

Лекція 12 ВНУТРІШНЄ ВОДНЕ ПРАВО

1. Закон України «Про транспорт» від 11 січня 1995 р.;
2. Статут внутрішнього водного транспорту, затверджений Постановою РМ СРСР 15 жовтня 1955 р. №801;
3. Правила судноплавства на внутрішніх водних шляхах України, затверджені Наказом Міністерства транспорту від 16.02.2004 р. № 91;
4. Положення про систему управління безпекою судноплавства на морському і річковому транспорті, затверджене Наказом Міністерства транспорту від 20.11.2003 р. № 904;
5. Про затвердження Ліцензійних умов провадження господарської діяльності з перевезення пасажирів, небезпечних вантажів та небезпечних відходів річковим, морським транспортом: Постанова КМУ від 23 грудня 2015 р. № 1186

Річковий транспорт як галузь народного господарства є одним із найважливіших видів транспорту, який у взаємодії з залізничним та іншими видами транспорту сприяє забезпеченню нормального виробництва і обігу продукції промисловості, сільського господарства і задовольняє потреби населення в пересуванні по внутрішніх водних шляхах.

Правове регулювання річкового транспорту як підгалузі транспортного права здійснюється загальним законодавством (Законом України «Про транспорт» і галузевими актами, зокрема, Статутом внутрішнього водного транспорту та законодавством, яке регулює перевезення як морським, так і внутрішнім водним транспортом (Кодекс торговельного мореплавства і т. д.).

Відповідно до Закону України «Про транспорт» до складу річкового транспорту входять підприємства річкового транспорту, що здійснюють перевезення пасажирів і вантажів, порти і пристані, судна, суднобудівно-судноремонтні заводи, ремонтно-експлуатаційні бази, підприємства шляхового господарства, а також підприємства зв'язку, промислові, торговельні, будівельні та постачальницькі підприємства, навчальні заклади, заклади охорони здоров'я, фізичної культури та спорту, культури, проектно-конструкторські організації та інші підприємства, установи і організації незалежно від форм власності, що забезпечують роботу річкового транспорту.

Державне управління річковим транспортом здійснюється галузевим органом державного управління - Міністерством інфраструктури України та спеціальним урядовим органом - Державним департаментом морського і

річкового транспорту, який діє у складі Міністерства транспорту та зв'язку та підпорядковується йому.

Департамент морського і річкового транспорту створено Постановою Кабінету Міністрів України 30 березня 2000 р. на базі Державної адміністрації морського і річкового транспорту, яка ліквідована. Державний департамент морського і річкового транспорту діє на підставі Положення, яке затверджене Постановою Кабінету Міністрів України від 30 березня 2000 р. № 584.

Згідно з Положенням основними завданнями є:

участь у межах компетенції у реалізації державної політики в галузі морського і річкового транспорту;

забезпечення розвитку морського і річкового транспорту з метою задоволення потреб населення і суспільного виробництва у морських і річкових перевезеннях;

здійснення державного контролю за додержанням суб'єктами господарювання, що виконують перевезення пасажирів та вантажів морським і річковим транспортом, вимог нормативно-правових актів, стандартів і правил, які регулюють перевезення пасажирів та вантажів морським і річковим транспортом;

додержання вимог законодавства щодо гарантування безпеки судноплавства.

З метою реалізації покладених на нього завдань департамент здійснює різні функції, зокрема, забезпечує проведення єдиної економічної, тарифної, соціальної, науково-технічної та інвестиційної політики в галузі морського і річкового транспорту, здійснює державний нагляд у морських торговельних і річкових портах, територіальних водах України законодавства про судноплавство, а також вимоги міжнародних договорів України усіма морськими і річковими суднами незалежно від форми власності, галузевої належності та прапора держави, під яким плаває судно, тощо.

Інша складова системи управління - спеціалізовані установи та підприємства, зокрема, завдання навігаційно-гідрографічного забезпечення плавання торговельних, риболовних, спеціальних та інших річкових суден на внутрішніх водних шляхах здійснюється державним підприємством «Укрводшлях», що підпорядковано Державному департаменту морського і річкового транспорту.

Місцеві органи державної влади мають у галузі річкового транспорту компетенцію, яка визначається Законом України «Про місцеві державні адміністрації».

Місцеві державні адміністрації в межах, визначених Конституцією і законами України, здійснюють на відповідних територіях державне управління шляхом здійснення контролю за дотриманням правил транспортного обслуговування, дотриманням громадського порядку, правил

технічної експлуатації транспорту, залученням під час ліквідації надзвичайних ситуацій необхідних транспортних засобів і послуг.

Органи місцевого самоврядування в свою чергу у відповідності до Закону України «Про місцеве самоврядування» у галузі річкового транспорту встановлюють у порядку і межах, визначених законодавством, тарифи щодо оплати транспортних послуг, які надаються підприємствами та організаціями комунальної власності відповідної територіальної громади, погоджують в установленому порядку ці питання з підприємствами, установами та організаціями, які не належать до комунальної власності, затверджують маршрути і графіки руху місцевого пасажирського транспорту незалежно від форм власності; здійснюють відповідно до законодавства контроль за належною експлуатацією та організацією обслуговування населення підприємствами транспорту.

Основним господарюючим суб'єктом у сфері річкового транспорту є пароплавства (ВАТ «Українське Дунайське пароплавство», Азовське морське пароплавство) та інші перевізники різних форм власності, які отримали у встановленому порядку ліцензію на надання послуг із перевезення пасажирів та вантажів морським, річковим транспортом.

Пароплавства мають особливий правовий статус - статус національних перевізників, отриманий у відповідності до Постанови Кабінету Міністрів України від 21 червня 2001 р. № 668, яким затверджено «Положення про порядок надання морським і річковим судноплавним компаніям статусу національного перевізника». Статус національного перевізника передбачає обов'язкове виконання державних замовлень та зобов'язань, які випливають із міжнародних договорів України.

