками, начальником поїзда, правильність стягнення штрафів, заповнення відповідних щодо цього документів, повноту та своєчасність внесення грошових сум;

- виконання провідниками вагонів та начальниками поїздів посадових інструкцій;

- дотримання вимог санітарного законодавства.

Особи, які контролюють поїзди, повинні бути одягнуті за формою, чинною на Укрзалізниці, мати "Відкриті листи" на право контролю поїздів або "Припис" встановленої форми, посвідчення особи і пред'являти їх на вимогу пасажирів.

Посадові особи Укрзалізниці, відповідальні за ту чи іншу ділянку роботи, можуть здійснювати перевірки у межах компетенції за пред'явленням посвідчення особи.

Начальник поїзда - у поїзді, начальник вокзалу - на вокзалі під час виконання службових обов'язків здійснюють перевірки без наявності відкритого листа чи припису [38, с. 317].

Під час перевірки особи, які виявили недоліки в організації продажу проїзних документів і обслуговуванні пасажирів, вживають заходів з метою їх усунення.

Про результати перевірки особи, які контролюють, здійснюють запис у рейсовий журнал поїзда (журнал про контроль на вокзалі), а у разі виявлення фактів неправильного видання проїзних документів чи безплатного проїзду повинні скласти акт і направити його відповідним службам для реагування та вжиття заходів. У разі виявлення посвідчень і проїзних документів, що оголошені недійсними, копій прострочених документів, а також таких, що мають підробки, виправлень, здійснених не уповноваженими на те особами, контролери діють у порядку, передбаченому нормами чинного законодавства [50, с. 63].

У разі виникнення сумнівів щодо віку дітей, яких перевозять безплатно або за дитячими проїзними документами, пасажир, який супроводжує їх, повинен пред'явити відповідні документи, які підтверджують вік дитини (свідоцтво про народження, запис у паспорті батьків та ін.).

Якщо під час першої перевірки проїзного документа у особи, яка контролює, не виникло сумніву щодо віку дитини, то під час подальших ревізій жодна суперечка між особами, які контролюють, і пасажирами з приводу віку дітей є неприпустимою.

Під час перевірки іменних безплатних, пільгових, приміських пільгових абонементних квитків пасажири повинні пред'явити (на вимогу того, хто здійснює контроль) документ, що засвідчує його особу, та документ, що підтверджує право на пільги.

У поїздах та на вокзалах здійснюється також контроль:

а) санітарно-епідеміологічного стану - працівниками Державної санітарно-епідеміологічної служби залізничного транспорту;

б) протипожежного стану - працівниками Державної пожежної охорони;

в) дотримання вимог законодавства щодо захисту прав споживачів - працівниками територіальних органів у справах захисту прав споживачів Державного комітету стандартизації, метрології та сертифікації України;

г) громадського порядку - працівниками лінійних підрозділів міністерства внутрішніх справ на транспорті.

Контроль здійснюється у присутності начальника поїзда або начальника вокзалу чи уповноваженої ним особи.

У разі виявлення особами, що контролюють, фактів порушення пасажирами Правил, вони зобов'язані вжити заходів з метою припинення порушення, а в окремих випадках - з метою видалення пасажира з поїзда.

Якщо під час здійснення контролю поїзда виявлено пасажира без проїзного документа або з безплатним проїзним документом, не підтвердженим документом про право на таку пільгу, то він повинен сплатити штраф, оплатити проїзд від станції посадки до місця призначення. Штраф оформляється квитанцією, а проїзд - проїзним документом (квитком).

Якщо пасажир здійснював поїздку на підставі пільгового проїзного документа, не підтвердженого документом про право на таку пільгу, то він повинен сплатити штраф та доплату до вартості повного проїзного документа від станції посадки до станції призначення, зазначених у проїзному документі.

Якщо пасажир не має грошей для оплати штрафу, то він повинен або залишити поїзд, або пред'явити паспорт для складання протоколу і подальшої оплати штрафу і проїзду після приїзду. Несплачений упродовж 1 місяця з дня складання протоколу штраф і проїзд стягується в судовому порядку.

Проїзні документи, визнані недійсними під час посадки у поїзді чи під час поїздки пасажирів, не дають права на здійснення поїздки і гроші за них не повертаються.

Пасажир, виявлений у місцевому поїзді чи дальньому поїзді з проїзним документом для проїзду у приміському сполученні, вважається безквитковим.

З пасажира, виявленого у вагоні вищої категорії з проїзним документом, який не дає права на проїзд у ньому, штраф не стягується. Пасажир зобов'язаний перейти у вагон, що відповідає його проїзному документові, або може за наявності вільних місць залишитись у даному вагоні з внесенням відповідної доплати за відстань від станції фактичного зайняття місця.

У разі виявлення в поїзді пасажира з проїзним документом або з посвідченням, що йому не належить, складається акт, після чого пасажир повинен або заплатити штраф, вартість (чи різницю у вартості) проїзду, або залишити поїзд [50, с. 64].

Посвідчення, що не належить пасажиру, у нього відбирається і направляється (разом з актом) до організації, що його видала.

У разі перевезення дітей без дитячих проїзних документів з пасажира стягується штраф згідно з законодавством. На подальший шлях пасажир зобов'язаний придбати дитячий проїзний документ.

При перевезенні за дитячими проїзними документами дітей віком більше 10 років на їх супровідника накладається штраф. Крім цього, супровідник повинен сплатити різницю між вартістю повного і дитячого проїзного документа від станції початкового відправлення до станції призначення або пересадки. У цьому випадку різниця стягується особою, яка здійснює контроль. Діти, які прямують без супровідника і проїзного документа, повинні бути передані начальником поїзду на найближчій великій станції черговому лінійного відділу Управління внутрішніх справ на транспорті з документуванням передачі.

Пасажир, який загубив проїзний документ, після посадки у поїзд звільняється від сплати штрафу, якщо факт того, що проїзний документ дійсно загублений, буде доведено. На подальший шлях пасажир зобов'язаний купити новий проїзний документ або залишити поїзд.

