

**Р. Б. Сірко**канд. юрид. наук, доцент, доцент кафедри юриспруденції  
Чернівецького інституту Міжнародного гуманітарного Університету

## ЩОДО ОКРЕМИХ ПИТАНЬ ОСОБЛИВОСТЕЙ ЗДІЙСНЕННЯ ПРОЦЕСУ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ЗАЛІЗНИЧНИМ ТРАНСПОРТОМ

При стрімкому динамічному розвитку суспільних відносин виникає нагальна потреба адекватного правового регулювання, вдосконалення концептуальних основ розвитку правової системи, відмови від практики хаотичного внесення численних змін і доповнень до чинного законодавства з ініціативи відомств і окремих державних органів. Глобальні масштаби соціально-економічних, суспільно-політичних реформ, установка вступити до числа найбільш конкурентоздатних країн світу обумовлюють необхідність вироблення єдиних науково-обґрунтованих підходів до реалізації намічених пріоритетів.

Чинне законодавство, що забезпечує функціонування правової системи країни відповідно до Конституції, загальноvizнаних принципів і норм міжнародного права, вимагає подальшого розвитку, поетапного вдосконалення чинних законів, а також прийняття нових нормативних правових актів, що відповідають вимогам подальшої демократизації суспільства та завданням його соціально-економічного розвитку. Надзвичайно важливе значення має реалізація конституційних ідей правової, соціальної держави та цивільного суспільства.

Проведені в країні перетворення і процеси відновлення і модернізації пов'язані з новою роллю закону і права. Реформи в політичній, економічній сферах супроводжуються стрімким оновленням системи права і системи законодавства зокрема. Закон поступово займає провідне становище в правовому регулюванні сфер життя держави і суспільства. Однак в результаті стрімкого розвитку системи законодавства виникає певний диспаритет між різними видами нормативних правових актів, оскільки процес створення національної правової системи йде і йшов складно і суперечливо. У зв'язку з цим ставиться питання про підвищення вимог до внутрішнього єдності, органічності та цілісності правової системи.

Правові відносини, що виникають з перевезення залізничним транспортом, які виникають між відправником і транспортною організацією, що здійснює ці перевезення, нині регулюються як в національних системах права, так і шляхом прийняття державами уніфікованих міжнародних норм. У цих відносинах транспортна організація виступає як активна сторона зобов'язання з перевезень, що грає основну роль в процесі перевезення залізничним транспортом. Ця роль дозволяє говорити про такий суб'єкт майнових відносин, як перевізник.

Перевезення залізничним транспортом являє собою організаційно і технічно складний процес, що складається з ряду послідовних, пов'язаних між собою технологічних операцій, метою якого є переміщення вантажу, товарів, багажу, пасажирів тощо. У процесі здійснення своєї діяльності залізниці вступають у взаємозв'язки як зі своїми клієнтами, так і з іншими транспортними підприємствами, що оформлюється відповідними договорами.

Головною запорукою належного виконання договору перевезення вантажів залізничним транспортом є правильне заповнення накладної (комплекту перевізних документів) з урахуванням всіх вимог, передбачених Статутом залізниць України та Правилами перевезення вантажів. Залізницям необхідно здійснювати необхідний контроль за дотриманням порядку приймання вантажів до перевезення та правильністю заповнення перевізних документів. Потребує подальшого удосконалення правове регулювання порядку приймання вантажів до перевезення, яке є невід'ємною частиною складного процесу укладання договору перевезення вантажу.

**Ключові слова:** перевезення, залізничний транспорт, реформування, відносини з перевезення залізничним транспортом, статут залізниці, договір перевезення залізничним транспортом, зобов'язання, залізниця, транспорт.

**Постановка проблеми.** При стрімкому динамічному розвитку суспільних відносин виникає нагальна потреба адекватного правового регулювання, вдосконалення концептуальних

основ розвитку правової системи, відмови від практики хаотичного внесення численних змін і доповнень до чинного законодавства з ініціативи відомств і окремих державних органів.