Основна матеріальна складова річкового транспорту - річкове судно. Річкове судно - це самохідна чи несамохідна плавуча споруда, призначена для пересування по внутрішніх водних шляхах (річках, озерах, каналах). Правове регулювання статусу річкового судна здійснюється Статутом внутрішнього водного транспорту, Кодексом торговельного мореплавства України та спеціальним законодавством.

Окремий вид річкового судна - річкове судно «річка-море» - судно змішаного типу, призначене для судноплавства по внутрішніх водних шляхах (річках, озерах, каналах) з правом виходу в море. Судно «річка-море» має особливий статус і зазнає правового регулювання морського і річкового права у зв'язку з характером використання судна на морських і внутрішніх водних шляхах.

Реєстрація та облік торговельних суден України здійснюється Головною державною інспекцією України з безпеки судноплавства (Держфлотінспекція України) під загальним керівництвом та контролем Інспекції Головного державного реєстратора флоту, яка входить до сфери управління Мінтрансу.

Реєстрація судна в Україні означає внесення відомостей про нього до реєстраційного документа - Суднової книги України, що ведеться за встановленою формою.

Зареєстрованому в Суднової книзі України судну присвоюється реєстраційний номер з літерою К (наприклад, 14-К). У разі виключення судна із Суднової книги України його номер для реєстрації нового судна не використовується. Після державної реєстрації у п'ятиденний термін з моменту прийняття заяви судновласників видаються такі суднові документи:

- а) судновий білет, зразок якого затверджується Мінтрансом;
- б) довідка про зареєстровані іпотеки за наявності звернення про це судновласника, заставодавця або заставодержателя.

У разі виникнення змін, що викликають необхідність виправлення відомостей, внесених до Суднової книги України, орган державної реєстрації судна за місцем його реєстрації видає нові документи та вносить відповідні зміни до Суднової книги України.

Виключення судна з Суднової книги України здійснюється шляхом припинення записів про його реєстрацію і вилучення судових реєстраційних документів. Виключення може бути постійним (загибель і т.д.) або тимчасовим (передача в користування іноземній особі).

Судно набуває права плавання під Державним прапором України після його реєстрації у Суднової книзі України та після одержання судового білета.

Правовий статус екіпажу та капітана визначено Статутом внутрішнього водного транспорту, затвердженим Постановою Ради Міністрів СРСР від 15 жовтня 1955 р. № 1801 з урахуванням наступних змін та доповнень.

Екіпаж самохідних суден складається із капітана, інших старших осіб судового екіпажу і суднової команди. Встановлено спеціальні умови, яким повинні задовольняти особи, які допускаються до управління суднами і судовими механізмами.

Управління суднами і судовими екіпажами повинна здійснювати спеціально призначена особа (капітан), відповідальна за безпеку судноплавства і запобігання забрудненню із суден.

Капітан судна керує судном, управляє судноводінням і застосовує необхідні заходи для забезпечення безпеки плавання, дотримання порядку на судні, охорони життя і здоров'я людей, що знаходяться на судні, і збереження судна і вантажу. Усі розпорядження капітана, у межах його повноважень, повинні беззаперечно виконуватися всіма особами екіпажу судна, а також пасажирами й іншими особами, що знаходяться на судні. Капітан у разі потреби має право відсторонити від виконання обов'язків осіб судового екіпажу. Капітан є органом дізнання (ст. 101 КПК), і якщо на судні хто-небудь вчинить злочин, капітан зобов'язаний ужити заходів, щоб не дати особі, що

вчинила злочин, ухилитися від відповідальності, скласти акт про подію та передати особу належній владі в найближчому порту (пристані).

Капітан посвідчує заповіт, приймає його на збереження (п. 2. ст. 1252 ЦКУ). Капітан складає акти у випадках народження або смерті, зникнення члена суднового екіпажу чи пасажира при обставинах, що допускають можливість його загибелі; такий акт підлягає поданню до органів реєстрації актів громадянського стану для одержання свідоцтва про народження чи шлюб; капітан складає акт, а також опис майна зниклого пасажира і передає акт і майно належній владі в найближчому порту (пристані). Акти підписуються не менш ніж двома свідками та в разі необхідності посвідчення смерті чи народження - лікарем або фельдшером (ст. 70 Кодексу торговельного мореплавства України).

Якщо судну грозить неминуха загибель, капітан після прийняття всіх заходів до порятунку пасажирів дозволяє судновому екіпажу залишити судно. Сам капітан залишає судно останнім.

Капітан, що одержав сигнал небезпеки або знайшов на водяному шляху судно, пліт або людину, що знаходиться в небезпеці, зобов'язаний надати допомогу, одночасно приймаючи всі заходи до того, щоб не наразити на небезпеку своє судно.

Важлива складова інфраструктури річкового транспорту - це порти і пристані. Порти і пристані є спеціалізованими підприємствами, які обслуговують перевізників у частині виконання комерційних та вантажних операцій. Порти та пристані мають вантажні і пасажирські причали й інші необхідні спорудження і пристрої для навантаження-вивантаження вантажів і обслуговування пасажирів. Порти і пристані здійснюють операції по прийому, навантаженню, вивантаженню, короткостроковому збереженню і видачі вантажів, у тому числі вантажів у контейнерах, а також операції, пов'язані з перевезеннями пасажирів і багажу.

По роду здійснюваних операцій порти і пристані поділяються на пасажирські, вантажні, об'єднані (об'єднують проведення пасажирських і вантажних операцій).

Порти і пристані, відкриті для виконання операцій по пасажирських перевезеннях, мають вокзали для обслуговування пасажирів, прийому і видачі багажу і зберігання ручної поклажі.

У залежності від обсягу і характеру виконуваних робіт порти і пристані підрозділяються на розряди, установлюється спеціальний порядок виконання портами і пристанями відповідних комерційних операцій у визначені години, а при необхідності - цілодобово.

Причали і склади пароплавств Державного департаменту морського і річкового транспорту є причалами і складами загального користування, якщо вони не надані у виняткове користування визначеній організації на договірних чи інших засадах.