Проїзні та перевізні документи з інформацією, доповненнями, виправленнями, зробленими не уповноваженими на це особами, вважаються не чинними, а пасажири з такими документами вважаються безквитковими.

Особливі мірі відповідальності можуть бути застосовані при неправильному перевезенні ручної поклажі.

Особи, що контролюють поїзди, у разі виявлення перевезення пасажиром ручної поклажі понад встановлену норму повинні запропонувати йому сплатити штраф і провізну плату за весь шлях прямування (від станції відправлення) за тарифом багажу.

Ще в одних випадках, у разі виявлення фактів пошкодження або зіпсуття майна залізниці особи, які контролюють, зобов'язані скласти акт з зазначенням факту, обставин випадку, вартості втраченого майна. Акт підписується особою, яка здійснює контроль, пасажиром та двома свідками.

У разі відмови від сплати завданих збитків або відсутності грошей пасажир зобов'язаний пред'явити паспорт, дані з якого записуються до акта. У разі відмови пасажира від сплати збитків та пред'явлення паспорта особи, які контролюють, діють згідно з законодавством.

Кожен учасник перевізного процесу несе відповідальності перед пасажиром, відправником вантажобагажу з моменту прийняття багажу чи вантажобагажу до перевезення і видачі багажної квитанції. Кожна наступна залізниця чи суб'єкт підприємницької діяльності, який приймає багаж чи вантажобагаж, вступає тим самим у договір перевезення і покладає на себе всі обов'язки, які виникають при цьому[36, с. 152].

У разі відміни поїзда або затримки його відправлення більш ніж на 1 годину, зміни маршруту поїзда, в результаті чого поїзд не прямує через станцію, вказану в квитку, прибуття погодженого поїзда в пункт пересадки пасажира після відправлення поїзда, яким повинна була здійснюватись поїздка з пункту пересадки, залізниця несе відповідальність перед пасажиром, а саме - не проводиться вирахування сум з вартості проїзду, незалежно від термінів повернення проїзних документів.

Залізниця зобов'язана відправити пасажира та його багаж, не стягуючи доплати, таким поїздом, який відправляється до тієї ж станції призначення, - так, щоб пасажир прибув на цю станцію з як найменшим запізненням.

Залізниця не несе відповідальність за запізнення пасажира в пункт пересадки, якщо поїзд, узгоджений при видачі проїзного документа у пункті придбання, прибув на станцію пересадки пасажира не пізніше як за 30 хвилин до відправлення поїзда, яким мав виїхати пасажир.

Перевізник несе відповідальність перед пасажиром чи відправником вантажобагажу за виконання перевезення на всьому шляху до видачі багажу (вантажобагажу) та за збиток, внаслідок повної чи часткової втрати або пошкодження багажу (вантажобагажу).

Залізниця не відповідає перед власником багажу за пошкодження або незадовільний стан продуктів, що швидко псуються, предметів, що б'ються, та крихких, запакованих пасажиром серед інших предметів багажу, а також окремо запакованих предметів, що б'ються (скло, фарфор, телевізори, приймачі), якщо при цьому відсутні якісь зовнішні пошкодження упакування, що стали причиною псування багажу.

Із залізниці знімається також відповідальність за повну чи часткову втрату або пошкодження багажу чи товаробагажу, якщо вони виникли з однієї із наступних причин:

1) внаслідок обставин, які залізниця не могла попередити, і відхилень, які від неї не залежали;

2) внаслідок особливих природних властивостей багажу чи вантажобагажу, які спричинили зламання, заіржавіння, внутрішнє псуття та подібні наслідки;

3) внаслідок таких недоліків тари або упакування, які не могли бути виявлені за зовнішнім виглядом під час приймання багажу чи вантажобагажу до перевезення;

4) внаслідок того, що пасажир або відправник вантажобагажу здав до перевезення заборонені предмети під неправильним, неточним або неповним найменуванням;

5) внаслідок того, що багаж і вантажобагаж, які допускаються до перевезення на особливих умовах, були здані до відправлення під неправильним, неточним або неповним найменуванням чи без дотримання встановлених цими Правилами положень.

Доведення того, що втрата, псування, пошкодження багажу чи вантажобагажу покладається на залізницю.

Якщо вантажобагаж за своїми природними властивостями схильний до втрати ваги при перевезенні, то перевізник несе відповідальність, незалежно від відстані фактичного перевезення вантажобагажу, лише за ту частину збитку ваги, яка перевищує норми природної втрати ваги вантажобагажу.

Ці обмеження відповідальності не беруться до уваги, якщо відправником або одержувачем буде доведено, що втрата ваги не спричинена природними властивостями вантажобагажу. Якщо декілька місць вантажобагажу перевозяться за однією вантажобагажною квитанцією, то гранична норма втрати ваги визначається окремо для кожного місця, якщо вага окремого місця була зазначена в квитанції при прийманні вантажобагажу до перевезення. У випадках повної втрати вантажобагажу або втрати окремих місць норми втрати ваги, відповідно, всієї відправки чи окремих місць не застосовуються [50, с. 65].

У разі повної або часткової втрати багажу, зданого до перевезення без оголошеної цінності, залізниця сплачує пасажирові вартість багажу чи втраченої його частини, але не більш як 2,50 гривні за кожен втрачений кілограм ваги. Виплата грошей здійснюється на станції призначення одразу після складання та підписання комерційного акта, але не пізніше однієї доби з дати прибуття поїзда, з яким прибула частина багажу (або мав прибути весь багаж), не рахуючи загально вихідних та святкових днів.

У разі втрати багажу чи вантажобагажу з оголошеною цінністю залізниця сплачує як відшкодування всю суму оголошеної цінності, а якщо залізниця доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, - у розмірі дійсної вартості.

У разі часткової втрати багажу чи вантажобагажу, прийнятого до перевезення з оголошеною цінністю, перевізник сплачує, відповідно, частину оголошеної цінності за кожен втрачений кілограм.

