

**Мирослав
Ковалів**

**ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБЕРЕЖЕННЯ ВАНТАЖІВ НА
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

**Львів
Афіша
2003**

**Львівський інститут внутрішніх справ при
Національній академії внутрішніх справ України**

Мирослав Ковалів

**ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБЕРЕЖЕННЯ ВАНТАЖІВ НА
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

**Львів
Афіша
2003**

ББК 67.301
УДК 656.071.3

Рецензенти:

- доктор юридичних наук, професор **Остапенко Олексій Іванович**;
- доктор юридичних наук, професор **Шкарупа Віктор Костянтинович**.

Рекомендовано до друку

Вченою радою Львівського інституту внутрішніх справ
при Національній академії внутрішніх справ України МВС України
(протокол № 4 від 3 грудня 2002 р.)

КОВАЛІВ Мирослав Володимирович

Правові та організаційні засади забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті України: Монографія. – Львів: ЛІВС, 2003 р. – 179с.

Монографічне дослідження присвячене правовим та організаційним засадам забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті. Автор приділяє велику увагу проблемам адміністративно-правового регулювання порядку забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті, підвищенню ефективності діяльності органів внутрішніх справ на транспорті та органів залізничного транспорту в організації охорони вантажів, комплексному аналізі науково-теоретичних, практичних та законодавчих аспектів їх збереження. Розкриваються особливості та специфіка функціонування залізничного транспорту. В праці характеризується сутність, особливість та види заходів адміністративного примусу, що застосовуються міліцією та воєнізованою охороною Укрзалізниці, а також організаційно-профілактичних заходів органів внутрішніх справ у взаємодії з органами залізничного транспорту щодо вирішення проблем збереження вантажів. Джерелами монографічного дослідження є чинне законодавство, включаючи міжнародно-правові акти, наукові праці вітчизняних та зарубіжних авторів.

Дана праця розрахована на працівників правоохоронних органів, залізничного транспорту, студентів, слухачів, курсантів та викладачів закладів освіти, а також широкого кола громадян, які користуються послугами транспортної системи України.

ISBN

© М.Ковалів, 2003.

ЗМІСТ

ПЕРЕДМОВА	5
Розділ 1. Адміністративно-правові засади та особливості відносин, пов'язаних із збереженням вантажів на залізничному транспорті України	7
1.1. Загальна характеристика адміністративно-правового регулювання збереження вантажів на залізничному транспорті України	7
1.2. Заходи адміністративного примусу, та їх реалізація щодо охорони вантажів	
1.3. Поняття та види адміністративних правопорушень на залізничному транспорті України	
1.4. Органи, які забезпечують охорону вантажів на залізничному транспорті, та їх правове положення	
Розділ 2. Основні засади організаційно-профілактичної діяльності правоохоронних органів та органів залізничного транспорту щодо забезпечення збереження вантажів	
2.1. Загальні питання диференціації профілактики адміністративних правопорушень на залізничному транспорті України	
2.2. Мета та види профілактичних заходів запобігання та припинення правопорушень на залізничному транспорті України	
2.3. Шляхи підвищення ефективності взаємодії правоохоронних органів з органами залізничного транспорту щодо збереження вантажів на залізничному транспорті України	

ДОДАТОК

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

ПЕРЕДМОВА

Транспорт – одна з найважливіших галузей суспільного виробництва, покликаний задовольняти потреби суспільства у перевезеннях [1]. Від того, як працює транспортна система України, залежить виконання народногосподарських планів. Особливо це важливо на сучасному періоді розбудови нашої держави.

Користуючись послугами транспортної системи, юридичні особи та громадяни повинні знати не тільки особливості та специфіку функціонування, а й нормативні акти, які регулюють їх взаємовідносини, а також взаємодію як між державами, так і між окремими видами транспорту. Дотримуючись правил користування транспортом, можна забезпечити чітке та своєчасне його функціонування, збереження матеріальних цінностей, виконання зобов'язань між працівниками транспорту і тими, хто ним користується [2].