Глобальні масштаби соціально-економічних, суспільно-політичних реформ, установка вступити до числа найбільш конкурентоздатних країн світу обумовлюють необхідність вироблення єдиних науково-обґрунтованих підходів до реалізації намічених пріоритетів.

Чинне законодавство, що забезпечує функціонування правової системи країни відповідно до Конституції, загальноєвропейських принципів і норм міжнародного права, вимагає подальшого розвитку, поетапного вдосконалення чинних законів, а також прийняття нових нормативних правових актів, що відповідають вимогам подальшої демократизації суспільства та завданням його соціально-економічного розвитку. Надзвичайно важливе значення має реалізація конституційних ідей правової, соціальної держави та цивільного суспільства.

**Аналіз останніх досліджень і публікацій, в яких започатковано розв'язання даної проблеми.** Теоретичну основу дослідження склали наукові праці таких науковців, як С.С. Алексєєв, А.Г. Биков, Г.С. Гуревич, О.В. Дзера, А.С. Довгерт, В.А. Єгізаров, А.Д. Кейлін, Н.С. Ковалевська, В.В. Луць, О.Л. Маковський, Я.І. Рапорт, А.М. Рубін, Г.П. Савічев, О.М. Садіков, Є.О. Харитонов, М.Є. Ходунов, Я.М. Шевченко, Г.Ф. Шершеневич та інших.

**Мета статті.** Метою статті є висвітлення окремих питань здійснення процесу перевезення залізничним транспортом, що є технічно складним та маючим свої певні особливості.

**Викладення основного матеріалу.** Робта з реалізації конституційних ідей правової держави та цивільного суспільства з метою створення необхідних умов для розвитку правовідносин в сфері залізничних перевезень, здійснюється державними органами.

Український уряд вживає дієвих заходів щодо покращення правового становища у державі, у зв'язку з чим, з урахуванням досвіду іноземних держав в нашій державі проводяться реформи у всіх галузях. Ці реформи направлені на покращення соціально-економічного, а також правового стану в державі шляхом уніфікації норм та положень різних інститутів права, зокрема таких елементів інституту цивільного права – транспортного та договірної права. Вивчення питань регулювання договірних правовідносин щодо здійснення перевезень на транспорті, хоч і неодноразово розглядалось і нині є актуальним. Однією з важливих категорій у цивільному законодавстві України є належне правове регулювання перевезень вантажів, багажу, ван-

тажобагажу пасажирів і пошти, законодавче регулювання порядку укладання та припинення договорів про здійснення перевезень, а також регулювання відповідальності сторін за договором перевезення.

Проведені в країні перетворення і процеси відновлення і модернізації пов'язані з новою роллю закону і права. Реформи в політичній, економічній сферах супроводжуються стрімким оновленням системи права і системи законодавства зокрема. Закон поступово займає провідне становище в правовому регулюванні сфер життя держави і суспільства. Однак в результаті стрімкого розвитку системи законодавства виникає певний диспарат між різними видами нормативних правових актів, оскільки процес створення національної правової системи йде і йшов складно і суперечливо. У зв'язку з цим ставиться питання про підвищення вимог до внутрішнього єдності, органічності та цілісності правової системи.

Досвід зарубіжних країн показує, що в процесі розвитку законодавства необхідно узгоджене рішення двох головних завдань – суворіше пов'язувати його з проведеними реформами, досягненням цілей економічного, політичного і соціального розвитку, з одного боку, і забезпечувати цілісність, і чітку структуру законодавства, мобільність і стійкість його галузей – з іншого. У забезпеченні розвитку законодавства як цілісної і збалансованої системи визначальну роль відіграють фундаментальні основи законотворчої діяльності, в їх числі принцип соціально-економічної і політичної обумовленості, принцип адекватного відображення соціальних потреб, принцип нормативно-правової збалансованості, принцип державного гарантування дотримання законодавчих норм.