У разі пошкодження багажу і вантажобагажу, прийнятого до перевезення з оголошеною цінністю, залізниця відшкодовує суму, яка складає частину оголошеної цінності, що відповідає відсотку зниження їх цінності внаслідок пошкодження. У разі відмови отримувача від часткового отримання багажу (вантажобагажу) залізниця здійснює повне відшкодування у розмірі суми оголошеної цінності.

Розмір відшкодування не повинен перевищувати:

1) суми компенсації за повну втрату, у разі втрати (зіпсування) всього багажу чи вантажобагажу;

2) суму відшкодування за втрату частини, якщо внаслідок пошкодження є знеціненою тільки частина багажу чи вантажобагажу.

У випадках повного відшкодування за втрачений багаж чи вантажобагаж залізниця повертає повністю провізні та інші платежі, які були сплачені пасажиром. У випадках часткового відшкодування залізниця сплачує провізні та інші платежі відповідно до долі втрати багажу чи вантажобагажу [50, с. 67].

Відшкодування збитків, що виникли у зв'язку з втратою багажу або вантажобагажу, здійснюється у встановленому законом порядку.

За прострочення доставлення багажу (вантажобагажу) залізниця сплачує штраф згідно з п.127 Статуту залізниць України.

У випадках відшкодування за повну втрату багажу чи вантажобагажу штраф за прострочення доставлення багажу (вантажобагажу) не сплачується. У разі часткової втрати багажу чи вантажобагажу штраф за прострочення в доставці, якщо воно мало місце, сплачується за невтрачену частину багажу чи вантажобагажу.

Виплата штрафу за запізнення в доставці багажу (вантажобагажу) проводиться начальником станції призначення на підставі акта, складеного працівниками залізниці.

В актах, складених на виплату грошей, зазначаються: номер і дата багажної (вантажобагажної) квитанції, час прийняття до перевезення, дата і час прибуття, дата терміну доставки, сума стягнення за перевезення, кількість діб прострочення, сума штрафу, що підлягає виплаті, прізвище, ім'я і по батькові та місце проживання одержувача багажу (з його слів), назва документа, що підтверджує особу, дата його видачі, ким виданий і номер.

Необхідно зазначити, що перевізники та надавачі послуг несуть матеріальну відповідальність у всіх випадках невиконання або неналежного виконання зобов'язань у порядку, передбаченому законодавством та договором.

Пасажир - відправник багажу (вантажобагажу) несе матеріальну відповідальність за наслідки невиконання встановлених правил поводження на транспорті, а також зловмисні дії, що призвели до втрати чи пошкодження майна залізниці у відповідності з законодавством України.

З метою застосування мір юридичної відповідальності за порушення правил автомобільних перевезень також встановлюється відповідна система контролю.

Так, для проведення контролю за перевезеннями пасажирів автобусами міських, маршрутних таксомоторних, приміських, міжміських маршрутів, таксі, організованих груп дітей, міжнародними перевезеннями по території України та перевезеннями туристів, безпекою та якістю надання послуг, в тому числі автостанціями, дотриманням Правил дорожнього руху, Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, умов і правил, зазначених у спеціальних дозволах (ліцензіях) на здійснення міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом, залучаються контролери, а також працівники Мінтрансу, Укравтотрансу, ТВО автотранспорту, УДП "Укрінтеравтосервіс", автотранспортних підприємств, автостанцій (далі - контролери).

Контролери повинні мати відповідні знання в обсязі, який визначається згідно з п.8 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених Постановою Кабінету Міністрів від 18 лютого 1997 року N 176.

Контроль за перевезеннями може здійснюватися контролером як під час користування автомобілем, так і згідно з графіком та відповідним завданням на контроль за перевезеннями, які затверджуються відповідно Мінтрансом, Укравтотрансом або ТВО автотранспорту.

Якщо на шляху слідування автомобіль зупинено для перевірки контролером, а в ньому знаходиться контролер, який займає посаду вищу від того, яким зупинено автомобіль, то перевірка здійснюється тільки з дозволу контролера старшого за посадою. Перевірка автомобіля провадиться в усіх випадках, якщо контролер виконує завдання на контроль за перевезеннями [30, с. 391].

У разі виявлення порушень в автомобілі, в якому знаходиться контролер старший за посадою, складається акт, де зазначається прізвище, номер посвідчення цього контролера.

Контролер зобов'язаний:

* пред'явити посвідчення на право проведення контролю водію або кондуктору. Видача посвідчення здійснюється Укравтотрансом в межах України та ТВО автотранспорту в межах області, району на термін до одного року. Посвідчення реєструються в журналі обліку видачі посвідчень на право контролю за перевезеннями пасажирського автотранспорту;
* перевірити в автобусі або в маршрутному таксомоторі наявність квитків у пасажирів;
* вилучити виявлені у пасажирів недійсні квитки та фіктивну дорожню документацію у водіїв, кондукторів, скласти акт про порушення і додати до нього вилучені документи;
* зробити відмітку про результати контролю у дорожній документації, зазначивши дату, час, місце перевірки, стислий зміст результатів контролю, місце роботи, номер службового посвідчення, посаду, прізвище і завірити запис своїм підписом;
* відобразити результати контролю і здати його за місцем видачі не пізніше п'яти днів після закінчення контролю. У разі участі кількох контролерів результати контролю можуть відображатися в одному завданні на контроль і засвідчуватися підписами всіх учасників контролю;
* скласти акти про порушення та проводити записи в дорожній документації кульковою ручкою або чорнилами;
* у разі втрати посвідчення на право контролю за перевезеннями - в триденний строк повідомити про це за місцем його видачі.

Загублені посвідчення вважаються недійсними, про що інформується Укравтотранс або ТВО автотранспорту.

Відсутність відмітки контролера у подорожньому або у квитково-обліковому листі розглядається як невиконання своїх обов'язків при здійсненні контролю за перевезеннями.