У населених пунктах по берегах судноплавних шляхів виділяються пристанські ділянки загального безкоштовного користування за погодженням з органами, що регулюють судноплавство. Ці ділянки призначаються для короткочасного причалу суден і плотів, навантаження і вивантаження вантажів.

Підприємства й організації, що систематично відправляють і одержують вантажі при перевезенні по внутрішніх водяних шляхах судновими відправленнями, зобов'язані мати в пунктах навантаження і розвантаження суден постійні причали з глибинами водяних підходів, що гарантують безпечну постановку до причалу порожніх і навантажених суден при повному осіданні. Ці причали є причалами незагального користування. Власники причалів незагального користування зобов'язані створити умови для здійснення відповідних операцій, забезпечити безпеку (обладнати причали механізмами, влаштувати навіси, освітлення), провести всі інші заходи, передбачені Статутом внутрішнього водного транспорту та правилами.

У пунктах, не обладнаних постійними причалами, Статут зобов'язує відправників вантажу і вантажоодержувачів мати містки, виведені на глибину, достатню для безпечного навантаження-розвантаження. Відправник вантажу і вантажоодержувачі на причалах незагального користування зобов'язані також мати необхідну кількість вагових приладів.

Договори річкового перевезення

Основною юридичною підставою здійснення перевезень річковим транспортом є акти планування та договори. Річковий транспорт має значну частку державної форми власності, відповідно планування має велике значення для злагодженої роботи цієї галузі.

Планування перевезень експортних та імпорتنих вантажів річковим транспортом здійснюється у відповідності до Постанови Кабінету Міністрів України від 17 травня 1993 року № 357 «Тимчасове положення про місячне планування та організацію перевезень експортних, імпорتنих і транзитних вантажів залізничним, морським та річковим транспортом».

Вантажовласники за умови згоди портів на перевантаження та зберігання вантажів не пізніше як за 25 днів до початку планового місяця подають українським судновласникам або фрахтовим організаціям місячні заявки на перевезення вантажів із зазначенням умов перевозу, згідно з Положенням. Судновласники або фрахтові організації не пізніше як за 16 днів до початку планового місяця разом з портами складають проект місячного графіка розміщення зафрахтованого флоту, а до 17 числа передпланового місяця погоджують його з вантажовласниками. Для вивезення експортних вантажів на умовах ФОБ і завезення імпорتنих вантажів на умовах СІФ вантажовласники до 15 числа передпланового місяця погоджують із судновласниками, морськими і річковими портами місячний графік подачі суден.

Перевезення вантажів здійснюється на договірних засадах, враховуючи акти планування. Правове регулювання договору перевезення вантажів річковим транспортом здійснюється Статутом внутрішнього водного транспорту, Цивільним кодексом України, Господарським кодексом України, Кодексом торговельного мореплавства та підзаконними актами, які визначають правила надання транспортних послуг на річковому транспорті.

Договір перевезення вантажів річковим транспортом укладається у письмовій формі, зокрема, може оформлюватись у вигляді накладної.

Договір перевезення на річковому транспорті при систематичному перевезенні визначається як навігаційний на річковому транспорті (внутрішньому флоті) згідно зі ст. 308 Господарського кодексу України.

Відправник вантажу зобов'язаний одночасно з вантажем представити перевізнику накладну, яка видається вантажоодержувачу в пункті призначення разом із вантажем. На підставі накладної порт чи пристань відправлення складає дорожню відомість, яка після видачі вантажу в пункті призначення залишається у перевізника. Для засвідчення приймання вантажу до перевезення відправнику вантажу видається квитанція. Накладні і квитанції складаються на ім'я визначених вантажоодержувачів.

Відправник вантажу повинен одночасно з накладною надати пароплавству всі документи, необхідні за санітарними, митними, карантинними й іншими правилами. Завантажені суднові трюми підлягають опломбуванню.

Вантажі приймаються до перевезення вантажною швидкістю чи великою швидкістю з оплатою останньої за підвищеним тарифом. Швидкість зазначається у накладній.

Перевізники здійснюють транспортно-експедиційне обслуговування підприємств, організацій і окремих осіб.

Перевізники зобов'язані подавати судна під навантаження у належному стані, придатному для перевезення даного вантажу, а по закінченні розвантаження, здійсненого засобами вантажоодержувача, на останнього покладається обов'язок очищення судна від залишків вантажу та вантажних матеріалів або на підставі договору очищення здійснює перевізник. Зачищення суден після вивантаження вантажів дрібними партіями на причалах портів і пристаней здійснюється засобами перевізника і за його рахунок.

Навантаження в судна повинне здійснюватися з дотриманням технічних умов і правил навантаження, розміщення і кріплення вантажів. Спостереження за правильністю навантаження і вивантаження є обов'язком адміністрації порту (пристані) відправлення. У випадку невиконання вказівок адміністрації порту (пристані), що стосується вантажних робіт, складається акт і роботи припиняються зі стягненням із відправника вантажу чи вантажоодержувача штрафу за простій судна з цієї причини. Необхідні для навантаження, кріплення і перевезення вантажів матеріали і пристосування надаються (по

нормах, установлених Правилами), встановлюються і знімаються засобами відправників вантажу і вантажоодержувачів.

Засобами перевізника здійснюється навантаження і вивантаження на причалах, що знаходяться у віданні перевізників.

Засобами відправників вантажу і вантажоодержувачів навантаження і вивантаження здійснюється:

а) на причалах незагального користування, на пристанських ділянках загального користування, а також на пристанях, де немає вантажних причалів загального користування і на зупинних пунктах;

б) при частковому вивантаженні з одного судна в інше чи на берег, якщо ця робота спричиняється неможливістю підходу до причалів незагального користування через недостатні глибини чи з інших причин, що залежать від відправника вантажу чи вантажоодержувача.

