

ПРО НЕОБХІДНІСТЬ ЗАКОНОДАВЧОГО ОБМЕЖЕННЯ ВИКОРИСТАННЯ ГРЕЙФЕРІВ ДЛЯ ЗБЕРЕЖЕННЯ ПАРКУ ПІВВАГОНІВ В УКРАЇНІ

Сьогодні розвиток українських залізниць та їх інтеграція до європейської транспортної мережі стримується значним ступенем зношеності парку вантажних вагонів, їх дефіцитом. Вивченням окремих аспектів цієї проблеми займалися в основному представники економічної науки – Кудрицька Н.В. [1], Прейгер Д.К., Собкевич О.В. та Ємельянова О.Ю. [2] та інші. На жаль, вчені-юристи не приділяли достатньої уваги цьому питанню. Ми пропонуємо шляхи вирішення однієї з причин виникнення дефіциту піввагонів в Україні – їх пошкодження партнерами Укрзалізниці (у першу чергу портами) внаслідок застосування грейферів¹ при розвантаженні.

Грейфери застосовуються для вивантаження вугілля, окатиша, марганцевої руди, коксу, солі, глини, купоросу та інших сипких вантажів. Навіть дотик грейфера до кузова піввагона призводить до втрати конструкційної міцності, а деформації, що виникають при цьому, накопичуються й викликають згодом незаплановані ремонти та скорочення терміну служби вагонів. Більшість таких пошкоджень припадає на зимові місяці, коли вантаж надходить на розвантаження заledenілим, а порти за відсутності "теплеків" та інших пристроїв для розморожування вимушені грейферами розбивати вантаж, пошкоджуючи вагон. Все це призводить до того, що Укрзалізниця вимушена проводити понад 20 тисяч незапланованих ремонтів на рік. Якщо врахувати, що вартість такого ремонту складає від 500 до 1500 грн., вагон вилучається для ремонту в середньому на п'ять діб, скорочується термін його експлуатації, то збитки залізниць є дуже відчутними. При цьому значно знижується безпека перевезення – пошкоджений вагон у складі потягу може стати причиною аварії.

До початку реформи залізничної галузі, коли вагони Укрзалізниці мали статус інвентарних, застосування грейферів не обмежувалося, пошкоджені вагони йшли до ремонту, а порти сплачували штрафи. Однак

передача парку вагонів у приватну власність може призвести до того, що їх господарі будуть більш акуратно ставитися до свого майна, для чого намагатимуться обмежити чи навіть запобігти перевезення насипних вантажів та віддадуть перевагу іншій продукції, під час розвантаження якої вагони не пошкоджуються. Це, у свою чергу, може спричинити значне скорочення вантажних перевезень, в тому числі міжнародних і транзитних, адже насипні вантажі складають переважну частину залізничних перевезень.

Вирішення цієї проблеми складається з кількох аспектів. Оскільки альтернативою грейферам є використання вагоноперекидачів та підвищених колій, необхідно прийняття та виконання фінансово обґрунтованої програми оснащення портів вказаними пристроями, а це потребує від держави активної інвестиційної підтримки, оскільки порти в Україні є державними підприємствами. До речі, серед українських портів вагоноперекидачами сьогодні оснащено єдине підприємство – порт Южний.

Поряд з технічним оновленням розвантажувальної техніки доцільним є підвищення матеріальної відповідальності портів за псування вагонів. Згідно із ст. 124 Статуту залізниць за пошкодження вагонів відправник, одержувач, порт, підприємство (організація) несуть матеріальну відповідальність перед залізницею у розмірі фактично заподіяної шкоди. Однак недоотриманий прибуток за той час, коли вагон простоював на ремонті, залізниця не відшкодовується. Ми вважаємо доцільним запровадити механізм адекватної компенсації збитків шляхом внесення відповідних змін у Статут залізниць України і Правила перевезення вантажів навалом і насипом.

Додатково слід вдосконалити норми ГОСТу 22235-76 "Вагони вантажні магістральних залізниць колії 1520 мм. Загальні вимоги із забезпечення збереження при здійсненні навантажувально-розвантажувальних і маневрових робіт", у п. 1.2.10 якого зазначено, що грейферне розвантаження піввагонів, як виняток, допускається при перевезенні вантажів у залізнично-водному сполученні за умови забезпечення збереження вагонів. В інших випадках розвантаження грейфером допускається за дозволом державного органу управління залізницями.

У Російській Федерації зазначений стандарт було замінено на ГОСТ 22235-2010, який заборонив грейферне розвантаження вагонів і дозволяє його, як виняток, лише на період до розвантаження через люки або на вагоноперекидачах при видачі спільного дозволу залізничної адміністрації та власника вагону. Арбітражні суди РФ підтримують позицію залізниць та забороняють портам грейферне розвантаження без дозволу залізниці та власника вагонів [4]. В Україні доцільно врахувати

¹ Грейфер - пристрій до підйомного крану у вигляді великого залізного ковша для захвату й вивантаження сипких вантажів.