Серед різноманітних видів транспорту провідне місце належить залізничному, який є однією з базових галузей економіки України [3]. Розвиток залізничного транспорту, входження його в транспортну систему Європейського Союзу – важлива передумова позитивного розвитку економічного потенціалу України [4].

Реформи у сфері економіки вимагають підвищення ефективності діяльності транспортної системи України. Однією з важливих складових зростання ефективності діяльності залізничного транспорту є забезпечення належного збереження вантажів під час перевезень, їх надійна охорона від протиправних посягань [5]. Посилення вимог до якості перевезень залізничним транспортом зобов'язує компетентні державні органи забезпечити надійну охорону вантажів і недопущення розкрадань. З цією метою необхідно також забезпечити належне правове регулювання всіх аспектів, пов'язаних із забезпеченням збереження вантажів на різних стадіях технологічного процесу перевезення.

Державна монополія на організацію транспортних перевезень, відсутність конкуренції у цій сфері аж ніяк не сприяли поліпшенню якості транспортних послуг. В умовах планового господарського механізму не передбачувались витрати на забезпечення належного рівня транспортного обслуговування. Це – одна з причин того, що органи транспорту і органи внутрішніх справ на транспорті недостатньо ефективно забезпечували охорону вантажів, які перевозились.

За таких умов проблема забезпечення збереження вантажів на об'єктах залізничного транспорту правовими засобами вимагає теоретичного осмислення. Реальна практика потребує наукового

обґрунтування та розробки правових і організаційно-профілактичних заходів збереження вантажів.

Головним напрямом дослідження автор обрав комплексну наукову розробку обґрунтованих теоретичних і практичних пропозицій щодо вдосконалення чинних законодавчих, інших нормативно-правових актів України, в тому числі відомчих документів Міністерства внутрішніх справ України та Міністерства транспорту України з питань забезпечення збереження вантажів при перевезеннях залізничним транспортом, а також вироблення практичних рекомендацій та пропозицій щодо підвищення ефективності роботи органів внутрішніх справ на транспорті та органів залізничного транспорту у сфері профілактики протиправних посягань на вантажі.

У праці узагальнено зібраний емпіричний і теоретичний матеріал; визначено організаційно-правові засади діяльності органів внутрішніх справ та органів залізничного транспорту як суб'єктів, що забезпечують охорону вантажів; здійснено аналіз ефективності та проблем розвитку форм взаємодії органів внутрішніх справ з іншими суб'єктами щодо забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті; теоретично обґрунтовані рекомендації, спрямовані на посилення ефективності заходів адміністративної відповідальності, що застосовуються при порушенні правил збереження вантажів на залізничному транспорті.

Матеріали монографічного дослідження можуть бути використані у навчальному процесі під час викладання дисциплін "Адміністративне право України" та "Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ", спеціальних курсів, а також при підготовці навчальних посібників, курсів лекцій.

Автор висловлює вдячність колективу кафедри адміністративного права і адміністративної діяльності Львівського інституту внутрішніх справ при Національній академії внутрішніх справ України, працівникам УМВС України на Львівській залізниці та Львівської залізниці, а також всім колегам, котрі своїми порадами, відгуками, критичними зауваженнями сприяли підготовці та виданню цієї книги.

РОЗДІЛ 1

АДМІНІСТРАТИВНО-ПРАВОВІ ЗАСАДИ ТА ОСОБЛИВОСТІ ВІДНОСИН, ПОВ'ЯЗАНИХ ІЗ ЗБЕРЕЖЕННЯМ ВАНТАЖІВ НА ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ

1.1. Загальна характеристика адміністративно-правового регулювання збереження вантажів на залізничному транспорті України

Залізничний транспорт загального користування є однією з базових галузей економіки України. Залізниця з'єднує економічні райони і галузі виробництва між собою, має важливе значення для життя всієї держави.

Велику роль у здійсненні поставлених перед залізничним транспортом завдань відіграє правильне застосування норм права, які регулюють перевезення вантажів [2], пасажирів і багажу залізницею, та їх охорона.