Терміни навантаження і розвантаження суден обчислюються з моменту подачі судна до причалу (швартовки). При неможливості подачі судна до причалу з вини відправника вантажу чи вантажоодержувача час чекання судном подачі до причалу включається в терміни навантаження або вивантаження. Неможливість подачі судна до причалу встановлюється актом, що підписується обома сторонами. Про час майбутнього прибуття судна в пункт навантаження чи вивантаження перевізник сповіщає відправника вантажу чи відповідно вантажоодержувача не пізніше ніж за 24 години до прибуття судна, а про час подачі судна під навантаження чи розвантаження - не пізніше ніж за 6 годин до подачі судна. Відправник вантажу чи вантажоодержувач, що одержав повідомлення про майбутнє прибуття судна, зобов'язаний завчасно вказати місце (причал), до якого повинне бути подане судно для навантаження чи розвантаження.

Перевізник виплачує відправнику вантажу чи вантажоодержувачу премії за дострокове навантаження чи розвантаження суден у розмірі, установлюваному тарифом.

Перевізник зобов'язаний доставити вантаж у пункт призначення в установлений термін.

Перевізник зобов'язаний повідомити вантажоодержувача про прибуття на його адресу вантажу, вивантаженого на причалах загального користування, у день прибуття вантажу чи не пізніше 12 години наступного дня. Порядок і спосіб повідомлення встановлюються начальником порту (пристані) по узгодженню з вантажоодержувачем. При неможливості повідомити вантажоодержувача безпосередньо порт (пристань) вивішує в місці, доступному для клієнтури, оголошення про прибулі вантажі.

Вантаж видається вантажоодержувачу в пункті призначення, зазначеному в накладній. Вантажоодержувач розписується в дорожній відомості в одержанні вантажу з указівкою сум внесених ним платежів.

Відправник вантажу має право вимагати видачі вантажу не тому вантажоодержувачу, який зазначений у накладній. Заяви про таку зміну подаються начальнику порту (пристані) відправлення з додатком квитанції.

Перевізник вправі не видавати вантаж до внесення вантажоодержувачем усіх платежів.

Вантажоодержувач зобов'язаний прийняти і вивезти з порту (пристані) вантаж, що прибув на його адресу. У разі прибуття вантажу, постачання якого вантажоодержувачу не передбачено планом постачання (договором, замовленням), вантажоодержувач зобов'язаний прийняти такий вантаж на відповідальне збереження.

Вантажоодержувач може відмовитися від прийняття вантажу лише в тих випадках, коли якість вантажу внаслідок ушкодження чи псування його змінилася настільки, що виключається можливість повного чи часткового використання його за початковим призначенням, якщо це підтверджено відповідною експертизою.

Прибулий вантаж зберігається в порту (пристані) призначення безкоштовно протягом доби, не враховуючи дня прибуття вантажу.

Перевізник і вантажоодержувач зобов'язані спільно перевірити в пункті призначення вагу вантажу, що прибув у тарі і з пломбами, цілість яких порушена, а також вагу вантажу, прибулого з ознаками втрати, псування чи ушкодження при перевезенні його на палубі судна чи в безпалубному судні. При непошкодженій тарі вантаж видається вантажоодержувачу по кількості місць без перевірки ваги.

Перевезення пасажирів, багажу та пошти здійснюється у відповідності до положень Статуту та правил, встановлених підзаконними актами.

Договір перевезення пасажирів на річковому транспорті має свої особливості і специфіку в залежності від способу перевезень. Зокрема, перевізники організовують попередній продаж квитків у портах, на пристанях, міських станціях, а у великих населених пунктах - доставку квитків і багажу додому за особливу плату.

Порту надається право стягувати перонний збір за вхід на пасажирські причали і дебаркадери.

Пасажир має право:

- а) одержати місце на судні відповідно до придбаного квитка;
- б) провозити разом із собою безкоштовно одну дитину у віці не доросліше 5 років, якщо вона не займає окремого місця;
- в) провозити із собою безкоштовно ручну поклажу на водомістських судах не більше 36 кг і на швидкісних судах - не більше 20 кг.

Перевізник зобов'язаний подовжувати термін придатності квитка:

а) при ненаданні пасажиру з вини перевізника місця на пасажирському судні (крім приміських, внутрішньоміських і екскурсійно-туристських) - на час, рівний інтервалу між відправленням даного судна і відправленням наступного судна;

б) у пунктах пересадки, при несвоєчасному прибутті чи відправленні пасажирських суден - на увесь час затримки транзитного пасажира до надання йому можливості продовжувати поїздку;

в) при хворобі пасажира - на увесь час хвороби (по пред'явленні довідки лікувальної установи);

г) при поїзді на відстань, не меншу ніж 500 км - на одну зупинку в дорозі терміном не більше ніж на 10 діб.

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

Якщо пасажир порушує громадський порядок, правила внутрішнього розпорядку і не припиняє порушення після попередження адміністрацією судна, капітан може видалити пасажира із судна.

Договір перевезення багажу супроводжує договір перевезення пасажира. Договір оформлюється багажною квитанцією. Багаж видається пасажиру в пункті призначення по пред'явленні багажної квитанції. У пункті призначення багаж зберігається безкоштовно протягом 24 годин, після чого за збереження багажу стягується плата в розмірі, установленому тарифом. Багаж, не затребуваний власником протягом 30 днів, підлягає реалізації. Пред'явник багажної квитанції протягом шестимісячного терміну має право одержати суму, виручену перевізником за реалізований багаж, за винятком сум, що відшкодовуються пароплавству (перевізнику).

Договір перевезення пошти річковим транспортом має загальні властивості стосовно перевезення пошти. Органам Міністерства зв'язку України надається право перевозити пошту на суднах, що здійснюють регулярні пасажирські, вантажопасажирські і вантажні рейси по транзитних, місцевих і приміських лініях.

Перевезення пошти може здійснюватися як у супроводі працівників зв'язку, так і без такого із здачею пошти в багаж під відповідальність перевізника.

Органам Міністерства зв'язку України надається право вибору ділянок маршрутів і суден, на яких повинне здійснюватися перевезення пошти.