Правові відносини, що виникають з перевезення залізничним транспортом, які виникають між відправником і транспортною організацією, що здійснює ці перевезення, нині регулюються як в національних системах права, так і шляхом прийняття державами уніфікованих міжнародних норм. У цих відносинах транспортна організація виступає як активна сторона зобов'язання з перевезень, що грає основну роль в процесі перевезення залізничним транспортом. Ця роль дозволяє говорити про такий суб'єкт майнових відносин, як перевізник. Так, наприклад, ЦК України [5] визначає «договір перевезення як угоду, в силу якої транспортна організація (перевізник) зобов'язується доставити ввірений їй відправником вантаж до пункту призначення

і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі (одержувачу), а відправник зобов'язується сплатити за перевезення вантажу встановлену плату» (ст. 909 ЦК України) [5].

Перевезення залізничним транспортом являє собою організаційно і технічно складний процес, що складається з ряду послідовних, пов'язаних між собою технологічних операцій, метою якого є переміщення вантажу, товарів, багажу, пасажирів тощо. У процесі здійснення своєї діяльності залізниці вступають у взаємозв'язки як зі своїми клієнтами, так і з іншими транспортними підприємствами, що оформлюється відповідними договорами.

Обов'язок доставки ввіреного вантажу, багажу, пошти, пасажирів до місця призначення за договором перевезення залізничним транспортом покладається на залізницю. Таким чином, залізниця, виступаючи як транспортна організація, підпадає під цивільно-правове поняття перевізника. У той же час залізниця є суб'єктом господарювання конкретної правової системи і в цій іпостасі – об'єктом державного регулювання. Особливості правового статусу Української залізниці у відносинах з перевезення залізничним транспортом і її правового становища в господарській системі держави обумовлюють необхідність аналізу цих питань в світлі прийнятих в останні роки нормативних документів.

Українська залізниця є єдиним державним підприємством залізничного транспорту в державі, що виступає в якості перевізника. Разом з тим, вона включає в себе різноманітні виробничі одиниці, в тому числі і такі як залізничні станції, які, однак, самостійними суб'єктами права не є, а діють в як представники залізниці.

Змістом договору є умови, визначені на розсуд сторін і узгоджені ними, та умови, які є обов'язковими згідно з положеннями нормативно-правових актів цивільного законодавства. Розвиток договірних відносин спрямований на детальну регламентацію прав і обов'язків сторін власне у тексті договору. Однак існують визначені законом основні права і обов'язки сторін договору перевезення. Для вдосконалення визначення договору перевезення, зокрема перевезення вантажу транспортними організаціями необхідно дослідити та встановити істотні умови визначені законодавством для укладання договорів перевезення.

Договір про перевезення залізничним транспортом є найважливішим серед наявних правових способів врегулювання суспільних

правовідносин щодо здійснення перевезень. Договори про перевезення є згодою сторін договору щодо досягнення однієї спільної мети, тобто здійснення перевезення з пункту відправлення до пункту призначення. Договір перевезення, укладений між сторонами договору є першоджерелом волевиявлення вказаними сторонами договору, який направлений на визначення норм та правил виконання умов договору та поведінки сторін договору у договірних відносинах, що регулюється законодавством України. Фізичні та юридичні особи можуть укладати договори, які відповідають їх особистим вимогам і не суперечать закону. Договори перевезення вантажу укладаються за волевиявленням сторони договору, яка бажає здійснити перевезення (перевезти вантаж або бути пасажиром) і транспортною організацією, яка здійснюватиме перевезення, в разі досягнення сторонами договору згоди відносно додаткових умов договору перевезення вантажу транспортними організаціями, що у подальшому призводить до бажаного взаємного результату – здійснення перевезення.