Забезпечити надійну охорону вантажів зобов'язана перш за все держава через існуючі органи охорони. Вона встановлює відповідний правовий режим охорони вантажів, визначає міру відповідальності за посягання на них. Наявність державної функції охорони та захист власності (в т.ч. вантажів) закріплена у статті 48 Закону України “Про власність”. У ньому сказано: “Україна законодавчо забезпечує громадянам, організаціям та іншим власникам рівні умови захисту права власності” [9], з використанням чинного законодавства України, в тому числі й адміністративного.

Правова охорона вантажів передбачає встановлення законодавцем дотримання відповідних правил, що захищають власника майна від посягань на матеріальні цінності, що перевозяться залізничним транспортом, зберігаються на об'єктах транспорту або перебувають у його тимчасовому чи тривалому користуванні. Цьому сприяють норми різних галузей права.

У механізмі адміністративно-правового захисту вантажів превалюють норми адміністративного права. Вони досить чітко класифіковані в адміністративно-правовій літературі. Розглянемо існуючу класифікацію норм з урахуванням її особливостей, надаючи при цьому перевагу як організаційним, так і іншим нормам, що

встановлюють адміністративну відповідальність за порушення права власності. Існуючі блоки норм адміністративного права, залежно від їх юридичного змісту, можна розмежувати на матеріальні та процесуальні, які, в свою чергу, класифікуються на матеріально-організаційні (що встановлюють компетенцію суб'єктів адміністративно-правових відносин щодо захисту вантажів) і процесуально-організаційні (що визначають порядок застосування організаційних норм).

Адміністративно-правовий захист вантажів є складовою частиною захисної функції держави щодо їх охорони. По-перше – він включає охоронні норми права, які передбачають також адміністративні санкції. По-друге – він включає відповідні правові відносини, які виступають як об'єкти охорони.

Встановлюючи норму перевезення, обов'язкову кількість маршрутів для вантажовідправників, здійснюючи нагляд за технічним станом під'їзних колій, а також виконуючи інші адміністративні функції, органи залізничного транспорту виступають як органи державного управління, а їх виконавчо-розпорядницька діяльність регулюється сукупністю норм, що регламентують ці суспільні відносини.

Регулювання перевезення вантажів здійснюється також через застосування норм цивільного права. В даному випадку регулюються майнові відносини між організаціями, між організаціями і громадянами, а також майнові відносини між громадянами [10]. Значна більшість норм права регулює відносини, що виникають у зв'язку з укладанням договорів перевезення залізничним транспортом і стосуються одного з основних розділів цивільного права – зобов'язання. Основою виконання зобов'язань між органами залізничного транспорту, вантажовідправниками і вантажоодержувачами є план і договір залізничного перевезення, предметом якого є транспортні послуги, тобто послуги на перевезення вантажів. За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і віддати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату. Сторонами в договорі перевезення вантажів є вантажовідправник і залізниця. В тому випадку, коли вантажоодержувачем за договором перевезення є вантажовідправник, кількість учасників правовідносин обмежується цими особами. Але,

як правило, вантажоодержувачем є не вантажовідправник, а інша особа. В подібних випадках вантажоодержувач, не є стороною у договорі перевезення, а стає учасником правовідносин згідно з договором. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень вантажів.

Порядок розгляду скарг і позовів, що виникають при залізничних перевезеннях, регулюється нормами цивільно-процесуального права. Угоди про міжнародні залізничні перевезення укладаються на підставі норм міжнародного права.

Відносини, що виникають між залізницею, вантажовідправниками і вантажоодержувачами при залізничних перевезеннях, – в основному цивільно-правові. Але робота залізничних транспортних підприємств, що здійснюють масові перевезення вантажу і пасажирів, різноманітна і специфічна: вона відрізняється від роботи інших промислових підприємств. Тому виникає необхідність регулювання її діяльності спеціальними нормами права.

Система правил, яких необхідно дотримуватись при виконанні транспортних операцій, почала формуватись одночасно із зародженням залізничного транспорту. Необхідність введення єдиних і загальних правил обумовлена тим, що залізниця призначена саме для масового перевезення вантажу, пасажирів і багажу.