У портах (пристанях) перевізники виділяють органам Міністерства зв'язку України, з оплатою у встановленому порядку, приміщення для обслуговування пасажирів поштово-телеграфним і телефонним зв'язком, для

продажу газет і журналів, обробки і збереження пошти. На суднах, що перевозять пошту в супроводі поштових агентів, органам зв'язку надаються приміщення для операцій і збереження пошти, а також каюти для відпочинку поштових агентів з оплатою у встановленому порядку.

Перевезення вантажів і буксирування плотів і судів по внутрішніх водних шляхах здійснюються за планами, затвердженими в установленому порядку і договорами.

Буксирування забезпечує ефективне маневрування суден при підготовці чи здійсненні перевезень.

Згідно договору буксирування плоту чи судна перевізник зобов'язаний за установлену плату буксирувати пліт чи судно до встановленого пункту протягом визначеного часу або для виконання визначеного маневру.

Власник плоту чи судна, що буксирується, зобов'язаний до подачі тяги привести пліт чи судно, запропоновані до буксирування, у стан, придатний для безпечного плавання і буксирування, і внести плату за буксирування.

Судна і плоти повинні мати екіпаж, що призначається організаціями, яким належить пліт чи судно. У тих випадках, коли спеціальними правилами передбачено буксирування судів і плотів без екіпажа, призначається провідник.

При пред'явленні плоту чи судна до буксирування його власник зобов'язаний представити пароплавству (перевізнику) накладну, а перевізник зобов'язаний видати квитанцію. До накладної на буксирування плоту повинна бути прикладена специфікація із вказівкою в ній кількості, характеру з'єднувальних одиниць, інших відомостей згідно з положеннями Статуту внутрішнього водного транспорту.

Власники плотів зобов'язані здійснити: а) формування плотів і пред'явлення їх до буксирування у заздалегідь погоджених з перевізником пунктах і в терміни згідно з календарним графіком й умовами договору; б) виведення плотів до погоджених пунктів пред'явлення на буксирування; в) устаткування причальних пристроїв на лісостоянках у пунктах відправлення і переформування плотів згідно з планом.

Перевізники зобов'язані: а) приймати плоти до буксирування в терміни, зазначені в погодженому календарному графіку; б) доставляти плоти в пункти призначення у встановлені терміни; в) мати у великих пунктах формування (відправлення) плотів своїх представників для огляду плотів і перевірки підготовленості їх до буксирування, а в пунктах призначення - для оформлення документів про закінчення буксирування і про здачу плотів; г) уживати заходів до запобігання аварій плотів і до ліквідації аварій.

Перевізник зобов'язаний до прийому плоту чи судна до буксирування зробити огляд судна чи плоту на предмет придатності до буксирування.

При відсутності дефектів представник перевізника і власник плоту складають технічний акт про готовність плоту до буксирування. При виявленні дефектів вони складають технічний акт із докладним переліком дефектів і вказівкою щодо часу їх усунення.

Екіпаж плоту чи судна, що буксирується, підпорядковується в оперативному відношенні капітану судна, що буксирує.

Перевізник зобов'язаний завчасно повідомити одержувача про прибуття плоту в пункт призначення з вказівкою часу прибуття транзитних плотів - не пізніше ніж за добу і місцевих - за 6 годин до прибуття. Одержувач зобов'язаний указати капітану судна, що буксирує, місце постановки плоту і направити до моменту прибуття плоту робітників для його закріплення.

Одержувачі плотів зобов'язані мати в пунктах їхньої постановки причальні пристрої для закріплення й утримання плотів.

Після постановки плоту на рейд за вказівкою одержувача капітан судна, що буксирує, і одержувач складають акт про закінчення буксирування. Одержувач після оформлення акта про закінчення буксирування зобов'язаний підтвердити одержання плоту розпискою в дорожній відомості.

Внутрішній водний транспорт зобов'язаний здійснювати перевезення вантажів, пасажирів і багажу в тісній взаємодії з іншими видами транспорту - морським, залізничним, автомобіль-

ним і повітряним, організувати систему прямих змішаних залізнично-водних, залізнично-водно-автомобільних, водно-автомобільних, а в необхідних випадках і водно-повітряних перевезень і прямого водного сполучення (за участю річкових і морських пароплавств).

Договір перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні має особливості, пов'язані з участю в перевезенні різних транспортних засобів, наявністю перевалки (перевантаження) без участі відправників і одержувачів. Тара вантажів, запропонованих до перевезення в прямому змішаному й у прямому водному сполученнях, повинна забезпечувати збереження вантажу при перевалці і при прямуванні в рухомому складі залізниць, автомобілів і в судах.

Вантажі, що слідуєть у прямому водному й у прямому змішаному залізнично-водному сполученні, зважуються в пунктах перевалки при передачі їх із залізничного на водний транспорт і назад чи з морського на внутрішній водний транспорт і назад за вимогою сторони, що приймає вантаж. Тарні і штучні вантажі, прийняті до перевезення по стандартній вазі чи по вазі, зазначеній відправником вантажу на кожному вантажному місці, і прибулі в пункт перевалки в непошкодженій тарі, передаються з одного виду транспорту на інший без зважування, по кількості місць і в такому ж порядку здаються вантажоодержувачу в пунктах призначення.

Терміни початку прийому вантажів портами і пристанями від залізниць і морських пароплавств, а морськими пароплавствами від річкових пароплавств у пунктах перевалки при відкритті навігації і терміни закінчення прийому вантажів перед закриттям навігації повідомляються річковими перевізниками керівництву залізниць і морських пароплавств перевалки, а морськими пере-візниками - річковим перевізникам перевалки і публікуються в Збірниках правил перевезень і тарифів річкового і морського транспорту.

Відповідальність за збереження і цілість вантажу до його фактичної передачі лежить на стороні, що здає, а після фактичної передачі - на приймаючій стороні.

Пломбування суден здійснюється морськими чи річковими перевізниками за належністю суден.