Порядок укладання договорів щодо перевезення залізничним транспортом має значну специфіку, що обумовлено своєрідністю врегульованих чинним законодавством відносин сторін щодо організації та здійснення вказаних перевезень, що обумовлено наступним:

1) Зазначені договори є обов'язковими для укладання для перевізника (залізниці) при зверненні до нього клієнта за наданням відповідної послуги. Адже, відповідно до ч. 7 ст. 22 Закону України «Про залізничний транспорт» [3] «перевізники не мають права відмовляти пасажирів та відправників вантажу у перевезенні, крім випадків, передбачених Статутом залізниць України» [7]. Частина 6 ст. 179 ГК України [6, 16] відносить договори про надання послуг залізничного транспорту до категорії обов'язкових до укладання з усіма споживачами цих послуг. Відповідно до ст. 633 ЦК України даний договір відноситься до категорії публічних договорів [5].

2) Укладання договорів на залізничні перевезення від імені залізниці здійснюється залізничною станцією, яка не є стороною договору.

3) Проект договору складає вантажовідправник на підставі вимог чинного законодавства щодо змісту та форми договору. Як встановлено в ст. 23 СЗ України «відправники повинні надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну (комплект перевізних документів)» [7]. Згідно із ст. 6 СЗ України накладна

є письмовою формою угоди на перевезення вантажу, оформленою відповідно до СЗ України та відповідних Правил перевезень вантажів, і надається станції разом з вантажем [14, С. 123, 15].

4) До укладання договору перевезення вантажу і навіть до надання вантажовідправником заповненої накладної станції відправник та перевізник повинні виконати ряд обов'язків, які пов'язані з пред'явленням та прийманням вантажу. Ці обов'язки передбачені СЗ України та Правилами перевезення вантажів залізничним транспортом [10].

Залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках – продезінфіковані вагони та контейнери. Під придатністю рухомого складу для перевезення відповідного вантажу слід розуміти такий його стан, від якого залежить забезпечення схоронності вантажу при перевезенні. Придатність рухомого складу для перевезення вантажу в комерційному відношенні визначається відправником, якщо завантаження здійснюється його засобами, або залізницею, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці щодо вагонів, а щодо контейнерів, цистерн та бункерних напіввагонів – відправником (ст. 31 СЗ України) [7].

Згідно ст. 28 СЗ України залізниці можуть приймати до перевезення вантажі з оголошеною вартістю. Враховуючи, що при цьому на залізницю покладається підвищена відповідальність, вантаж, який пред'являється до перевезення з оголошенням його вартості, повинен бути підготовлений відправником до перевезення згідно вимог, передбачених Розділом 13 Правил [17, С. 145].

Порядок, встановлений СЗ України та Правилами перевезення вантажів з оголошеною вартістю по відношенню до вказаних вантажів, безумовно, примушує перевізника приділяти їх перевезенню підвищене піклування та увагу, що вимагає відповідних додаткових організаційно-технічних заходів. Тому, а ще з метою запобігання можливості завищення вантажовідправником вартості вантажів за оголошену вартість згідно з п. 8 Правил перевезення вантажів з оголошеною вартістю стягується додатковий збір у розмірі, передбаченому тарифним керівництвом № 1. Крім того, з метою встановлення достовірності розміру визначеної відправником вартості вантажу станція відправлення, на підставі п. 7 зазначених Правил має право огляду

вантажу для перевірки оголошеної вартості. У разі розходження між відправником та станцією у визначенні вартості вантажу вона визначається незалежною експертизою, про що складається відповідний акт [10].

Відправник повинен належним чином підготувати вантаж для перевезення, щоб забезпечити схоронність вантажу на всьому шляху слідування. При цьому важливе значення має не тільки стан самого вантажу, але й тари, а також упаковки, якщо вантаж потребує цих засобів зберігання. Статтею 24 СЗ України [7] передбачено, що упакування, пакування, тара повинні відповідати вимогам нормативних документів. Відправник зобов'язаний на вимогу залізниці пред'явити стандарт або технічні умови на відвантажувальну продукцію, а також на її тару.

Залізниця зобов'язана перевірити стан тари та упаковки шляхом зовнішнього огляду. Якщо при цьому огляді будуть помічені недоліки, які можуть призвести до втрати, псування або пошкодження вантажу, то відправник зобов'язаний на вимогу станції привести тару або упаковку у відповідність до вимог стандартів або інших нормативно-технічних документів на продукцію. Якщо ці вимоги залізниці не будуть виконані, вона може відмовити відправнику в перевезенні цього вантажу. Залізниця не має права приймати вантаж з дефектами тари або упакування, оскільки така упаковка може завдати шкоди рухомому складу, залізничній колії або навколишньому середовищу.

