

Волкова А. В.,
здобувач,

Науково-дослідний інститут приватного права і підприємництва,
Національна академія правових наук України, м. Запоріжжя

ЧИННИКИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ ТРАНСПОРТОМ

Правозастосування перевезень вантажів наразі відчуває значний вплив:

1. Економічних чинників, зокрема рентабельність вантажних перевезень, які переважають над соціальною складовою, що їх принципово відрізняє від перевезень пасажирів, хоча б тому, що держава повинна забезпечити перевезення пасажирів навіть якщо такі перевезення є нерентабельними. Внаслідок цього зріс тоннаж та потужність автомобілів, що спричинило проблему стану автомобільних магістралей та обмеження проїзду ними.

2. Вигідного географічного положення України, через яку проходять основні транспортні потоки із півдня на північ (у варяги) та із сходу на захід. Як вважає экс-міністр транспорту України Є. Червоненко, Україна могла б з урахуванням цього чинника на забезпечені перевезень заробляти чималі кошти. Проте внаслідок неналежної транспортної інфраструктури, наприклад стану магістралей, послуг аеропортів та їх невиправданої дороговизни намітилась тенденція, що міжнародні перевізники уникають перевезень через Україну.

Внаслідок невідповідності технічного стану автомагістралей України міжнародним стандартам введені обмеження на пересування ними: тоннажність автопоїздів, в'їзд у денний час в міста, наприклад Київ. При тому ваговози порушують стан доріг, видавлюють в них колії, що ускладнює користування такими дорогами володільцями легкових транспортних засобів.

3. Пов'язаність міжнародними договорами у сфері перевезень. З огляду на об'єкт дослідження, йдеться про Женевську конвенцію про договори міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та багажу (1973 р.) та Конвенцією про міжнародне автомобільне перевезення пасажирів і багажу (1999р.). Щодо перевезень між Україною та РФ діє Угода між Урядом РФ та Урядом Ук-

раїни про міжнародне автомобільне сполучення (1995 р.). Вони детермінують підстави та зміст перевезень автомобільним транспортом і відповідно до них Україна зобов'язана забезпечувати такі є умови перевезень, які прийняті у цивілізованому світі;

4. Технологічним зв'язком засобів перевезення, що слугувало поширенню міжнародних комбінованих перевезень вантажів, як їх перевезень, що виконуються на підставі одного договору і за допомогою єдиного уніфікованого транспортного документу, з однієї країни в іншу, як правило, різними видами транспорту, вибраними на розсуд оператора КП (ОКП), який самостійно здійснює або забезпечує здійснення усього КП і несе відповідальність за вантаж на усьому шляху транспортування.

На відміну від внутрішніх перевезень вантажів автомобільним транспортом міжнародні перевезення пов'язані із перетином митних кордонів та забезпечення дотриманням митних процедур від тривалості яких залежать строки перетину митного кордону, збереження вантажів, гарантій безпеки автотранспорту для людей, довкілля, забезпечення відшкодування збитку завданих перевізникам та третім особам джерелом підвищеної небезпеки. Це забезпечується страхуванням взагалі та введенням страхування цивільної відповідальності в міжнародних перевезеннях.

Здійснення вантажних перевезень територіями інших країни передбачає отримання дозволів: митних, пограничних тощо. Цей вид перевезень має ряд переваг: в найбільшій мірі дозволяє ефективно використати транспортні шляхи, скоротити час доставки товарів і зменшити витрати на транспортно-експедиторські послуги. Економічна доцільність комбінованих перевезень (у літературі і на практиці вживаються також терміни "змішані перевезення", "інтермодальні перевезення") доведена світовим досвідом. Інтермодальна форма організації перевезень удосконалюється більше двох десятиліть та отримала поширення в міжнародних і у внутрішніх перевезеннях.

