

тегорії осіб, які мають необхідний для цього обсяг правосуб'єктності.

Учасників договірних відносин у сфері транспорту умовно можна поділити на дві категорії: 1) безпосередні учасники (як сторони відповідних договорів); 2) опосередковані учасники (здійснюють регулювання договірних відносин, координацію дій безпосередніх учасників договірних відносин) [4].

Безпосередніми учасниками договірних відносин у сфері транспорту є: 1) транспортні підприємства (індивідуальні підприємці, що здійснюють перевезення та надають інші транспортні послуги); 2) суб'єкти господарювання, інші учасники господарських відносин, на користь та/або на замовлення яких надаються відповідні транспортні послуги.

Відповідно до ст. 6 Закону України "Про транспорт" перевезення вантажів, надання інших транспортних послуг, експлуатація і ремонт шляхів сполучення здійснюється залізницями, пароплавствами, портами (пристанями), автомобільними, авіаційними, дорожніми підприємствами та організаціями, якщо це передбачено їх статутами [2]. У ч. 3 ст. 306 Господарського кодексу України згадується, крім вищезазначених організацій, космічний, трубопровідний транспорт та інші види транспорту [1].

Транспортні організації (індивідуальні підприємці – у випадках, не заборонених законом) повинні мати відповідні ліцензії на здійснення перевезень відповідним видом транспорту, порядок отримання яких регулюється Законом України "Про ліцензування певних видів господарської діяльності".

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 як головний (провідний) орган цієї системи; підпорядковані Міністерству інфраструктури: Державна адміністрація залізничного транспорту України (Укрзалізниця); Державна авіаційна служба України, Департамент автомобільного транспорту, Державний департамент морського і річкового транспорту, Державна спеціальна служба транспорту [4].

Відповідно до Положення про Міністерство інфраструктури України основними завданнями цього органу є:

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сферах транспорту, використання повітряного простору України, туризму, діяльності курортів, дорожнього господарства, надання послуг поштового зв'язку;

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері підготовки та реалізації в Україні інфраструктурних проектів для виконання завдань і заходів з підготовки та проведення в Україні міжнародних спортивних подій;

- формування та забезпечення реалізації державної політики у сфері безпеки руху, навігаційно-гідрографічного забезпечення судноплавства, торговельного мореплавства [3].

Таким чином, учасниками транспортних договірних відносин є не лише суб'єкти господарювання, а й органи державної влади.

Література

1. Господарський кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 436-IV // Відомості Верховної Ради України.– 2003.– № 18.– Ст. 144.
2. Про транспорт: Закон України від 10.11.1994 р. № 232/94-ВР // Відомості Верховної Ради України.– 1994.– № 51.– Ст. 446.
3. Про Положення про Міністерство інфраструктури України: Указ Президента України від 12.05.2011 р. № 581/2011 // Офіційний вісник України.– 2011.– № 37.– Ст.49.
4. Вінник О.М. Господарське право: Курс лекцій / О.М. Вінник.– К.: Атіка, 2004.– 624 с.

УДК 346.463 (043.2)

Деркач Е.М.,
к.ю.н.,

Донецький національний університет, м. Донецьк, Україна

ПРО ЕЛЕКТРОННИЙ ДОКУМЕНТООБІГ ПРИ ЗДІЙСНЕННІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ТА ЙОГО ЗАСТОСУВАННЯ У СФЕРІ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ

В умовах формування глобальної інформаційно-економічної системи Інтернет стає не лише комунікаційною технологією швидкого обміну інформацією, а і засобом укладення господарських договорів [1].

З метою підвищення оперативності роботи залізничного транспорту та підприємств, що користуються його послугами, з 1 липня 2011 року запроваджено електронний документообіг при перевезенні вантажів залізничним транспортом у внутрішньому сполученні. У його основі лежить обмін даними автоматизованих систем залізниці і клієнта із застосуванням електронного цифрового підпису, яким буде засвідчуватися електронна накладна. Електронна накладна є новою формою перевізної

го документа, який розроблено на базі міжнародного перевізного документа ЦИМ/СМГС. При цьому скасовано комплект перевізних документів, який складався з чотирьох бланків (дорожня відомість, корінець дорожньої відомості та квитанція про приймання вантажу) [2]. На залізничному транспорті накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь одержувача; договором застави вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення; перевізним документом, який супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу; відіграє роль квитанції про приймання вантажу до перевезення.