Розвиток міжнародних економічних відносин спричинив встановлення постійного зв'язку між залізничним транспортом різних країн. У зв'язку з цим були створені єдині правові норми для перевезень з однієї країни в іншу, складено міжнародний державний договір – Бернська вантажна конвенція, яка вступила в силу з 1 січня 1893 року. У ній брала участь більшість країн Європи. В наступних конвенціях в Берні (1924 р.) і Римі (1933 р.) Україна (яка входила до складу СРСР) участі не брала.

Тісні економічні зв'язки України і країн Східної Європи призвели до збільшення обсягів перевезень у прямих міжнародних залізничних сполученнях. Для організації перевезень між цими країнами 1 листопада 1951 року було укладено Угоду про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) [11]. На основі цієї Угоди з 1 липня 1990 року була розроблена службова інструкція “Про міжнародне залізничне вантажне сполучення”, яке діє досі.

Прийняття Верховною Радою 16 липня 1990 року Декларації про державний суверенітет України [12] та 28 червня 1996 року

Конституції України вимагає розробки і прийняття нормативних актів, які б регулювали багатогранну діяльність різних органів державного управління, в тому числі і транспорту.

Така необхідність виникає при врегулюванні відносин під час перевезення вантажів і пасажирів залізничним транспортом. На сьогодні цей вид діяльності регулюється Статутом залізниць України [13] (Див. Додаток), в якому передбачено: загальні положення; вантажне господарство і обладнання для обслуговування пасажирів; планування і організація перевезень вантажів; залізничні під'їзні колії; пряме змішане сполучення за участю інших видів транспорту; перевезення пасажирів, багажу і пошти; відповідальність залізниць; вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів; акти, претензії і позови.

На основі Статуту залізниць України Міністерство транспорту затверджує і видає:

Правила перевезення вантажів [14, 15; 16], які містять у собі правила перевезень окремих видів вантажів і виконання комерційних операцій на станціях і залізничних під'їзних коліях;

Технічні умови навантаження і закріплення вантажів [17];

Правила перевезення експортних та імпортних вантажів, що проходять через морські порти і прикордонні станції не в прямому міжнародному сполученні;

Правила перевезення пасажирів і багажу.

У Статуті залізниць України є ряд спеціальних норм, що суттєво різняться від норм, які містяться в Цивільному кодексі і Цивільно-процесуальному кодексі. На відміну від загальних норм цивільного права Статут залізниць України передбачає: матеріальну відповідальність вантажовідправників і залізниць за невиконання зобов'язань згідно з планом обмежується штрафом, а за втрату чи псування вантажу – залізниця зобов'язана відшкодувати дійсну вартість вантажу. Для пред'явлення претензій і позовів Статут залізниць України встановлює відповідний термін давності. Порядок пред'явлення і розгляду претензій за спорами, які виникають при перевезеннях залізницею, і підвідомчість цих спорів регулюються не загальними нормами цивільного права, а спеціальними нормами Статуту залізниць України.

Оскільки Статут залізниць України містить спеціальні норми, які регламентують перевезення вантажів, пасажирів і багажу на залізничному транспорті, він є об'єктом вивчення в цивільному праві.

Відповідно до відносин, що виникають при перевезеннях вантажу, не можна застосовувати загальні норми цивільного права в тих випадках, коли вони регулюються спеціальними нормами Статуту залізниць України. Загальні норми цивільного права можуть застосовуватись за умов цивільно-правових відносин при залізничних перевезеннях у тих випадках, коли в Статуті залізниць України відсутні спеціальні норми, що регулюють ці відносини. Загальними нормами цивільного права регулюються такі зобов'язання, що виникають внаслідок заподіяння шкоди особі або майну пасажирів у зв'язку з діяльністю залізниці.

Виконання вимог Статуту залізниць України і Правил перевезення є обов'язковим для працівників залізниці, а також для підприємств і організацій, що користуються послугами залізничного транспорту.