Це зумовлюється цілою низкою чинників, які можна схематично позначити так: політико-економічні, де акценти періодично міняються в залежності від суб'єктивного розуміння їх співвідношення; геостратегічні, що обумовлені намаганням України інтегруватися у ЄС взагалі та її транспортну систему як співвідношення логічно обумовлених зв'язків між транспортними системами та

учасниками транспортних правовідносин, які синергетично об'єднані спільністю транспортної інфраструктури, мети транспортування вантажів та єдності їх нормативно-правового забезпечення; теоретичні, встановлення теоретичного підґрунтя врегулювання транспортних перевезень із врахуванням потреби органічного сполучення різних за правовою природою правовідносин та транспортної безпеки держави; практичних, таке врегулювання правовідносин, що виникають при перевезенні вантажів, які б максимально забезпечили економічні потреби вантажовідправника та вантажоодержувача, знизили втрати.

Ці та інші чинники з одного боку зумовлюють єдність правового регулювання відносин із перевезення вантажів, а з другого – диференціацію. Водночас особливості національного регулювання по мірі посилення економічного глобалізму та інтеграційних процесів неухильно зменшуватиметься як і зростатиме рівень комерціалізації у цій сфері.

Інтеграційні процеси посилюють роль та значення міжнародного регулювання транспортних перевезень по всім видам. Тут намітилось два напрями: 1) приведення транспортної інфраструктури до визнаних стандартів де йдеться про стан шляхів сполучення, їх розмітки, знаки руху; 2) встановлення вимог до умов договорів перевезення на основі уніфікованих правил та форм.

Такі напрями є виправданими і забезпечують єдність правозастосування та судової практики, введення логістичних схем та можливості алгоритмізації транспортних потоків та подальшого вдосконалення їх регулювання програмно-правовими засобами. Тому слугують типові форми-контракти.

УДК 347.85 (043.2)

Гелич А. О.,

к.ю.н.,

Юридичний інститут,

Національний авіаційний університет, м. Київ

ЩОДО ВИЗНАЧЕННЯ ПОНЯТТЯ "КОСМІЧНІ ОБ'ЄКТИ"

Державне регулювання діяльності в галузі космічних технологій до недавнього часу було спрямоване на цілковите виключен-

ня космічних об'єктів з цивільного обороту. Зміни, які відбулися в нашій країні в галузі роздержавлення економіки, можуть стосуватися космічної діяльності лише частково. Адже державний контроль в цій сфері зумовлений її надзвичайною важливістю для суспільства [2, с. 93]. Основні аспекти державного контролю в галузі космічної діяльності проявляються, в тому числі, і у встановленні особливого правового режиму космічних об'єктів за цивільним законодавством України, яке не можливе без з'ясування сутності самого поняття "космічні об'єкти".

На сьогоднішній день, чинне законодавство України не містить визначення поняття "космічний об'єкт". В науковій літературі також немає єдиного підходу до розуміння та тлумачення такого поняття, як космічний об'єкт. Перші спроби дати наукове визначення космічного об'єкту було зроблено в часи Радянського Союзу Г. П. Жуковим, який дійшов висновку, що "космічний об'єкт можна було б визначити в якості будь-якого об'єкта (або його складової частини), запущеного до космічного простору або побудованого в ньому для прямого дослідження та використання космічного простору, включаючи Місяць та інші небесні тіла, а також наслідки доставки туди таких об'єктів та будь-яких їх частин" [3, с. 58]. У свою чергу, М. В. Абрамова, беручи до уваги розвиток сучасного законодавства та наукової думки, прийшла до висновку, що під космічним об'єктом доцільніше розуміти "штучно створений об'єкт, що запускається в космічний простір або на небесне тіло для наукових та дослідницьких цілей, збору і передачі інформації або в інших, в т.ч. комерційних цілях, керування яким здійснюється наземним центром" [1, с. 45].

В українській науковій думці, під космічним об'єктом розуміється цілісний майновий комплекс, що складається зі споруд і технічних засобів для збирання, підготовки та запуску космічних апаратів. Космічні об'єкти складаються з: космічних апаратів для польоту в космос; технічної позиції; стартового комплексу; обслуговуючих об'єктів тощо [4, с. 108-109].

Однак, слід звернути увагу на той факт, що чинне законодавство України визначає цілісний майновий комплекс, лише як підприємство, його структурні підрозділи (цехи, виробництва, дільниці тощо), що можуть бути виділені в установленому порядку в самостійні об'єкти з подальшим складанням відповідного ба-