Слід зазначити, що електронний документообіг у сфері залізничного транспорту застосовується не лише до накладної, а й до інших документів. Електронні документи застосовуються на усіх етапах перевізного процесу – від узгодження заявки до моменту отримання вантажу. За допомогою Інтернет у сфері залізничного транспорту наразі здійснюється узгодження договорів, обробка заявок, оформлення та обробка перевізних документів.

Запровадження електронного документообігу здійснювалося в Україні поетапно. Вантажовласникам був наданий перехідний період до 1 вересня 2011 р. для вирішення питань, пов'язаних з переходом на систему оформлення перевізних документів в електронному вигляді через автоматизовану систему залізничного транспорту – АС Клієнт УЗ. Для підключення до АС Клієнт Укрзалізниці протягом зазначеного періоду клієнтам необхідно було укласти додаткову угоду про обмін електронними документами з Укрзалізницею, отримати електронний цифровий підпис в Акредитованому центрі сертифікації ключів Укрзалізниці або іншому сертифікованому в Україні центрі видачі ЕЦП.

Крім безумовних переваг електронного документообігу (зменшення часу на формування, передачу та обробку документів; скорочення простою вагонів, витрат на оформлення та обробку перевізних документів тощо), запровадження електронного документообігу у сфері залізничного транспорту супроводжувалося певними проблемами не лише технічного характеру, а і правового.

У зв'язку з запровадженням електронного документообігу у сфері залізничних перевезень вантажів згідно з наказом Міністерства інфраструктури України № 138 від 08.06.2011 року було внесено зміни до відповідних розділів Правил перевезення вантажів. Відповідно до Правил оформлення перевізних документів, на кожну відправку вантажу

відправник надає станції відправлення накладну (комплект перевізних документів) у паперовому або електронному вигляді (із застосуванням електронного цифрового підпису) (ст. 6, 23, 24 Статуту залізниць України). Проте у зазначених пунктах Статуту залізниць України відповідних змін щодо запровадження електронного документообігу не передбачено. Отже, встановлення правил використання електронних документів у господарській діяльності у сфері залізничного транспорту здійснюється на рівні індивідуального регулювання (за допомогою угод про використання електронної форми договору, електронного підпису). Проте правовий порядок потребує окреслення меж індивідуально-правового регулювання. Тим більше, що договір про організацію перевезень вантажів і проведення розрахунків за перевезення та надані залізницею послуги, до якого потрібно укласти додаткову угоду щодо електронного документообігу, є типовим договором (додаток 1 до Правил розрахунків за перевезення вантажів), тому і умови додаткової угоди слід було б визначити на рівні відповідного законодавства. Крім цього, незрозумілим залишається питання порядку засвідчення паперової копії електронної накладної для звернення до суду та визнання її юридичної сили.

У Господарському кодексі України та Цивільному кодексі України відсутні спеціальні норми, які визначали б особливості укладення договорів в електронній формі. Норми Цивільного кодексу України виходять із допустимості електронної форми правочину, в тому числі договору, у випадках, передбачених у законі, або за умови наявності письмової сторін майбутнього правочину. Положення українського законодавства про електронний документообіг теж не встановлюють цих особливостей, надаючи можливість врегулювати відповідні питання у договорі.

Можливість складення електронної транспортної накладної передбачено у вітчизняному законодавстві щодо інших видів транспорту, зокрема, повітряного та морського транспорту (п. 101 ст. 1, ст. 98 Повітряного кодексу України, абз. 1 розд. 3, п. 6.1.1, 6.1.2, 6.2.1 Правил повітряних перевезень вантажів; п. 3.3 наказу Міністерства інфраструктури України від 18.10.2012 року "Про внесення змін до Правил оформлення вантажних перевізних документів на перевезення морським транспортом"). У Модельному законодавчому акті "Устав железных дорог", прийнятому на тринадцятому пленарному засіданні Міжпарламентської Асамблеї держав-учасниць СНД (Постанова № 13-5 від 3 квітня 1999 року), також передбачено можливість укладення договору перевезення вантажу в електронній формі.

Підсумовуючи вищевикладене, доходимо висновку, що доцільним є

законодавче закріплення (на рівні Господарського кодексу України, Статуту залізниць України) можливості та особливостей укладення господарських договорів у сфері залізничного транспорту в електронній формі, порядку засвідчення паперової копії електронної накладної для звернення до суду та визнання її юридичної сили.