Разом з тим, для залізниці загального користування встановлена обов'язковість перевезення, але залізниця може призупинити прийом вантажів до перевезення за наявності особливих заборон, що мають винятковий характер. Підставою для звільнення залізниці від обов'язків перевезення вантажів у деяких випадках може бути сам вантаж, який цілком не допускається до перевезення. Інколи перевезення можливе лише з дотриманням певних умов. Відмова від перевезення повинна базуватись тільки на основі Статуту залізниць України і Правил перевезення вантажу. У випадку неправомірної відмови в прийнятті вантажу до перевезення за вимогою відправника повинен бути складений акт. Юридичне значення цього акта полягає у тому, що він служить доказом правопорушення з боку службовців залізниці, незаконні дії яких можуть бути оскаржені в адміністративному порядку.

Вимоги раціонального використання засобів транспорту залізниці, вантажовідправниками і вантажоодержувачами є одними з основних положень норм права. Органи залізничного транспорту, підприємств і організацій, що відправляють вантажі, зобов'язані організовувати планові перевезення з найменшою затратою матеріальних засобів транспорту.

Статут залізниць України встановлює обов'язковість виконання технічних норм завантаження рухомого складу, а також містить ряд правових норм, які забезпечують раціоналізацію перевезень і прискорення обороту вагонів, маршрутизацію перевезень і скорочення термінів простою вагонів під навантаженням та розвантаженням.

Встановлення обов'язкових термінів доставки вантажів і відповідальність за їх порушення, сприяє прискоренню доставки вантажів у пункти призначення і раціональному використанню засобів залізничного транспорту.

Обов'язок щодо забезпечення збереження вантажів покладений не тільки на органи залізничного транспорту, але й на підприємства і організації, які відправляють вантажі, і безпосередньо на органи внутрішніх справ на залізничному транспорті.

При вивченні і практичному застосуванні норм права, велике значення має практика судів і арбітражу щодо вирішення конкретних справ, які виникають у зв'язку з залізничними перевезеннями [18; 19]. Постанови Пленуму Верховного Суду України, маючи загальний характер, обов'язкові для судів при вирішенні відповідних справ. Вони мають велике значення також для залізниці під час вирішення питань, які виникають при застосуванні Статуту залізниць України, тому що суперечності між залізницями, вантажовідправниками і вантажоодержувачами розглядають судові органи. Судові рішення по конкретних справах мають обов'язкову силу тільки для тих справ, стосовно яких вони винесені. Але судова практика, яка складається у результаті багаторазових і одноразових рішень судів, повинна враховуватись при розгляді претензій залізниці вантажовідправників і вантажоодержувачів, тому що при незгоді їх з рішенням залізниці щодо заявленої претензії, спір вирішується у судових органах (табл.1.1).

Кількість справ, направлених у суд.

Таблиця 1.1

Залізниці	Роки								
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Львівська	907	856	772	567	183	84	97	117	113
Донецька	1106	712		609	213	300	265	289	307
Одеська	1026	1107	1208	882	421		319	328	298
Придніпровська	986	1019	967	726	320	137	206	248	231
Півд.-Західна	1237	1315	1242	866	417	45	183	266	312
Південна	809	724		427	161		149	224	206
Всього по УЗ	6051	5733	4189	4077	1913	566	1219	1472	1467

Практика арбітражних судів має суттєве значення при вирішенні питань, пов'язаних з укладанням договорів на

експлуатацію під'їзних колій не загального користування, а також стягнення штрафів за простій вагонів на цих коліях [20; 21], оскільки спори, які виникають із договорів на експлуатацію під'їзних колій, вирішуються в органах Арбітражного суду (табл. 1.2).

Кількість справ, направлених в Арбітражний суд.

Таблиця 1.2.