Контролерам надається право безкоштовного проїзду в автобусах та маршрутних таксомоторах - у межах, зазначених в посвідченні на право проведення контролю, під час його виконання.

У разі порушення Правил дорожнього руху, Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, умов і правил, зазначених у спеціальних дозволах (ліцензіях) на здійснення міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом, безпеки та якості надання послуг при перевезеннях в таксі, на міських, маршрутних таксомоторних, приміських, міжміських, міжнародних маршрутах, перевезеннях організованих груп дітей та туристів, в тому числі автостанціями, а також порядку інформування перевізника і замовника складається акт.

Для виконання спеціального завдання з контролю за перевезеннями або пов'язаного з ним службового відрядження керівникам Укравтотрансу, ТВО автотранспорту надається право залучати посадових осіб, які не мають спеціальних посвідчень, з видачею разових посвідчень на право контролю за перевезеннями на строк, що забезпечить виконання завдання.

У разі порушення контролером своїх обов'язків керівництво Укравтотрансу або ТВО автотранспорту вилучає у нього посвідчення на право проведення контролю.

У разі виявлення фактів порушення перевізником (водієм) Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, Правил дорожнього руху і умов перевезень при виконанні міжнародних перевезень пасажирів, Укравтотранс:

Письмово з обґрунтуванням підстав констатації порушення інформує про це компетентний орган держави іноземного перевізника, а українського перевізника – попереджає.

Тимчасово припиняє видачу дозволів на виконання міжнародних перевезень пасажирів та дозволів на нерегулярні рейси.

## 3.3. Відповідальність за порушення договору перевезення пасажирів та багажу внутрішньоводним і морським транспортом

Відповідальність за порушення договору перевезення пасажирів внутрішньоводним транспортом передбачена у Розділі 9 Статуту внутрішнього водного транспорту.

Згідно із п. 179 Статуту - пароплавства, відправники вантажу, вантажоодержувачі і пасажири несуть матеріальну відповідальність за перевезення на підставі даного Статуту та чинного законодавства.

Усякі попередні згоди пароплавств із відправниками вантажу, вантажоодержувачами або пасажирами, що мають метою змінити або усунути відповідальність, покладену на пароплавства або пасажирів, вважаються недійсними, і всякі оцінки про це не мають сили.

Так, наприклад, згідно із п. 208 Статуту - пасажир, що опинився на судні без квитка або в більш високому класі, чим позначено на квитку, піддається штрафу в установленому розмірі.

Безквиткового пасажира, що відмовився сплатити штраф і взяти квиток для подальшого проходження, капітан видаляє із судна в найближчому порту або пристані по шляху проходження судна; у цьому випадку штраф за проїзд без квитка стягується в примусовому порядку, установленому законом [39, с. 372].

В свою чергу - за ненадання пасажиру на судні місця, зазначеного у плацкарті, при відмовленні пасажира від запропонованого йому іншого місця пароплавство, крім повернення суми вартості проїзду і додаткових доплат, сплачує пасажиру штраф у розмірі, установленому тарифом.

Пароплавство несе відповідальність за повну і часткову втрату й ушкодження багажу в розмірі оголошеної цінності, а якщо цінність багажу не оголошена, то в розмірі, установленому тарифом.

Необхідно зазначити, що турбота про цілість і схоронність ручної поклажі, перевезеної пасажиром із собою, лежить на обов'язку пасажира.

За схоронність ручної поклажі пароплавство несе відповідальність лише в тому випадку, якщо буде доведено, що втрата або ушкодження поклажі відбулися з вини пароплавства.

За зайву ручну поклажу, виявлену в пасажира, стягується штраф.

Крім того, пасажир зобов'язаний оплатити по багажному тарифі вартість провозу зайвої ручної поклажі від пункту видачі квитка до пункту його призначення.

Якщо пасажир не сплатить штрафу і не оплатить вартості провозу зайвої ручної поклажі, те належна з пасажира сума стягується в примусовому порядку, установленому законом.

Певні особливості відповідальності перевізників та пасажирів містить Кодекс торгівельного мореплавства. Так, згідно із ст. 193 Кодексу перевізник відповідає за шкоду, заподіяну внаслідок смерті пасажира або ушкодження його здоров'я, а також в результаті втрати або пошкодження багажу, якщо подія, внаслідок якої було заподіяно шкоду, сталася під час перевезення і була наслідком вини або недбалості перевізника, його працівників, агентів, які діють у межах своїх службових обов'язків.

Перевізник відповідає за нестачу або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, а також за прострочення в його доставці, якщо не доведе, що нестача, пошкодження або прострочення в доставці сталися не з його вини.

За втрату або пошкодження каютного багажу перевізник відповідає лише у випадку, якщо пасажир доведе, що втрата або пошкодження сталися внаслідок наміру або необережності перевізника.

Перевізник не відповідає за втрату чи пошкодження грошей, цінних паперів, дорогоцінних металів і виробів з них, коштовностей, прикрас, виробів мистецтва або інших цінностей, за винятком випадків, коли такі цінності були здані на збереження перевізнику, який погодився їх зберігати в безпеці.

Якщо перевізник доведе, що вина або недбалість пасажира стали причиною або сприяли його смерті або ушкодженню здоров'я, втраті або пошкодженню його багажу, суд, що розглядає справу, може звільнити перевізника від відповідальності повністю чи частково.

У випадку смерті пасажира або ушкодження його здоров'я відповідальність перевізника ні в якому разі не перевищує 175000 розрахункових одиниць у відношенні перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження каютного багажу ні в якому разі не перевищує 1800 розрахункових одиниць на пасажира у відношенні перевезення в цілому.

Відповідальність перевізника за втрату або пошкодження автомашини, включаючи весь багаж, що перевозиться в автомашині чи на ній, ні в якому разі не перевищує 10000 розрахункових одиниць за автомашину щодо перевезення в цілому[50, с. 65].