Терміни доставки вантажів визначаються по сукупності перевезень їх залізничним, морським, внутрішнім водним і автомобільним транспортом і обчислюються на підставі Правил, діючих на залізничному, морському, внутрішньому водному і автомобільному транспорті.

При відправленні вантажів із портів чи пристаней, крім провізної плати, стягуються також збори за перевалку.

Належні автогосподарствам провізні платежі й інші збори у перевізні документи не включаються і стягуються з відправника вантажу чи вантажоодержувача безпосередньо по рахунках автогосподарств.

Збори за перевезення перевалочних вантажів автотранспортом з порту (пристані) на залізничну станцію чи назад включаються станцією в суму платежів, що відходять залізниці, а розрахунки з автотранспортною організацією за ці перевезення здійснюються залізницею.

Відповідальність перевізника, відправника та одержувача вантажів

Перевізники, відправники вантажу, вантажоодержувачі і пасажирі несуть матеріальну відповідальність на підставі Статуту внутрішнього водного транспорту та загальних положень Цивільного права.

Підстави для відповідальності, передбаченої законодавством, можна умовно поділити на наступні види: порушення строків подання вантажів та плотів (тоннажу, тяги), неподання судна, невиконання плану перевезень, прострочення доставки, втрата (псування, пошкодження, зменшення ваги) вантажу (багажу), простій судна, пошкодження судна (обладнання), порушення порядку надання та заповнення документів, ненадання плацкарти пасажиру, втрата ручної поклажі та інші порушення зобов'язань.

Відповідальність за порушення строків подання вантажів та плотів (тоннажу, тяги) передбачається Статутом. Зокрема, при роботі з календарним графіком запізненням вважається затримка подачі суден чи пред'явлення вантажів або плотів, яка не перевищує 24 години при щоденному відправленні за графіком, а в інших випадках - затримка, яка не перевищує інтервалу між

відправленнями за графіком, але не більше 72 годин. При неподанні судна чи непред'явленні вантажу або плоту по закінченні зазначеного часу графік вважається невиконаним і сторони сплачують штраф у розмірі 25 % провізної плати за непред'явлену чи невивезену кількість вантажу. Якщо відправник вантажу пред'явив вантаж чи пліт у стані, який не відповідає діючим Правилам перевезення і буксирування, то цей вантаж чи пліт вважається непред'явленим, а відправник несе відповідальність за простій. Непридатність, непідготовленість тоннажу повинна бути встановлена актом, що підписується обома сторонами. Виконання плану перевезень фіксується в обліковій картці, що ведеться окремо по кожному відправнику вантажу і роду вантажу. Суми, що виставляються пароплавству чи відправнику вантажу, підлягають сплаті в п'ятиденний термін.

За прострочення доставки вантажу чи плоту перевізник сплачує вантажоодержувачу штраф у розмірі, встановленому ст. 188 Статуту внутрішнього водного транспорту. Перевізник звільняється від відповідальності за прострочення доставки вантажу, багажу чи плоту: а) якщо прострочення відбулося внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти й усунення яких від нього не залежало; б) при наявності повідомлення про сповільнення руху, опублікованого у встановленому порядку; в) якщо вантажоодержувач не вивіз прибулого з простроченням вантажу протягом доби, а при судновому відправленні - протягом 3 діб після оголошення чи повідомлення про прибуття його або не прийняв пліт протягом доби з дня закінчення буксирування; г) якщо вантажоодержувач протягом 24 годин із моменту прибуття судна не прийняв його під розвантаження. У разі прострочення відправник вантажу чи вантажоодержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату вантажу, якщо цей вантаж не був виданий вантажоодержувачу протягом 30 днів після закінчення терміну доставки, а під час перевезення вантажу в прямому змішаному залізнично-водному сполученні - після закінчення чотирьох місяців із дня приймання вантажу до перевезення. Однак, якщо вантаж прибув після закінчення зазначених вище термінів, вантажоодержувач зобов'язаний прийняти вантаж і повернути сплачену перевізником суму за втрату вантажу.

Втрата (псування, пошкодження, зменшення ваги) вантажу є підставою для відшкодування збитків. За збереження вантажу з моменту прийняття його до перевезення і до видачі його вантажоодержувачу або до передачі його згідно з установленими правилами іншому підприємству чи установі перевізник несе відповідальність, якщо він не доведе, що втрата, псування чи ушкодження вантажу відбулися внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти і усунення яких від нього не залежало, зокрема, внаслідок: а) провини відправника вантажу чи вантажоодержувача; б) здачі вантажу до перевезення без вказівки в накладній його особливих властивостей, що вимагає специфічних умов або запобіжних заходів для збереження вантажу під час перевезення чи зберігання; в) особливих природних властивостей перевезеного вантажу, що викликали його поломку, ржавіння, внутрішнє

псування й інші подібні наслідки; г) здачі до перевезення вантажу, вологість якого перевищує установлену норму; д) недоліків тари чи пакування, що не могли бути помічені при зовнішньому огляді при прийманні вантажу до перевезення. Також перевізник не відповідає за втрату, зменшення ваги, псування чи ушкодження прийнятого до перевезення вантажу, якщо втрата, зменшення ваги, псування чи ушкодження відбулися внаслідок: а) обставин, пов'язаних із навантаженням чи вивантаженням, якщо навантаження чи вивантаження здійснюється засобами відправника вантажу чи вантажоодержувача; б) перевезення на палубі чи в безпалубному судні вантажу, який допускається Правилами до такого перевезення, якщо нестача чи ушкодження відбулися в силу природних причин, пов'язаних із цим способом перевезення, або якщо вантаж прибув у справному судні, без перевантаження в дорозі, з непошкодженим захисним маркуванням і при наявності інших ознак, що свідчать про належне зберігання вантажу; в) нежиття заходів, необхідних для збереження вантажу, провідником відправника вантажу чи вантажоодержувача, що супроводжує вантаж; г) застосування тари, що не відповідає властивостям вантажу чи установленим стандартам, при відсутності слідів ушкодження тари в дорозі; д) природного зменшення ваги вантажу під час перевезення в межах установлених норм, а також внаслідок зниження відсотка вологості вантажу за час перевезення.