Залізничі	Роки								
	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Львівська	103	101	71	66	33	27	29	34	31
Донецька	127	129	88	81	42	33	37	36	39
Одеська	117	107	65	49	27	14	22	28	25
Придніпровська	110	91	79	81	35	28	31	38	33
Півд.-Західна	111	117	105	97	51	42	49	55	42
Південна	104	92	57	79	37	24	33	35	26
Всього по УЗ	672	637	465	453	225	168	201	226	196

Вирішення завдань щодо розкриття злочинів на залізничному транспорті шляхом крадіжки (в т.ч. вантажів), грабежу, привласнення, розтрата або зловживання службовим станом покладені на органи внутрішніх справ. Наприклад, в Управлінні МВС України на Львівській залізниці до кримінальної відповідальності за крадіжки вантажів притягувалось у 1992 р. – 650 чоловік, у 1993 р. – 702 чол., у 1994 р. – 593 чол., у 1995 р. – 610 чол., у 1996 р. – 426 чол., у 1997 р. – 227 чол., у 1998 р. – 217 чол., у 1999 р. – 289 чол., у 2000 р. – 312 чоловік [22].

Збереження майна, в тому числі і того, яке перевозиться залізничним транспортом, забезпечується вмілим поєднанням економічних, соціальних, організаційних, технічних, технологічних, правових та інших засобів. Серед правових – особливе місце займає адміністративно-правове забезпечення збереження вантажів.

Важливим при цьому є вирішення проблеми співвідношення між затратами і вигодою. До цього часу в Україні затрати на збереження вантажів планувались лише за окремими заходами. Розроблений в Укрзалізниці проект класифікації якості перевезення за регулярністю, швидкістю і особливими умовами перевезення не погоджено ні з одним із елементів якості транспортного обслуговування збереження вантажів. Так, до категорії якості збереження належать: транспортабельність вантажу, якість тари, упаковки, вагонів, контейнерів, а також при вантажних роботах,

включаючи відповідно до встановлених схем навантаження і кріплення вантажу та ін. Не відображають якості збереження вантажів і загальні елементи тарифної системи: тарифна номенклатура вантажів, тарифні межі, схеми і розрахункові таблиці. Це одна із причин відсутності у тарифах на перевезення вантажів офіційно визначених затрат або відсотка відрахувань вантажовідправників і вантажоодержувачів на охорону вантажів, враховуючи його специфіку, властивості та інші чинники. Тому невідомо, яка кількість коштів Укрзалізниці йде для забезпечення збереження вантажів, яка ефективність охорони, чи покриваються збитки відрахуваннями, що залишаються після оплати всіх охоронних заходів і виплати компенсації власнику.

У даному випадку необхідно: по-перше, в тарифах на перевезення вантажу чітко розмежувати в процентному відношенні витрати, які направлені на охоронні заходи. При цьому клієнт (вантажовідправник чи вантажоодержувач) особисто мав би право вимагати ознайомлення із запланованими витратами на охорону вантажу. По-друге, доцільно було б перевести діяльність ВОХР на самостійний госпрозрахунок, виділивши його в окрему самостійну юридичну організацію з окремими джерелами фінансування охоронних заходів, які закладені в тарифах.

На практиці ефективність охорони не завжди коригується стосовно кількості не збережених вантажів. Адже збитки від втрат вантажів не відображають їх фактичного стану. "Транспортні відносини, – зазначає Г.П.Савічев, – це, можливо, єдиний вид господарських відносин, де заподіяні збитки ("фактично") [23] повністю не стягуються [24, 25, 26, 27].

Недосконалість транспортного законодавства про матеріальну відповідальність за збитки, заподіяні при перевезенні вантажів, а також просте співвідношення ефективності й економічності охорони, яке базується на необ'єктивному розрахунку втрат вантажу, – спричинили суперечності між рядом заходів, здатних забезпечити надійне збереження вантажів на залізничному транспорті, матеріальних витрат на них.

