

автомобільним перевізникам, які здійснюють перевезення пасажирів на договірних умовах, послуги, пов'язані з відправленням та прибуттям автобусів згідно з розкладом руху. Тому, автостанційні послуги, що надаються автомобільним перевізникам та пасажиром, характеризується ознаками товару

Товарні межі ринку визначаються шляхом формування групи взаємозамінних товарів, у межах якої споживач за звичайних умов може легко перейти від споживання одного товару до споживання іншого. За результатами аналізу переліків обов'язкових автостанційних послуг, які відповідно до ст. 36 Закону України "Про автомобільний транспорт" надаються пасажиром та перевізнику, можна дійти висновку, що за своїми споживчими характеристиками, колом споживачів, складовими витрат та ціною групи послуг, які не є взаємозамінними між собою, сформувалися два різні за своїми товарними межами ринки: 1) обов'язкових автостанційних послуг, які надаються автомобільним перевізникам; 2) обов'язкових автостанційних послуг, які надаються пасажиром.

На сьогодні суб'єкти господарювання, які діють на ринку автостанційних послуг, це суб'єкти господарювання приватної форми власності, що утворилися на базі колишніх регіональних територіально-виробничих об'єднань автомобільного транспорту та управління пасажирського транспорту. У державній власності перебувають лише автостанції, які розташовані в межах міста Києва та Київської області, та входять як структурні підрозділи до складу державного підприємства "Київпассервіс". На сьогодні до "Київпассервісу" входить Київський автовокзал і 24 автостанції, з яких 5 розміщені в Києві, а 19 – у Київській області, а основна мета діяльності підприємства – надання автостанційних послуг населенню й пасажиром, а також автомобільним перевізникам при виконанні перевезень пасажирів на регулярних автобусних маршрутах загального користування. Як повідомляє прес-центр Антимонопольного комітету України від 10 травня 2012 року, Київське обласне територіальне відділення Антимонопольного комітету оштрафувало державне підприємство "Київпассервіс" на 50 тис. гривень за зловживання монополістичним становищем. Відділенням було встановлено, що підприємство стягувало зі споживачів економічно необґрунтовану плату за автостанційні послуги.

У більшості випадків автостанції та автовокзали є структурними підрозділами без права юридичної особи, які входять до складу об'єднань автостанцій, створених у формі акціонерних товариств та товариств з обмеженою відповідальністю, до складу яких входять касові пункти; виробничі дільниці з обслуговування та ремонту автостанцій-

них споруд, обладнання, засобів зв'язку та екіпіровки; служба торгівлі та громадського харчування тощо. Із перелічених підрозділів лише автостанції надають повний комплекс автостанційних послуг.

При визначенні територіальних меж ринку автостанційних послуг хибними є міркування про те, що саме територія автостанції як конкретного виробничо-технологічного комплексу, окреслює такі межі. Власне територіальні межі ринку автостанційних послуг можуть визначатися в залежності від особливостей маршруту певного виду сполучення. Організатор перевезень, визначаючи схему маршруту, враховує попит жителів певного населеного пункту/пунктів на цей вид сполучення, обирає автостанції (у тому числі транзитні) відповідного кладу, які надаватимуть послуги пасажиром та перевізникам на маршруті. Тому вважаємо, що визначення територіальних меж ринку автостанційних послуг не можливе без врахування виду сполучення, на якому діє перевізник і який обслуговує пасажиром.

Література

1. Базік О., Фесенко М. Антиконтурентні узгоджені дії на ринку перевезень пасажирів автомобільним транспортом загального користування / О. Базік., М. Фесенко // Конкуренція. Вісник Антимонопольного комітету України.– 2007. № 2 (25).– С. 35-38.

2. Валітов С.С. Становлення та розвиток антимонопольно-конкурентного законодавства України : автореферат дис.. докт. юрид.наук : спец. 12.00.04 "Господарське право, господарсько-процесуальне право" / С.С. Валітов.– Донецьк, 2010.– 34 с.

УДК 339:341.16 (043.2)

Яцишин М. Ю.,
викладач,
Засць О.А.
студентка,

Національний авіаційний університет, м. Київ, Україна

ОСОБЛИВОСТІ ПРАВОВОГО РЕГІЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ НЕБЕЗПЕЧНИХ ВАНТАЖІВ

Транспорт, як зазначається у статті 1 Закону України "Про транспорт" від 10.11.1994 року, є однією з найважливіших галузей суспільного виробництва і покликаний задовольняти потреби населення та суспільного виробництва в перевезеннях. З огляду на це, надзвичайно

актуальним є питання ефективності нормативно-правового регулювання даної галузі, що досягається, зокрема, через реалізацію міжнародних стандартів у національне законодавство. Особливі, підвищені вимоги повинні пред'являтися до нормативно-правових актів національної правової системи у сфері перевезення небезпечних вантажів. Прогалини у правовому регулюванні зазначеної сфери загрожують людському життю, здоров'ю та навколишньому середовищу. Перевезення небезпечних вантажів з мінімальним ризиком можливо лише за умови тісної взаємодії міжнародного та внутріньодержавного права, що досягається лише шляхом реалізації норм міжнародних договорів у національному законодавстві.