Перевізник не відповідає за різницю у вазі вантажу, прийнятого до перевезення по вазі, визначеній відправником вантажу без участі перевізника, якщо не доведено, що зменшення ваги відбулося внаслідок часткової втрати чи ушкодження вантажу. Під час перевезення масових однорідних наливних, навалювальних і насипних вантажів, що зазначаються у різних накладних від одного відправника вантажу і знеособлених у процесі перевезення і перевалки, природне зменшення ваги обчислюється виходячи із загальної ваги знеособленого у дорозі вантажу.

Перевізник відшкодовує збиток, заподіяний під час перевезення вантажу, у наступних розмірах:

- а) за втрату вантажу - у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу;
- б) за втрату вантажу, зданого до перевезення з оголошеною цінністю, - у розмірі оголошеної цінності, а у випадку, якщо перевізник доведе, що оголошена цінність перевищує дійсну вартість, - у розмірі дійсної вартості;
- в) за ушкодження вантажу - у сумі, на яку понизилася його вартість.

У випадку використання перевізником для своїх потреб будь-якого вантажу, прийнятого до перевезення, винні залучаються до відповідальності, а перевізник відшкодовує вартість вантажу в подвійному розмірі.

Вартість утраченого чи ушкодженого перевізником вантажу визначається виходячи з оптової, заготівельної чи закупівельної ціни з додаванням до цієї ціни:

а) вартості тари за цінами прейскуранта, якщо ця вартість не входить у ціну товару;

б) суми додаткових витрат відправника вантажу на доставку вантажу до порту (пристані) чи відправлення з порту (пристані) призначення в тих випадках, коли ці витрати не входять у ціну товару.

Вартість вантажів, що належать окремим громадянам, визначається за роздрібними цінами державних і кооперативних організацій у пункті призначення в момент видачі вантажу.

За неправильне заявлення в накладній відправником вантажу відомостей про вагу, кількість місць чи найменування вантажу, а також за пред'явлення вантажу, забороненого до перевезення, і такого, що потребує під час перевезення особливих запобіжних заходів, а також вантажу з неправильним зазначенням найменування чи властивостей або ненадання необхідних для перевезення цього вантажу документів стягується штраф відповідно до тарифу, а також відшкодовуються заподіяні пароплавству збитки. Якщо неправильні відомості про вантаж викликали зменшення провізної плати, з відправника стягується, крім провізної плати, штраф у розмірі подвоєної різниці між провізною платою, обчисленою на підставі зазначення відправника вантажу, і сумою, що стягується за дійсним найменуванням і кількістю вантажу. Також стягується штраф за викликаний цими обставинами простій судна та відшкодовуються збитки.

Простій чи затримка судна під навантаженням чи розвантаженням, у чеканні навантаження чи розвантаження понад установлений термін з вини відправника вантажу чи вантажоодержувача передбачає відповідальність останніх у вигляді штрафу в розмірі, встановленому тарифом. За неочищення судна після розвантаження, зробленого засобами вантажоодержувача (ст. 80 Статуту внутрішнього водного транспорту), останній сплачує пароплавству вартість робіт з очищення в подвійному розмірі.

При пошкодженні частин судна, контейнера, берегових пристроїв, плавучих механізмів при навантаженні чи розвантаженні засобами відправника вантажу чи вантажоодержувача вони сплачують штраф у розмірі триразової вартості ремонту пошкоджених частин.

Після прибуття вантажу в порт (пристань) призначення всю відповідальність перед перевізником по перевезенню цього вантажу несе вантажоодержувач. При цьому вантажоодержувач на загальній підставі може стягнути з відправника вантажу всі сплачені ним (вантажодержувачем) штрафи і збори пароплавству внаслідок неправильних дій відправника вантажу, а також суми витрат і збитків, пов'язаних із перевезенням. Якщо вантаж був адресований вантажоодержувачу, якого не виявилось в районі порту (пристані) призначення, відповідальність перед перевізником несе відправник вантажу.

Перевізник несе відповідальність за шкоду, заподіяну ним судну чи плоту, що буксирується.

Пасажир, виявлений на судні без квитка чи в більш високому класі, ніж зазначено у квитку, обкладається штрафом у встановленому розмірі. Безквиткового пасажера, що відмовився сплатити штраф і придбати квиток для подальшого прямування, капітан видаляє із судна в найближчому порту чи пристані. За ненадання пасажиру на судні місця, зазначеного у плацкарті, при відмові пасажира від запропонованого йому іншого місця перевізник, крім повернення суми вартості проїзду і додаткових доплат, сплачує пасажиру штраф у розмірі, встановленому тарифом.

Перевізник несе відповідальність за повну і часткову втрату і пошкодження багажу в розмірі оголошеної цінності, а якщо цінність багажу не оголошена, то в розмірі, встановленому тарифом. Перевізник звільняється від відповідальності за втрату і пошкодження багажу у випадках, зазначених у ст. 191 і 192 Статуту внутрішнього водного транспорту. Турбота про цілість і збереження ручної поклажі, яку пасажир везе із собою, належить до обов'язку пасажира. За збереження ручної поклажі перевізник несе відповідальність лише в тому випадку, якщо буде доведено, що втрата чи пошкодження поклажі відбулися з вини перевізника.

При перевезенні пошти перевізники несуть матеріальну відповідальність перед органами зв'язку за втрату, пошкодження чи знищення пошти, що перевозиться, з вини пароплавств у розмірі відповідальності, що несуть органи зв'язку перед відправниками чи адресатами.

Вищенаведені обставини, що є підставою для матеріальної відповідальності перевізника, відправників вантажу, вантажоодержувачів і пасажирів під час перевезення по внутрішніх водних шляхах, засвідчуються перевізником комерційними актами чи актами загальної форми.