Перевізник і пасажир можуть шляхом точно вираженої письмової угоди встановити більш високі межі відповідальності, ніж ті, що передбачені Кодексом.

Перевізник, працівник або агент перевізника не вправі скористатися межами відповідальності, встановленими Кодексом, якщо буде доведено, що збиток заподіяно внаслідок дій або упущень перевізника, працівника або агента перевізника, скоєних або з наміром заподіяти цей збиток, або через самовпевненість з усвідомленням можливого заподіяння збитку.

## 

## 3.4 Відповідальність за порушення договору перевезення пасажирів та багажу авіаційним транспортом

Відповідно до ст. 89 Повітряного Кодексу України відповідальність за протиправні дії несуть всі юридичні і фізичні особи, діяльність яких пов'язана з використанням повітряного простору України, розробкою, виготовленням, ремонтом та експлуатацією авіаційної техніки, здійсненням господарської і комерційної діяльності, обслуговуванням повітряного руху, забезпеченням безпеки авіації України, а також її управлінням і наглядом.

Пасажир, замовник або працівник авіації за порушення, невиконання або неналежне виконання правил, вимог і норм, що регламентують повітряні перевезення і авіаційні роботи, а також порушення законодавства про охорону навколишнього природного середовища, несуть відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження багажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій особі, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіянню шкоди або що таких заходів неможливо було вжити. Перевізник несе відповідальність за збереження речей, що є у пасажира, якщо буде доведено, що втрата або пошкодження цих речей сталися з вини перевізника [7, ст. 91].

Перевізник несе відповідальність за втрату, нестачу або пошкодження вантажу з часу прийняття його для перевезення і до видачі одержувачу або передачі його відповідно до правил іншій установі (особі), якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання заподіянню шкоди або що таких заходів неможливо було вжити. До того часу, поки перевізник не доведе інше, вважається, що втрата, нестача чи пошкодження вантажу сталися під час перевезення.

Згідно ст. 93 ПК України за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, багажу або речей, які є у пасажира, перевізник несе відповідальність у такому розмірі:

* за втрату або нестачу вантажу або багажу, прийнятого для перевезення з оголошеною цінністю, - в розмірі оголошеної цінності, а у випадках, коли перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, - в розмірі дійсної вартості;
* за втрату, пошкодження або нестачу вантажу або багажу, прийнятого для перевезення без оголошеної цінності, а також речей, які є у пасажира, - в розмірі вартості, що не перевищує межі, встановленої відповідним органом державної виконавчої влади за погодженням з Міністерством фінансів України відповідно до меж, встановлених міжнародними угодами про відповідальність при повітряних перевезеннях, учасником яких є Україна.
* Перевізник несе відповідальність за прострочення у доставці пасажира, багажу або вантажу, якщо не доведе, що ним було вжито всіх необхідних заходів для запобігання простроченню або що таких заходів неможливо було вжити.

Перевізник звільняється від відповідальності, якщо прострочення сталося внаслідок несприятливих метеорологічних умов.

Перевізник несе матеріальну відповідальність перед органами зв'язку за втрату, пошкодження або прострочення у доставці пошти з вини перевізника у розмірі відповідальності органів зв'язку перед відправниками або адресатами, за міжнародну пошту - відповідно до актів Всесвітнього поштового союзу, а за внутрішню - згідно з правилами щодо розміру матеріальної відповідальності підприємств зв'язку за нестачу чи пошкодження вкладень поштових відправлень[23, с. 63].

Відповідальність за шкоду, заподіяну третім особам За шкоду, заподіяну третім особам та їх майну при виконанні перевезень і авіаційних робіт, експлуатант авіаційної техніки несе відповідальність у порядку і на умовах, передбачених чинним законодавством України[50, с. 65].

Відповідальність за захват чи викрадення повітряного судна або захват авіаційного об'єкта. Захват або викрадення повітряного судна, як і захват авіаційного об'єкта, тягне за собою відповідальність, передбачену законодавством України.

Відповідальність за блокування повітряного судна, авіаційного об'єкта, транспортних, інженерно-технічних чи інших комунікацій до них Блокування повітряних суден, авіаційних об'єктів, транспортних, інженерно-технічних, інших комунікацій до них, яке перешкоджає нормальній і безпечній діяльності авіації України, тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Відповідальність за неправдиве повідомлення про підготовку акту незаконного втручання у діяльність авіації. Неправдиве повідомлення незалежно від форми його виконання про підготовку акту незаконного втручання у діяльність авіації на борту повітряного судна або авіаційного об'єкта тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Відповідальність за невиконання вимог контролю на безпеку Порушення, як і невиконання або неналежне виконання вимог державних правил, норм і процедур з реєстрації та огляду на безпеку пасажирів, щодо здачі, прийому, зберігання і перевезення на повітряному судні ручної поклажі, багажу, вантажу, пошти і бортового харчування тягне за собою відповідальність, передбачену чинним законодавством України.

Особи, винні у порушенні норм і правил, що регламентують діяльність авіації, несуть відповідальність за законодавством України.

Будь-яка юридична і фізична особа має право оскаржити рішення або дії будь-якої посадової чи іншої особи в межах діяльності авіаційної системи України в порядку, передбаченому законодавством України.

Пред'явленню до перевізника позову, що випливає з повітряного перевезення пасажира, багажу, обов'язково передує пред'явлення до нього претензії. Претензія висувається до авіаційного підприємства місця відправлення чи місця призначення на розсуд заявника. Претензії при здійсненні у прямому змішаному сполученні висуваються 1) до авіапідприємства, якщо кінцевим пунктом є аеропорт, 2) відповідному транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична чи автомобільна станція, пристань чи порт [30, с. 397].

У випадках ушкодження здоров'я пасажира право на висування претензії на відшкодування збитків має потерпілий, а в разі його смерті — особи, які мають на це право згідно з цивільним законодавством.