Навантаження вагонів здійснюється відповідно до Технічних умов навантаження і кріплення вантажів [18, 20, С. 484].

Обов'язковою умовою приймання вантажу до перевезення є визначення його маси. Стаття 37 СЗ України [7] передбачає, що під час здавання вантажів для перевезення відправником має бути зазначена у накладній їх маса.

Статутом залізниць СРСР [19] передбачалося (ст. 39), що залізниці зобов'язані забезпечувати систематичну перевірку маси вантажу, яка вказується вантажовідправником, шляхом вибіркового зважування. Контроль за правильністю маси був дуже важливим елементом процесу укладання договору перевезення. Він дозволяв виявити недовантаження проти встановлених технічних норм завантаження вагонів, боротися з приписками при перевезенні, разом з тим забезпечував захист законних прав залізниць при виникненні спорів з приводу нестачі вантажів. Особливо це відноситься до перевезення вантажів навалом.

Норма зазначеної статті не знайшла свого відображення в СЗ України, хоча очевидним є те, що положення цієї статті важливі є і в наш час. В практиці господарських судів нерідко відповідальність за недостачу вантажу, що перевозиться навалом, насипом і наливом покладається на залізницю лише на підставі даних вантажовідправника, які не завжди відповідають дійсності маси прийнятого до перевезення вантажу. Станція залізниці відправлення усуваючись від перевірки кількості та маси вантажу, що здається до перевезення, невиправдано перекладає ризик втрат, пов'язаних з відшкодуванням клієнту збитків від недостачі доставленого вантажу на залізницю призначення (ст. 130, 131 СЗ України) [7]. На наш погляд, цьому можна запобігти встановленням обов'язку залізниці відправлення у всіх випадках перевіряти вказані відправником у накладній відомості щодо кількості та маси вантажу, що приймається до перевезення. Тому вважається необхідним внесення до СЗ України та Правил перевезення вантажів норми, яка б передбачала обов'язок залізниці при кожному відправленні перевіряти масу та кількість вантажу.

З метою забезпечення схоронності вантажів, які знаходяться в процесі перевезення, завантажені вагони та контейнери мають бути опломбовані. Пломбування вагонів, контейнерів здійснюється тим підприємством, організацією, засобами яких проводиться навантаження.

Згідно ст. 38 СЗ України [7] перелік вантажів, що допускаються до перевезення у вагонах без пломб, технічні умови виготовлення пломб, а також порядок пломбування вагонів і контейнерів встановлюються Правилами.

Відповідно до п. 10 вказаних Правил на провідника покладається: приймання вантажу від відправника, охорона вантажу в дорозі, догляд за тваринами, напування і годування їх, запобігання псуванню вантажу (підтримання у вагоні необхідної температури, вентильовання вагонів тощо), забезпечення кріплення і стійкості вантажу у вагоні, а також здача вантажу одержувачу. Додаткові вимоги щодо збереження небезпечних вантажів при перевезенні їх у супроводі провідників визначаються Законом України «Про перевезення небезпечних вантажів» [4] та Правилами перевезення небезпечних вантажів залізницями [8]. Тут слід зазначити, що відповідно до змін внесених 22.05.2009 року та затверджених 50-м засіданням ради залізничного транспорту Правила визнані такими, що не застосовуються з 01.01.2010 року на території України при здійс-

ненні перевезень вантажів у внутрішньому сполученні у відповідності до наказу Міністерства транспорту та зв'язку України від 25.11.2008 № 1430. Під час перевезення таких вантажів провідники зобов'язані виконувати правила пожежної і особистої безпеки. Якщо в дорозі вантажу загрожує псування і доставити його в повній схоронності за призначенням неможливо, то провідник (експедитор) вживає заходів для передачі (реалізації) вантажу іншим організаціям.