Комерційний акт складається для засвідчення наступних обставин: а) невідповідності між найменуванням, вагою, кількістю місць вантажу чи багажу в натурі і даними, зазначеними в перевізному документі; б) пошкодження чи псування вантажу чи багажу; в) виявлення вантажу чи багажу без документів або документів без вантажу чи багажу; г) повернення пароплавству викраденого вантажу чи багажу.

Акти загальної форми складаються для посвідчення інших обставин, які можуть бути підставою для відповідальності.

Перевізник зобов'язаний скласти комерційний акт, якщо мають місце обставини, зазначені в ст. 215 Статуту внутрішнього водного транспорту.

Комерційний акт підписується начальником порту (пристані) чи особами, ним уповноваженими, і особами, що брали участь у перевірці вантажу, а також вантажоодержувачем, якщо він брав участь у перевірці вантажу чи багажу. При відсутності вантажоодержувача комерційний акт повинен бути підписаний не менше ніж трьома особами: начальником порту

(пристані) чи його заступником, прийомоздавачем, начальником вантажної контори чи завідувачем складу, а при відсутності начальника вантажної контори чи завідувача складу на даній пристані - іншою особою, яка брала участь у перевірці вантажу або багажу.

Для стягнення штрафів учасникам перевезень необхідно виставляти претензії і подавати скарги.

Перевізник чи начальник порту (пристані) зобов'язаний в п'ятиденний термін розглянути скарги і письмово повідомити заявника про результати розгляду і вжиті заходи.

Позови до пароплавств, що виникають із перевезення і буксирування, можуть пред'являтися тільки у випадку повної чи часткової відмови перевізника в задоволенні претензії після закінчення терміну, встановленого для розгляду претензії.

Право на пред'явлення до перевізника претензій і позовів мають:

а) у випадку повної втрати вантажу: вантажоодержувач - при умові подання вантажної квитанції з відміткою на ній порту (пристані) призначення про неприбуття вантажу, а при неможливості подання вантажної квитанції - документа про оплату вартості вантажу і довідки перевізника про відправлення вантажу з відміткою порту (пристані) призначення про неприбуття вантажу; відправник вантажу - за умови подання вантажної квитанції;

б) у випадку часткової втрати, псування чи пошкодження вантажу: вантажоодержувач - за умови подання накладної і комерційного акту, виданого йому перевізником, чи акту, зазначеного в ст. 215 Статуту внутрішнього водного транспорту (для нафтоналивних вантажів);

в) у випадку прострочення доставки вантажу: вантажоодержувач - при умові подання накладної;

г) у випадку затримки у видачі вантажу: вантажоодержувач - при умові подання накладної і акту;

д) у випадку перебору провізних платежів: відправник вантажу або вантажоодержувач - у залежності від того, хто здійснить подання накладної;

е) у випадку втрати, псування, пошкодження чи прострочення доставки багажу: при повній утраті - пред'явник багажної квитанції, в усіх інших випадках - пред'явник виданого перевізником акту про часткову втрату, псування, пошкодження чи прострочення доставки багажу.

Вищезазначене поширюється і на претензії, що виникають із буксирування.

Передача іншим організаціям чи особам права на пред'явлення претензій і позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права відправником вантажу вантажоодержувачу чи вантажоодержувачем

відправникові вантажу, а також вантажоодержувачем чи відправником вантажу організації вищого або нижчого підпорядкування. Передача права на пред'явлення претензій засвідчується переуступним написом на документі.

Претензії, що виникають із перевезення вантажу в прямому змішаному залізнично-водному сполученні, пред'являються:

а) до керівництва дороги призначення, коли кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;

б) до керівництва пароплавства призначення, коли кінцевим пунктом перевезення є пристань чи порт.

Претензії відправників вантажу з приводу належних їм штрафів чи премій пред'являються до пароплавства відправлення.

До претензійної заяви повинні бути додані документи, що підтверджують претензію.

Претензії до пароплавств (перевізників) можуть бути заявлені протягом шестимісячного терміну, а претензії про виплату премій, про сплату штрафу за прострочення в доставці вантажу і про повернення штрафу за простій суден - протягом 45 днів.

Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію і повідомити заявника про задоволення чи відхиленні її в наступний термін із дня одержання претензії:

а) протягом шести місяців - по претензіях, що виникли з перевезень у прямому змішаному сполученні;

б) протягом 45 днів - по претензіях стосовно переборів провізних платежів, про штрафи і премії;

в) протягом трьох місяців - у всіх інших випадках.

При частковому задоволенні чи відхиленні претензії в повідомленні повинна бути зазначена підстава рішення перевізника з посиланням на відповідні статті Статуту внутрішнього водного транспорту. У цих випадках подані при претензійній заяві документи повертаються заявнику.

При повному чи частковому відхиленні претензії перевізником чи залишенні її без відповіді заявнику претензії на пред'явлення позову в суді надається двомісячний термін з дня одержання відповіді чи з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді (згідно із Статутом), а згідно із ст. 315 Господарського кодексу України - шість місяців. При оцінці строків слід враховувати новації законодавства, уніфіковані строки, визначені в Цивільному та Господарському кодексах для всіх видів транспорту, зокрема, положення ст. 315 ГКУ, ст. 925, 926 ЦКУ.

Позови пароплавств (перевізників), що виникають із перевезення і буксирування, можуть бути пред'явлені в судові органи протягом шести місяців. Цей термін обчислюється із дня пред'явлення, що послужило

підставою для позову, з урахуванням спеціальних вимог ст. 186 Статуту внутрішнього водного транспорту.

У тих випадках, коли розрахунки по нестачах і надлишках вантажів здійснюються по закінченні навігації (ст. 194 Статуту внутрішнього водного транспорту), термін позовної давності обчислюється з 1 січня наступного року.

На визнану суму претензії чи присуджену суму позову перевізник сплачує 4 % річних.

По претензіях і позовах про штрафи і премії відсотки не нараховуються.

Позови до пароплавств, що виникають із перевезення і буксирування, пред'являються в судові органи за місцем перебування перевізника, до якого була пред'явлена претензія.