Претензії та позови висуваються по кожному перевізному документу окремо. Претензію викладають у письмовій формі із зазначенням авіаційного підприємства, найменуванням та адресою юридичної чи фізичної особи, що заявляє претензію обставин, які є основою для висування вимог, суми претензії та її обґрунтування, переліку документів, що додаються ж заяви (товари — супроводжувальні, комерційні акти, документи, що підтверджують розміри завданих збитків тощо).

Претензії до перевізника можуть бути висунуті у термін до шести місяців, а претензії за стягнення штрафу у термін до 4 діб Претензії пасажирів розглядаються на засіданні претензійної комісії, що діє в авіапідприємстві. Якщо претензія відхилена, то заявник має право у термін два місяці з дня отримання відповіді на претензію висунути позов до господарського чи загального суду, відповідно до чинного цивільного законодавства України.

# 3.5.Звільнення перевізника від відповідальності

Перевізник відповідає за втрату, нестачу і пошкодження прийнятого до перевезення вантажу і багажу, якщо не доведе, що втрата, нестача або пошкодження сталися не з його вини. Отже, за загальним правилом, умовою відповідальності перевізника за несхоронність вантажу є його вина, яка презюмується (припускається). Перевізникові надається можливість спростувати цю презумпцію, довести свою невинність, зокрема послатися на обставини, які він не міг відвернути чи усунути. У транспортних статутах і кодексах дається перелік цих обставин, зокрема при залізничних перевезеннях залізниця звільняється від відповідальності у разі коли:

а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;

б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;

г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;

д) зіпсований вантаж, що швидко псується, виявлений у вагоні, що прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція) і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого правилами;

е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:

таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;

завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);

здачі вантажу до перевезення без зазначення у накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;

стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало (ст. 111 Статуту залізниць).

Особливості перевезення вантажів морським транспортом пов'язані з мореплавством. Небезпеки і стихійні явища зумовили розширення кола таких обставин. Це, зокрема: непереборна сила; небезпеки та випадковості на морі; рятування людей, суден і вантажів; пожежа, що виникла не з вини перевізника; дії або розпорядження влади (затримання, арешт, карантин тощо); військові дії та народні заворушення; страйки чи інші обставини, які спричинили зупинення або обмеження роботи (ст. 176 Кодексу торговельного мореплавства).

Отже, Кодекс торговельного мореплавства розрізняє непереборну силу і небезпеки та випадковості на морі.

Якщо непереборна сила — це надзвичайна і невідворотна за даних умов подія, то небезпеками та випадковостями на морі на практиці прийнято вважати обставини, що мають ознаку їх непередбаченості. Водночас невідворотність шкідливих наслідків їх впливу визначається з урахуванням конкретних обставин діяльності добросовісного перевізника [43, с. 281].

У транспортних статутах (кодексах) можуть бути передбачені випадки, коли доказування вини перевізника у втраті, нестачі або пошкодженні вантажу покладається на одержувача чи відправника (ч. 2 ст. 362 ЦК УРСР). Так, морський перевізник не відповідає за нестачу вантажу, що прибув у порт призначення: у справних суднових приміщеннях, ліхтерах, контейнерах із справними пломбами відправника; у цілій справній тарі без слідів її розпакування в дорозі; у супроводі провідника відправника або одержувача, якщо тільки одержувач не доведе, що нестача вантажу сталася з вини перевізника (ст. 178 Кодексу торговельного мореплавства).

У діючому ЦК України таких відступів від презумпції вини перевізника не передбачено, тобто перевізник звільнятиметься від відповідальності за втрату, нестачу, пошкодження чи псування вантажу, якщо доведе, що це сталося внаслідок обставин, яким перевізник, не міг запобігти або усунення яких від нього не залежало (п. 1 ст. 924).

Не виключена можливість, що, наприклад, у псуванні вантажу винними є частково і відправник, і перевізник, і одержувач. Тоді збитки від псування розподіляються між ними пропорційно ступеневі їхньої вини за принципом змішаної відповідальності (ст. 211 ЦК УРСР, ст. 616 ЦК України).

При морських перевезеннях вантажу перевізник не відповідає за втрату, нестачу чи його пошкодження, якщо доведе, що вони сталися внаслідок дій або недогляду капітана, інших осіб суднового екіпажу і лоцмана у судноводінні або управлінні судном (навігаційні помилки). Морським правом більшості зарубіжних країн також передбачено правило про звільнення перевізника від відповідальності за навігаційні помилки, тобто винні дії. За втрату, нестачу і пошкодження вантажу, спричинені діями та помилками вже зазначених осіб при прийманні, завантаженні, розміщенні, зберіганні, вивантаженні або здачі вантажу (комерційні помилки), перевізник за наявності вини несе відповідальність на загальних підставах (статті 176 і 177 Кодексу торговельного мореплавства).

# Висновки

Таким чином, слід підкреслити, що сьогодні основним завданням транспорту залишається задоволення потреб населення у перевезеннях. Основні функції, які сьогодні виконує транспорт пов’язані саме із перевезенням пасажирів та багажу.

Різновидом договору перевезення є договір перевезення пасажира та багажу, за яким одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажира) до пункту призначення, а в разі здавання багажу — також доставити багаж до пункту призначення та видати його особі, яка має право на одержання багажу, а пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а у разі здавання багажу — також за його провезення (ч. 1 ст. 910 ЦК).

Юридичні ознаки договору: взаємний, консенсуальний (перевезення пасажира) або реальний (перевезення багажу), відплатний.

Сторонами договору є пасажир — фізична особа (як при перевезенні пасажира, так і його багажу) та перевізник (транспортна організація, яка належить, як правило, до транспорту загального користування).

Відносно форми договору, то слід зауважити, що допускається усна (при купівлі квитка або шляхом здійснення конклюдентних дій, наприклад, шляхом подання міського транспорту до зупинки, посадка пасажира в таксі, прохід через турнікети метро, сплата за проїзд жетоном тощо).

Предметом договору є надання послуг, пов'язаних із перевезенням.