Література

1. Мілаш В.С. Правові аспекти укладення договорів суб'єктами господарювання в мережі Інтернет // Вісник господарського судочинства.– 2011.– № 4.– С. 67 – 78.

2. Запара В.М., Потурнак Т.М. Зміни в документообігу при вантажних перевезеннях з використанням електронного перевізного документа // Збірник наукових праць УкрДАЗТ.– 2011.– Вип. 126.– Ст. 276 – 279.

УДК 346.656 (043.2)

Кадала В.В.,
к.ю.н.,

Донецький юридичний Інституту МВС України, м. Донецьк, Україна

ЩОДО ОКРЕМИХ ПИТАНЬ, ВРЕГУЛЬОВАНИХ ЗАКОНОМ УКРАЇНИ "ПРО МОРСЬКІ ПОРТИ"

Нещодавно прийнятий Закон України "Про морські порти" (далі – Закон "Про порти") був покликаний визначити правові, економічні та організаційні основи діяльності в морських портах України [1]. Проте, його прийняття викликало багато питань та суперечностей.

З одного боку, на прийняття цього закону галузь чекала вже давно. І як відзначають деякі автори, цей закон дозволив вирішити задачі щодо розділу функцій в морських портах, залучення інвестицій в інфраструктуру портів, впорядкування управління та планування портового господарства та лібералізації тарифів на портові послуги [2, 3, с. 64 – 65].

З іншого ж боку, критики Закону "Про порти" вказують, що вирішуючи деякі відомі проблеми, цей закон створив велику кількість нових. Так, С. Горчаков відзначає, що Закон "Про порти" порушує гарантії місцевого самоврядування в частині розпорядження землею, адже відповідно до Закону землями портів буде розпоряджатися Уряд, а не місцеві ради [4].

В свою чергу, приватний власник морських терміналів "Нібулон" відзначає такі вади прийнятого Закону, як створення державного підприємства-монополіста – Адміністрації морських портів України,

яке наділено ознаками органа державної влади і всупереч Конституції України буде здійснювати контроль та нагляд за діяльністю підприємств недержавного сектора економіки. Також відзначається, що негативний вплив відчують підприємства морського транспорту, розташовані за межами існуючих морських портів, адже згідно прийнятому закону за рішенням Кабінету Міністрів України об'єкти морського транспорту, що існують окремо від державних морських портів увійдуть до складу морського порту та будуть його частинами, при цьому власники таких терміналів будуть позбавлені права отримати у користування ділянки, що розташовані біля акваторії для обслуговування причалів та інших гідротехнічних споруд, а також для виконання навантажувально-розвантажувальних робіт, обслуговування вантажів, суден та пасажирів [5].

Такий стан речей може призвести до негативних наслідків та погіршанню існуючого положення підприємств морського транспорту, які знаходяться поза існуючих морських портів – державних, монополізації ринків вантажно-розвантажувальних робіт та суміжних ринків, а також до погіршення інвестиційного клімату в галузі морського транспорту та захищеності приватних інвестицій.

Що ж стосується інших неоднозначних положень Закону, то тут слід відзначити, що відповідно до ст. 25 Закону об'єктами приватизації є єдині майнові комплекси державних підприємств та акції публічних акціонерних товариств, акції, які належать державі в уставному капіталі господарських товариств. Передбачено, що єдині майнові комплекси державних підприємств та 100% акцій уставного капіталу публічних акціонерних товариств підлягають продажу на конкурентних принципах. Тобто цією статтею відбувається підміна законів, які стосуються приватизації.

Також, на наш погляд, нечітко прописаний механізм організації роботи в морському порту під час виникнення надзвичайних ситуацій техногенного чи природного характеру. Так, відповідно ч.6 ст. 12 Закону "Про порти" якщо внаслідок виникнення надзвичайної ситуації у морському порту або морському терміналі накопичилася така кількість нерозвантажених транспортних засобів, яка унеможливило подальшу нормальну роботу морського порту або морського терміналу, адміністрація морських портів України за погодженням з власниками (користувачами) морських терміналів і портовими операторами має право запровадити тимчасові обмеження на ввезення до окремих об'єктів (місць) на території морського порту або морського терміналу певних видів вантажів певними видами транспорту до нормалізації роботи в морському порту.

По-перше, не наведено критеріїв визначення надзвичайної ситуації.