такий позитивний досвід та внести відповідні зміни до ГОСТу 22235-76 чи викласти його у новій редакції.

Як додатковий інструмент можна запровадити страхування збереження вагонів і контейнерів, а також ліцензування діяльності з виконання вантажно-розвантажувальних і перевалочних робіт. Це дозволить певним чином впорядкувати діяльність партнерів залізниці та вимусить їх обережно поводитися з вантажними вагонами.

Література

1. Кудрицька Н.В. Ймовірнісний методологічний підхід до оновлення транспортних засобів / Н.В. Кудрицька // Залізничний транспорт України.– 2010.– №1.– С. 52-54.
2. Стратегічні напрями розвитку транспортної галузі України у післякризовий період / Прейгер Д.К., Собкевич О.В., Ємельянова О.Ю.; за ред. Я.А. Жаліла.– К.: НІСД, 2011.– 48 с.
3. Решение Арбитражного суда Хабаровского края Российской Федерации от 28 декабря 2011 г. по делу № А73-12590/2011 / Официальный сайт Федеральной службы по надзору в сфере транспорта. [Електронний ресурс].– Режим доступу: www.rostransnadzor.ru/railway/laws/Reshenie_suda.pdf.

УДК 341.226 (91) (043.2)

Козирєва В.П.,
к.ю.н., доцент,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ВИРІШЕННЯ СПОРІВ, ЯКІ ВИНИКАЮТЬ З ВІДНОСИН МІЖНАРОДНОГО ПОВІТРЯНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ

Однією з найбільш важливих та складних проблем, які цивільна авіація поставила перед правовою наукою є відповідальність авіаперевізника та експлуатанта повітряного судна, яка полягала в обов'язку відшкодувати спричинену ним шкоду.

Багаточисельні норми, які часто по-різному регулюють однакові положення, тільки ускладняли вирішення питань про відповідальність за шкоду при здійсненні міжнародних польотів та авіаперевезень. Міжнародні повітряні сполучення, як жоден інший вид транспорту, вимагали одноманітного регулювання відповідальності перевізника та експлуатанта повітряного судна.

Так, при визначенні відповідальності перевізника перед пасажиром може виявитися, що держава реєстрації повітряного судна і держава, громадянином якої є потерпіла особа, не співпадають, пункти відправлення та призначення знаходяться в третіх країнах, а сам випадок, який послугував підставою виникнення відповідальності, стався на території якоїсь іншої держави, а фактичний перевізник між іншою національністю, ніж за перевізник за договором (наприклад у випадку оренди повітряного судна однією авіакомпанією у іншій).

Вище зазначена презумпція вини перевізника робить необов'язковим зверненням потерпілого до суду. Якщо потерпілий пред'являє перевізнику належним чином оформлені документи, які підтверджують суму спричиненої шкоди, то перевізник, як правило, виплачує цю суму. Однак, якщо перевізник відмовляється відшкодувати всю шкоду, або зменшує розмір заявленої ним суми, потерпілий може звернутися до суду.

Відповідно до статті 29 Монреальської конвенції 1999 року, під час перевезення пасажирів, багажу та вантажу будь-який позов стосовно заподіяної шкоди, незалежно від його підстави, чи то на підставі цієї Конвенції, договору, у зв'язку з правопорушенням або на будь-якій іншій підставі, може поданий лише відповідно до умов і меж відповідальності, які передбачені цією Конвенцією, без шкоди для визначення кола осіб, що мають право на позов, та їхніх відповідних прав. При будь-якому такому позові штрафи, штрафні санкції чи будь-які інші виплати, що не стосуються компенсації фактичної шкоди, не підлягають стягненню [1].

Монреальська конвенція 1999 року передбачає обов'язковий претензійний порядок врегулювання розбіжностей між одержувачем вантажу або багажу та перевізником. Строк позовної давності встановлений в два роки з моменту прибуття повітряного судна за призначенням. Конвенція 1999 року передбачає множинність юрисдикцій (конкуруючу юрисдикцію) щодо позовів до перевізників, які пред'являються до державних судів. Позов має бути пред'явлений за вибором позивача в межах території однієї з держав-учасниць або до суду за місцем проживання перевізника, за місцем його головного комерційного підприємства або за місцем його комерційного підприємництва, за допомогою якого було укладено договір, або до суду місця призначення перевезення.

"Комерційна угода" означає угоду між перевізниками, крім агентської угоди, що стосується надання ними спільних послуг, пов'язаних з повітряними перевезеннями пасажирів.

Монреальська конвенція 1999 року передбачає можливість передачі спору на арбітражний розгляд на підставі арбітражної угоди сторін, але тільки стосовно договору перевезення вантажу. Згідно зі ст. 33 Кон-