Щодо договору перевезення пасажира, то не допускається будь-яка домовленість між перевізником і пасажирами про обмеження або виключення встановленої законом відповідальності перевізника. Однак таке правило не виключає можливості домовленості про обмеження або виключення передбаченої відповідальності пасажира, а також про підвищення відповідальності перевізника, наприклад у разі повітряного перевезення.

Відповідно до ст. 922 ЦК за затримку у відправленні транспортного засобу, що перевозить пасажира, або запізнення у прибутті такого транспортного засобу до пункту призначення перевізник сплачує пасажирові штраф у розмірі, встановленому за домовленістю сторін транспортними кодексами (статутами). Перевізник звільняється від відповідальності, якщо це сталося внаслідок: непереборної сили; усунення несправності транспортного засобу, яка загрожувала життю або здоров'ю пасажира; інших обставин, що не залежали від перевізника.

Характерною рисою відповідальності за невиконання або неналежне виконання зобов'язань за договором перевезення багажу є її обмежений характер. Наприклад, відповідно до ст. 68 Закону України "Про автомобільний транспорт", у разі втрати або нестачі багажу -— в розмірі вартості багажу, який втрачено або якого бракує; у разі пошкодження (псування) багажу — в розмірі суми, на яку зменшилася вартість багажу; у разі втрати багажу, зданого для перевезення з оголошенням його цінності, — в розмірі оголошеної цінності багажу.

Згідно зі ст. 928 ЦК, перевізник несе відповідальність за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажира за правилами глави 82 ЦК, якщо договором або законом не встановлено відповідальність перевізника без вини. Можливість притягнення перевізника до цивільно-правової відповідальності за шкоду, завдану каліцтвом, іншим ушкодженням здоров'я або смертю пасажира зумовлено тією обставиною, що законодавець розглядає транспортний засіб як джерело підвищеної небезпеки (ст. 1187 ЦК). А особа, яка здійснює діяльність, що є джерелом підвищеної небезпеки, відповідає також за завдану шкоду, якщо вона не доведе, що шкоди було завдано внаслідок непереборної сили або умислу потерпілого.

В ч. 2 ст. 924 ЦК передбачено, що перевізник звільняється від відповідальності за втрату, нестачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення вантажу, багажу, пошти, якщо доведе відсутність своє вини.

Обставини, які звільняють перевізника від відповідальності, зазначені у відповідних транспортних кодексах і статутах.

Слід відмітити, що перевізник звільняється від відповідальності за недостачу, пошкодження та псування вантажу у випадках, якщо: вантаж прибув у справному транспортному засобі з непорушеними пломбами відправника; вантаж супроводжував експедитор чи представник вантажовідправника чи вантажоодержувача; недостача вантажу не перевищує норм природних втрат; недостача вантажу не перевищує допустимого розходження при визначенні його маси (наприклад, якщо вагон із зерном зважують на вагонних вагах); вологість вантажу перевищувала допустиму норму (на окремі види вантажу встановлена норма вологості — цукор, вугілля, сіль, мука тощо); вантаж зіпсувався, оскільки відправник завантажив вантаж у непідготовлений, неочищений транспортний засіб, який сам же і розвантажував; вантаж був зданий до перевезення без зазначення його особливостей, які вимагали особливих вимог перевезення ("з гірки не спускати"); швидкопсувний вантаж зіпсувався, але перевізник дотримувався режиму перевезення, а строк перевезення не перевищив допустимого та ін.

Транспортне законодавство залежно від виду транспорту встановлює і додаткові підстави звільнення перевізника від відповідальності: виникнення небезпеки та випадковостей на морі та інших судноплавних водах; рятування людей, суден, вантажу; дії або розпорядження властей; воєнні дії, терористичні акти, народні заворушення; страйки тощо (ст. 176 КТМ).

Досить значна роль при перевезенні пасажирів та багажу відводиться державі, основними завданнями якої є формування ринку послуг транспорту, шляхом реалізації єдиної економічної, інвестиційної, науково-технічної та соціальної політики.

