

заборонених законом) повинні мати відповідні ліцензії на здійснення перевезень відповідним видом транспорту.

Опосередкованими учасниками транспортно-договірних відносин є органи державної виконавчої влади, що забезпечують реалізацію державної політики у галузі транспорту. До складу системи цих органів входять: Міністерство інфраструктури України; Державна авіаційна служба України; Державна автотранспортна служба України; Державна служба автомобільних доріг України; Державна служба зв'язку України; Державна служба морського та річкового транспорту України.

Головним (провідним) органом у системі центральних органів виконавчої влади, який забезпечує реалізацію державної політики у галузі транспорту і зв'язку, у сфері використання повітряного простору України та навігаційно-гідрографічного забезпечення мореплавства, є Міністерство інфраструктури України, яке охоплює окремі галузі транспорту (залізничний, автомобільний, повітряний, річковий, морський, метрополітен), а також галузі зв'язку [2, с. 231-232].

Література

1. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 р. № 436-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/436-15/page>
2. Кучер В. О. Господарське право: курс лекцій / В. О. Кучер, В. М. Парасюк. – Львів: ЛДУВС, 2011. – 380 с.
3. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 р. № 232/94-ВР [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/232/94-вр>
4. Федорченко Н. В. Правові проблеми надання послуг з перевезення туроператорами / Н. В. Федорченко // Підприємництво, господарство і право. – 2010. – № 7 – С. 85-88.
5. Цивільний кодекс України від 16 січня 2003 р. № 435-IV [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon4.rada.gov.ua/laws/show/435-15/page>

УДК 346.1(043.2)

Козирєва В. П., к.ю.н, доцент,
Навчально-науковий Юридичний інститут,
Національний авіаційний університет, м. Київ

ДОСУДОВЕ ВРЕГУЛЮВАННЯ СПОРІВ ПРИ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Аналізуючи проблеми правового регулювання досудового вирішення господарських спорів в Україні, слід відмітити, що на сучасному етапі розвитку ринкових відносин діяльність органів державної виконавчої влади, органів місцевого самоврядування та й самих суб'єктів

господарювання не завжди належним чином сприяє становленню цих відносин, що призводить до порушення прав та охоронюваних законом інтересів суб'єктів господарювання.

Зрозуміло, що прийняті закони ніколи не бувають цілковито узгоджені з практикою їх застосування. Саме практика коригує правові відносини та об'єктивно спонукає вносити зміни і доповнення до чинного законодавства.

Як свідчить практика, положення чинного законодавства не завжди сприяють відновленню у громадян порушених прав та охоронюваних інтересів. За рішенням Конституційного Суду України у справі № 1-2\2002 встановлено, що обов'язкове досудове врегулювання спорів, яке виключає можливість прийняття позовної заяви до розгляду і здійснення за нею правосуддя, порушує право особи на судовий захист [1]. Тому на сьогодні цей інститут здобув добровільний (договірний) порядок регулювання [2]. Практичне застосування інституту досудового врегулювання спорів полягає у розширенні правил щодо перевезення вантажів та застосування норм матеріального права на практиці.

Слід зазначити, що більшу частину вантажів перевозить залізничний транспорт. Тому врегулювати конфлікт між сторонами можна за допомогою комерційного акту.

Транспортні організації несуть майнову відповідальність за схоронність прийнятого до перевезення вантажу з моменту його прийняття до перевезення і до видання вантажоодержувачеві.

Транспортна організація звільняється від відповідальності за схоронність і цілісність вантажу, якщо доведе, що втрата, нестача або ушкодження вантажу сталися не з її провини.

Після прибуття вантажу на станцію призначення вантажоодержувач повинен провести його огляд, визначити, чи були дотримані правила транспортування вантажу, що забезпечують його схоронність, перевірити неушкодженість тари, відповідність назви вантажу, маси, кількості місць, що перевозяться, даним, що містяться у транспортному документі. При виявленні порушень вантажоодержувач зобов'язаний вимагати складення комерційного акту [3].

Комерційний акт складають представники залізниці з метою посвідчення обставин, які можуть правити за підставу для установлення вини за порушення договору перевезення вантажів і покладання матеріальної відповідальності на працівників залізниць, вантажовідправників і вантажоодержувачів. Брак комерційного акту позбавляє вантажоодержувача можливості пізніше поставити претензію працівникам залізниці.

Комерційні акти складають у разі невідповідності між фактично отриманим вантажем і даними, зазначеними у перевізному документі за назвою, масою і кількістю місць, псування і ушкодження вантажу,

виявлення вантажу без документів і документів без вантажу, повернення залізничному транспортові викраденого вантажу, затримки передання залізницею на залізничну під'їзну колію вантажу.

В останньому випадку комерційний акт складають лише на вимогу вантажоодержувача.

Складання комерційного акту – обов'язок працівників залізниці у випадках, коли вона сама виявила перелічені недоліки, так і тоді, коли на наявність хоча б одного із них вказав одержувач або відправник вантажу.

Якщо залізниця відмовляється від складання комерційного акту, то вантажоодержувач має право скласти акт за участю незацікавленої організації.

Комерційні акти складаються за установленною формою і містять такі обов'язкові реквізити: назву документа; номер, дату і місце складання; швидкість перевезення вантажів; номер і дату накладної; назву пунктів відправлення і призначення; назву відправника і одержувача; відомості про засоби транспорту і відповідні відмітки у накладній; результати перевірки вантажу; опис ушкодження і стан вантажів з виділенням нестач або надлишків; висновки експертизи; додаткові відомості і відмітки; підписи осіб, що склали акт.

Листи, що оформлюють обґрунтування вимог однієї сторони до іншої, що стосуються порушення договірних зобов'язань, називаються претензійними.

Отже, згідно з чинним законодавством претензійні листи є засобом урегулювання розбіжностей на добровільних засадах і є попередньою стадією перед позиванням через суд.

Розроблені процедури досудового вирішення спорів у багатьох випадках довели свою ефективність і дозволили розв'язати конфлікт не доводячи його до стадії судового розгляду. Причому в інституті досудового врегулювання спорів беруть участь не тільки кредитори, а також і боржники щодо зобов'язань, які ставлять своєю метою врегулювати конфлікт із кредитором, не доводячи його до суду.

Література

1. Рішення Конституційного Суду України від 9 липня 2002 р. № 15-рп [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://zakon2.rada.gov.ua>.
2. Господарський процесуальний України від 6 листопада 1991 р. № 1798 // Відомості Верховної Ради України. – 1992. – № 6. – Ст. 56.
3. Похиленко І. С. Господарське судочинство / І. С. Похиленко. – К.: КУП. – 2015. – 224 с.