На сучасному етапі розвитку система міжнародного регулювання перевезення небезпечних вантажів достатньо складна. До неї входять: Рекомендації ООН з перевезення небезпечних вантажів: Типові правила; Погоджена на глобальному рівні система класифікації безпеки та маркування хімічних речовин (СНС); Правила безпечного перевезення радіоактивних матеріалів; Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ADR = ДОПОГ); Європейська угода про міжнародні перевезення небезпечних вантажів по внутрішнім водним шляхам (AND = ВОПОГ); Технічні інструкції з безпечного перевезення небезпечних вантажів у повітрі ІКАО; Правила перевезення небезпечних вантажів IATA; Правила міжнародного перевезення небезпечних вантажів по залізничній дорозі (RID); Міжнародна конвенція з охорони людського життя на морі (СОЛАС-74); Міжнародна конвенція з попередження забруднення із суден (МАРПОЛ); Міжнародний кодекс морського перевезення небезпечних вантажів (МК МПНВ); Кодекс безпечної практики перевезення незорнових навалочних вантажів (BC Code); Правила безпечного перевезення радіоактивних речовин МАГАТЕ; Угоди СНД про основні принципи співробітництва в галузі мирного використання атомної енергії.

Зазначені міжнародно-правові акти містять уніфіковані матеріально-правові норми, які зазвичай регулюють вимоги до перевізної документації, порядку приймання вантажу до перевезення та його видачі у пункті призначення, умови відповідальності перевізника, процедуру заявлення претензій і позовів і т.д. Особливої актуальності такі норми набувають при міжнародних перевезеннях небезпечних вантажів в умовах виникнення колізій між національними законодавствами окремих держав. Водночас, більшість із зазначених актів мають рекомендаційний характер, а отже не встановлюють імперативних приписів щодо перевезень небезпечних вантажів.

До системи законодавства України у сфері перевезень небезпечних вантажів входять дві групи актів. Так, в першу чергу, слід виокремити нормативно-правові акти загального характеру, що регулюють загальні положення щодо перевезень та визначають економічні, правові, організаційні та соціальні основи діяльності транспорту (Наприклад, Конституція України, Цивільний кодекс України, Господарський кодекс України, Закон України "Про транспорт" та ін.). Однак, в даному дослідженні ми більш детально зосередимо увагу на другій групі – спеціальних нормативно-правових актах, що встановлюють норми виключно у сфері перевезень небезпечних вантажів. До них, зокрема, належать: Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів" від 06.04.2000 року; Порядок проведення спеціального навчання працівників суб'єктів перевезення небезпечних вантажів, затверджений постановою КМУ від 31.10.2007 року; Правила дорожнього перевезення небезпечних вантажів, затверджені наказом МВС України від 26.07.2004 року; ДСТУ 4500 – 1: 2007 Вантажі небезпечні. Терміни та визначення понять; ДСТУ 4500 – 3: 2006 Вантажі небезпечні. класифікація; ДСТУ 4500 – 4: 2006 Вантажі небезпечні. Методи випробування; ДСТУ 4500 – 5: 2005 Вантажі небезпечні. маркування; ДСТУ 3180 – 95: Пестициди. Терміни та визначення.

Важливим кроком у формуванні національної правової системи у сфері перевезення небезпечних вантажів став Закон України "Про приєднання України до Європейської угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)". Окрім зазначеного акту, Україна є учасником Угоди між Урядом України, Урядом Угорської Республіки і Урядом Російської Федерації про співробітництво в галузі транспортування ядерного палива між Угорською Республікою і Російською Федерацією через територію України від 29 грудня 1992 р. Вказаний договір деталізує норми Угоди про основні принципи співробітництва в галузі мирного використання атомної енергії, підписаної державами-учасницями СНД у Мінську 26 червня 1992 р.

Проаналізувавши систему міжнародних та національних нормативно-правових актів у сфері перевезення небезпечних вантажів приходимо до висновку, що дана система є достатньо складною і розгалуженою та в загальному відповідає принципам економічної доцільності, нейтральності у відношенні конкуренції для всіх учасників перевезення небезпечних вантажів, необхідності міжнародного погодження норм та гармонізації з міжнародними угодами, а також можливості застосування для різноманітних видів транспорту. Водночас, важливим, на нашу думку, є подальший прогресивний розвиток правових норм у виокремленій сфері. Першочерговим завданням для національної системи права

Література

1. Закон України "Про транспорт" від 10.11.1994 // Відомості Верховної Ради України.– 1994.– № 51.– С. 446
2. Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів від 06.04.2000 // Відомості Верховної Ради України.– 2000.– № 28,– С. 222

1. Закон України "Про транспорт" від 10.11.1994 // Відомості Верховної Ради України.– 1994.– № 51.– С. 446

2. Закон України "Про перевезення небезпечних вантажів від 06.04.2000 // Відомості Верховної Ради України.– 2000.– № 28,– С. 222

This image shows a single sheet of white paper with horizontal blue or grey ruling lines. The lines are evenly spaced and run across the width of the page. There are no margins, text, or other markings on the paper.