**СПИСОК використаних джерел**

1. Конституція України. № 254к/96-ВР від 28.06.1996. // Відомості Верховної Ради , 1996, N 30, ст. 141.
2. Міжнародна Конвенцію по охрані людського життя на морі 1974 року.
3. Конвенція Організації Об'єднаних Націй з морського права від 10.12.1982.
4. Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу, ратифікована Законом України N 581-XIV від 08.04.1999.
5. Кодекс торговельного мореплавства України № 176/95-ВР від 23.05.1995. // Відомості Верховної Ради, 1995, NN 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст.349.
6. Кодекс України про адміністративні правопорушення. № 8073-X від 07.12.1984. // Відомості Верховної Ради Української РСР 1984, додаток до N 51, ст.1122.
7. Повітряний кодекс України № 3167-XII від 04.05.1993.// Відомості Верховної Ради 1993, N 25, ст.274.
8. Цивільний кодекс України. № 435-IV від 16.01.2003.// Відомості Верховної Ради, 2003, NN 40-44, ст.356.
9. Цивільний процесуальний кодекс України. № 1618-IV від 18.03.2004. // Відомості Верховної Ради, 2004, N 40-41, 42, ст.492.
10. Закон України від 10 листопада 1994 року “Про транспорт” із змінами внесеними Законом від 21.12.2000 // Відомості Верховної Ради, - 2001, №9, Ст. 68.
11. Закон України від 5 квітня 2001 року “Про автомобільний транспорт” // Відомості Верховної Ради України, - 2001, N 22, Ст. 105
12. Статут залізниць України, затверджений постановою Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 року № 457.
13. Положення про обов'язкове особисте страхування від нещасних випадків на транспорті». Затверджено постановою КМУ від 14 серпня 1996 р. № 959 – К., 1996р.
14. Постанова Кабінету Міністрів України «Про серйозні недоліки в роботі та невідкладні заходи щодо поліпшення діяльності цивільної авіації» від 28 грудня 1996 р. за № 1587 – К., 1996р.
15. Положення національного повітряного перевізника. Затверджено постановою КМУ від 15 листопада 1996 р. № 1397 – К., 1996р.
16. Постанова Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. N 584 “Про утворення Державного департаменту морського і річкового транспорту” // Урядовий кур’єр. № 56. квітень 2000 р.
17. Статут внутрішнього водного транспорту СРСР, затверджений постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955р. № 1801.
18. Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених Постановою Кабінету Міністрів від 18 лютого 1997 року N 176.
19. Наказ Міністерства транспорту України № 424 від 05 серпня 1994 року “Про затвердження Інструкції про умови і правила здійснення внутрішніх й міжнародних перевезень пасажирів і вантажів морським і річковим транспортом та контроль за їх дотриманням”.
20. Наказ Міністерства транспорту України N 308 від 23.05.2001 “Про затвердження Положення про навігаційно-гідрографічне забезпечення плавання торговельних, риболовних, спеціальних та інших морських і річкових суден на морях та внутрішніх водних шляхах України”.
21. Наказ Міністерства транспорту України № 89 від 02.03.95р “Про затвердження Тимчасового положення про порядок місячного планування перевезень вантажів залізничним транспортом України”
22. Бірюков І.А., Заіка Ю.О., Підопригора О.О. Курс лекцій з цивільного права. – К., 1999. – 382 c.
23. Гіжевський В. К., Мілошевич А. В. Правове регулювання транспортною системою України. — К., 2007р., - с. 418
24. Гражданское право Украины: Учебник: В 2-х ч. / Под ред. А.А.Пушкина, В.М.Самойленка. - Ч. 1.К., 2005, - 298 с.
25. Договір у цивільному і трудовому праві. Довідник. У 2-х частинах Ч. 1. — К.: Видавничий Дім «Юридична книга», 2000. — 280 с.;
26. Жук Л.А. Правовое и организационно-экономическое регулирование хозяйственной деятельности. - К.: Кондор, 2002. - 316с.
27. Концепція реформування транспортного сектора України / Ю.М. Цвєтов, Л.М. Соколов, Ю.М. Федюшин т ін. / Збірник наукових праць / - К., 1999. – 65с.
28. Луць В.В. Контракти у підприємницькій діяльності: Навч. посібник. — К.: Юрінком Інтер, 1999. – 194 с.
29. Луць В.В. Транспортне право – К.. 2003р., - 286 с.
30. Науково-практичний коментар до цивільного законодавства України: В 4 т. / А. Г. Ярема, В. Я. Карабань, В. В. Кривенко, В. Г. Ротань. — Т. 2. — К А.С.К.; Севастополь. Ін-т юрид. дослідж., 2005 - 928 с.
31. Науково-практичний коментар до Цивільного кодексу України, К.: Видавничий Дім «Юридична книга», 2007. — 480 с;
32. Осоченко І.В. Транспортне співробітництво як ефективний засіб регулювання зовнішньоекономічної діяльності в регіоні. // Регіональні перспективи - № 1 (8) – 2000 – с. 64-66.
33. Панасюк В.М. Господарське право. Навчальний посібник - X.: Фолио, 2007. - 250с.
34. Проблемні питання у застосуванні Цивільного і Господарського кодексів України / Під редакцією Яреми АХ, Ротаня ВХ — К: Реферат, 2005. — 336 с.
35. Транспортне право України. Мілашевич А.В. – Х., “Консум”, 2007 р., - 495 с.
36. Транспортне право України: Навч. посіб. / Демський Е.Ф., Гіжевський В.К., Демський С.Е., Мілашевич А.В. — К.: Юрінком Інтер, 2004р. - 416 с.
37. Харитонов Е.О., Саниахметова Н.А. Гражданское право Украины: Учебник. Издание второе. — X.: ООО «Одиссей», 2005. — 960 с.
38. Цивільне право України / Під ред. Ч.Н.Азімова, С.Н.Приступи – Х., “Право”, 2007р., - 418 с.
39. Цивільне право України. Книга перша. За ред. О.В.Дзери, Н.С. Кузнєцової. – К., Юрінком інтер, 2006р., - с. 428
40. Цивільне право України. Підручник // Під ред. О.В.Дзери – К. “Юрінком”, 2005р. – 486 с.
41. Цивільне право України. Частина особлива: Посібн. За ред. І.А.Бірюкова, Ю.О.Заіки. – К.: НАВСУ, 2005 р. – 548 с.
42. Цивільне право України: Академічний курс: У двох томах / За заг. ред Я М. Шевченко. — Т.ІІ. — К.: Концерн «Видавничий Дім «Ін Юре» 2007. – 513 с.
43. Цивільне право України: Підручник: У 2-х кн. / О.В. Дзера (кер. авт. кол.), Д.В. Боброва, А.С. Довгерт та Ін.; За ред. О.В. Дзери, Н.С. Кузнєцової. — 2-е вид., допов. і перероб. — К.: Юрінком Інтер, 2006. — Кн. 2. — 736 с.
44. Цивільне право: Особлива частина /За ред. професорів О.А.Підопригори і Д.В.Бобрової. - К.: Вентурі, 2004 р. – 540 с.
45. Цивільне право: підручник для студентів юрид. вузів та факультетів. - К.: Вентурі, 2007. – 476 с.
46. Цивільний кодекс України. Науково практичний коментар: У 2 частинах. / За заг. ред. Я.М. Шевченко – К.: Концерн „Видавничий Дім ІнЮре”, 2007 – Ч.1. – 692.
47. Шиминова М.Я. Страхование: история, действующее законодательство, перспективы. — М., 2007. — С. 57.;
48. Щербина B.C. Господарське право - К.: Юринком Інтер, 2007. - 230с.
49. Ч.Н.Азімова Договір перевезення багажу в сучасних умовах. Юридична Україна. // – 2007 № 4. С.47.
50. Ю.О.Заіка Відповідальність при перевезенні. Юридична Україна. // – 2007 № 6. С.63.