Правилами перевезення вантажів передбачений перелік вантажів, які обов'язково перевозяться у супроводі провідника, а інші види вантажів можуть перевозитися у супроводі провідника за умови домовленості із залізницею. Проте, на сьогодні існує ще один вид вантажів, який потребує підвищеної уваги до його збереження – це металобрухт. Цей вид вантажу перевозиться залізницями навалом на відкритому рухомому складі, відповідно до Додатку до п. 1 Правил перевезення вантажів у вагонах відкритого типу [10]. За останній час цей вид вантажу систематично піддається крадіжкам, які здійснюються шляхом викидання металобрухту зверху на залізничні колії. В зв'язку з цим, залізниці мають великі збитки. Ці крадіжки спричинили аварії на залізничних коліях, внаслідок чого був пошкоджений рухомий склад, загинули та постраждали робітники залізниць, а відшкодування збитків покладено на залізницю. Тому на наш погляд, необхідно внести до переліку вантажів, які обов'язково перевозяться у супроводі провідників або виключити цей вид вантажу з переліку вантажів перевезення яких дозволяється у вагонах відкритого типу.

Наказом Міністерства транспорту України від 20.01.1997 року № 18 «Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України» [11] передбачено перелік вантажів, які приймаються до перевезення під воєнізованою охороною залізниці, за що відправник сплачує залізниці окрему плату. До вантажів, які потребують воєнізованої охорони відносяться вино, спирт, тканини, машини та устаткування, відео та аудіо апаратура, пряжа, хутро, швейні вироби, трикотажні вироби, пиво, автомобілі, вибухові речовини, газові балончики тощо (всього 58 найменувань). За окремою угодою між відправником і залізницею під воєнізованою охороною залізниці можуть прийматися до перевезення вантажі, найменування яких відсутні у цьому переліку.

Пункт 15 Правил приймання вантажів до перевезення передбачає, що «відправник

зобов'язаний на тарно-пакувальні і штучні вантажі нанести маніпуляційні знаки і транспортні написи (основні, додаткові та інформаційні) [10]. Маніпуляційні знаки – це знаки, які вказують на спосіб поводження з вантажем. Ці написи повинні бути нанесені на кожне вантажне місце. У зв'язку із зазначеним можна виділити: основні написи (повне найменування вантажоодержувача; повне найменування станції призначення і скорочене найменування залізниці призначення; кількість вантажних місць у відправці і порядковий номер місця); додаткові написи (повне найменування вантажовідправника; найменування пункту відправлення із зазначенням залізничної станції відправлення і скороченого найменування залізниці відправлення; залізничні написи(залізнична марка)); інформаційні написи (маса бруто і нетто вантажного місця в кілограмах; габаритні розміри вантажного місця в сантиметрах (довжина, ширина і висота або діаметр і висота); об'єм вантажного місця в кубічних метрах)» [10]. Всі вказані маніпуляційні знаки і транспортні написи повинні бути нанесені відповідно до Правил приймання вантажів до перевезення залежно від виду вантажу, відповідно до встановленого ГОСТу.

Після проведення всіх попередніх дій, процес волевиявлення сторін на укладання договору перевезення вантажу вступає в останню стадію – юридичне оформлення відповідної угоди. За правилом ст. 23 СЗ України [7] відправники повинні надати станції навантаження разом з вантажем заповнену накладку (комплект перевізних документів) на кожне відправлення. Форми накладної та інших перевізних документів та порядок її заповнення затверджується Міністерством транспорту України (наказ від 19 листопада 1998 року № 460 «Про затвердження бланків перевізних документів» (втрапив чинність), наказ від 21 листопада 2000 року № 644 «Про затвердження Правил оформлення перевізних документів» [12]). Порядок заповнення накладної визначається в залежності від виду вантажу і порядку перевезення (дрібними відправками, на відкритому рухомому складі, у супроводі провідника тощо) [13, 14, 15].

Пунктом 1.4. Правил встановлено, що «не допускається оформлення одним перевізним документом перевезення вантажів: 1) швидкопсувних з іншими вантажами, за винятком випадків, коли вони перевозяться у супроводі провідників; 2) які за своїми властивостями не можуть перевозитися разом в одному вагоні чи контейнері; 3) які

потребують дотримання при перевезенні особливих запобіжних заходів з вантажами, що не потребують таких заходів; 4) які потребують дотримання при перевезенні санітарних, ветеринарних або інших адміністративних правил, з вантажами, що не потребують дотримання таких правил; 5) для яких встановлено різні терміни зберігання після вивантаження, за винятком випадків, коли їх адресовано на місця не загального користування» [10].

Відповідно до ст. 23 СЗ України [7] дата приймання вантажу засвідчується на накладній календарним штемпелем станції відправлення. Ця дата і є моментом укладання договору перевезення вантажу і визначає початок строку, на протязі якого вантаж повинен бути доставлений на станцію призначення. Як зазначається в ст. 6 СЗ України [7], накладна одночасно є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення.

Накладна разом з дорожньою відомістю супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення, де видається одержувачу (п. 1.2. Правил оформлення перевізних документів) [12]. Для посвідчення прийняття вантажу до перевезення станція видає відправнику квитанцію, яку він отримує під розписку у відповідній графі корінця дорожньої відомості, що залишається на станції відправлення.

У відповідності до ст. 24 СЗ України [7] вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ним у накладній. Залізниця має право перевіряти правильність цих відомостей.

Підсумовуючи вищевикладене, слід зазначити, що головною запорукою належного виконання договору перевезення вантажів залізничним транспортом є правильне заповнення накладної (комплекту перевізних документів) з урахуванням всіх вимог, передбачених Статутом залізниць України та Правилами перевезення вантажів. Залізницям необхідно здійснювати необхідний контроль за додержанням порядку приймання вантажів до перевезення та правильністю заповнення перевізних документів. Потребує подальшого удосконалення правове регулювання порядку приймання вантажів до перевезення, яке є невід'ємною частиною складного процесу укладання договору перевезення вантажу.

#### Список використаної літератури:

1. Конституція України: Закон України від 28.06.1996. // *Відомості Верховної Ради.* - 1996. - № 30. - Ст. 141.

2. Про транспорт: Закон України від 10 листопада 1994 року із змінами внесеними Законом від 21.12.2000 р. // *Відомості Верховної Ради*, - 2001, № 9, Ст. 68.
3. Про залізничний транспорт: Закон України від 04.07.1996 р. № 40. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/273/96-%D0%B2%D1%80> (дата звернення: 16.01.2020 р).
4. Про перевезення небезпечних вантажів. Закон України від 06.04.2000 року № 1644-III (*Відомості Верховної Ради України* (ВВР), 2000, № 28, ст. 222) у редакції від 16.10.2020 // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1644-14#Text> (дата звернення 18.02.2021)
5. Цивільний Кодекс України: Закон України від 16.01.2003 р. № 40-44. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15> (дата звернення: 16.01.2021 р).
6. Господарський кодекс України від 16 січня 2003 року // *Голос України*. - 2003. - № 49-50
7. Статут залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 06.04.1998 р. № 457. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/457-98-%D0%BF> (дата звернення: 18.01.2021 р).
8. Правила перевезення небезпечних вантажів, Затверджені Радою залізничного транспорту держав - учасниць Співдружності 5 квітня 1996 року, у редакції від 21.10.2010 року // URL: <https://ips.ligazakon.net/document/view/tu96129r?an=3> (дата звернення 18.04.2021)
9. Правила планування перевезень вантажів затвердженні наказом Міністерства транспорту України від 09.12.2002 р. № 873, Зареєстровано в Міністерстві юстиції України 29.12.2002 р. за №1030/7318 із змінами і доповненнями внесеними наказом Міністерства транспорту України від 01.12.2008 № 1454. (дата звернення 18.04.2021)
10. Про затвердження окремих розділів Правил перевезення вантажів. Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644 // *Офіційний вісник України*. - 2000. - № 48.
11. Про охорону і супроводження вантажів, що перевозяться залізничним транспортом України. Наказ Міністерства транспорту України від 20 січня 1997 р. № 18 зі змінами внесеними наказом Міністерства Інфраструктури України від 14.06.2017 року № 217 // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0837-17#Text> (дата звернення 20.04.2021)
12. Правила оформлення перевізних документів. Наказ Міністерства транспорту України від 21 листопада 2000 року № 644 (у редакції наказу Міністерства інфраструктури України 08.06.2011 № 138) // URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0863-00#Text> (дата звернення 20.04.2021)
13. Брагинский М.И. Витрянский В.В. Договорное право. Книга четвертая. М.: Статут, 2004.
14. Булгакова І.В., Клепкова О.В. Транспортне право України: Академічний курс. Підручник. – К.: Видавничий дім „Ін Юре”. 2005. (с. 123)
15. Булгакова І.В., Клепкова О.В. Транспортне право України: Академічний курс. – К.: Видавничий дім ІнЮре. 2005. 535 с.
16. Господарський кодекс України. Науково-практичний коментар / за ред. В. М. Коссака, К. : Алерта ; КН ; ЦУЛ, 2010. 672 с.
17. Залесский В.В. Транспортные договоры. Учебно-практическое пособие. М., „Юринформ-центр”, 2001. (с. 145).
18. Технічні умови навантаження та кріплення вантажів. Затверджені Радою залізничного транспорту держав - учасниць Співдружності 20 жовтня 1992 року.
19. Устав железных дорог СССР 1964 года // Собрание Постановлений СССР. 1964. № 5. Ст. 36.
20. Яцківський Л.Ю., Зеркалов Д.В. Загальний курс транспорту. Книга 2. Навчальний посібник. К., Арістей, 2007. С. 484 (504 с.)

### **Sirko R. B. Regarding certain issues of the peculiarities of the process of transportation by rail – Article.**

*With the rapid dynamic development of public relations there is an urgent need for adequate legal regulation, improvement of the conceptual foundations of the legal system, abandonment of the practice of chaotic amendments to existing legislation at the initiative of departments and individual government agencies. The global scale of socio-economic, socio-political reforms, the intention to become one of the most competitive countries in the world necessitate the development of common scientifically sound approaches to the implementation of the identified priorities.*

*The current legislation, which ensures the functioning of the legal system of the country in accordance with the Constitution, generally accepted principles and norms of international law, requires further development, gradual improvement of existing laws, as well as the adoption of new regulations that meet the requirements of further democratization and socio-economic development. The implementation of the constitutional ideas of the rule of law, the social state and civil society is extremely important.*

*The legal relations arising from the carriage by rail, which arise between the sender and the transport organization carrying out these transportations, are now regulated both in national legal systems and by the adoption by states of unified international norms. In this regard, the transport organization acts as an active party to the obligation to transport, which plays a major role in the process*

*of transportation by rail. This role allows us to talk about such a subject of property relations as the carrier.*

*Transportation by rail is an organizationally and technically complex process consisting of a series of consecutive, interconnected technological operations, the purpose of which is to move cargo, goods, luggage, passengers, etc. In the process of carrying out their activities, the railways enter into relationships with both their customers and other transport companies, which is formalized by the relevant agreements.*

*The main guarantee of proper performance of the contract of carriage of goods by rail is the correct completion of the consignment note (set of transport documents) taking into account all the requirements of the Charter of the Railways of Ukraine and the Rules of Carriage of Goods. Railways need to exercise the necessary control over the observance of the procedure for acceptance of goods for transportation and the correctness of filling in transportation documents. The legal regulation of the procedure for accepting goods for transportation, which is an integral part of the complex process of concluding a contract of carriage of goods, needs to be further improved.*

**Key words:** *transportation, rail transport, reform, relations with rail transport, charter of the railroad, contract of carriage by rail, obligations, rail, transport.*