Коли результати роботи оцінюються не за якістю, включаючи збереження вантажів, а за обсягом запланованих Укрзалізницею перевезень, то для залізниці економічно не вигідно, наприклад, вдосконалювати вагони і контейнери або їх окремі частини (двері, люки, пломбувально-запірні засоби та ін.) – в обороті задіяні тисячі

вагонів, що вимагає мільйонів гривень на їх вдосконалення. Це частково пояснює, чому досі не упроваджені заплановані ще в 80-і роки більш вдосконалені і надійні пломбувальні-запірні засоби вагону (болт, шифр-замки та ін.). Утримувати і зміцнювати воєнізовану охорону Укрзалізниці також не вигідно, тому що річні витрати лише тільки на заробітну плату, премії, надбавки і інші виплати стрілкам ВОХР, наприклад, Львівської залізниці за 1997 рік становить 8,3 млн. гривень, при крадіжках у цьому ж році на суму 1,35 млн. гривень. Аналогічні показники можна також побачити ще за 1989 рік, коли річні витрати ВОХР на заробітну плату та інші витрати становили 140 млн. крб., при крадіжках на суму 21 млн. руб.[28, 29, 30, 31]. При цьому не слід забувати, що сума крадіжок відображає недосконалість їх обліку, а також частково ефективність роботи ВОХР і органів внутрішніх справ.

Часто дослідження окремих видів діяльності проводилось під кутом зору правового порядку, особливо коли ця діяльність мала визначений об'єкт. Правовий порядок поведінки і взаємовідносин сторін у даній сфері суспільного життя створюється за допомогою адміністративно-правових норм [32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40]. Тому адміністративно-правовий порядок збереження вантажів на залізничному транспорті – це наявність встановлених на основі адміністративних норм – правил, стандартів, технічних умов і засобів правового регулювання, за допомогою яких забезпечується виконання контрактів, угод щодо перевезення і збереження вантажів.

Одні норми, які встановлюють порядок збереження вантажів, стосуються громадян, які не мають прямого відношення до транспорту, інші – взаємовідносини органів транспорту, вантажовідправників, вантажоодержувачів та ін. Останні найчастіше належать до цивільно-правових відносин, але ті, які стосуються безпосередньої охорони і впливають з умов перевезення, належать до адміністративно-правових. Існують норми, які безпосередньо регулюють взаємовідносини людей при здійсненні технічних операцій щодо прийому вантажу, вагонів, їх передачі під охорону та ін. Деякі норми є технічними – вони регулюють ставлення людей до предметів, наприклад, до контейнерів, технічних засобів охорони і т.п. Такі норми встановлюють порядок використання, експлуатації і т.п. – порядок огляду, навантаження, вивантаження, ремонт та ін. Крім того, в Кодексі України про адміністративні правопорушення є норми, зорієнтовані на захист вантажів на транспорті шляхом

адміністративних стягнень за порушення порядку збереження вантажів. Вони пов'язані з порушенням порядку безпеки руху на залізничному транспорті (ст.ст. 109, 123 КпАП України); недотриманням стандартів при транспортуванні, зберіганні і використанні продукції (ст. 170 КпАП України); а також безпосередньо з порушенням порядку збереження вантажів на транспорті (ст.ст. 51, 136 КпАП України) [41].

Як бачимо, норми, які безпосередньо направлені на захист вантажів, містяться в різних главах КпАП України, тому пропонується їх систематизувати за загальними ознаками.

Основа адміністративно-правового порядку не зводиться до сукупності норм і нормативних актів. Тому важко собі уявити в цілому порушення такого порядку (встановлення великої кількості різних адміністративно-правових норм, які містяться в різних нормативних актах).

На нашу думку, доцільно об'єднати всі правові норми з різних галузей права, що забезпечують правовий порядок збереження вантажів, і доповнити розділ 7 Статуту залізниць України "Відповідальність залізниці, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів. Акти, претензії, позови" окремими статтями, виклавши у слідуючій редакції:

VII. Відповідальність залізниці, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів. Акти, претензії, позови

105. Залізниці, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажирів, транспортні, експедиторські і посередницькі організації та особи, які виступають від імені вантажовідправника і вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за перевезення у межах і розмірах, передбачених цим Статутом та окремими договорами.

106. За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

- за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, — з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;

- за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), – за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

Залізниця і відправник несуть таку ж відповідальність за недотримання зобов'язань надпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця (згідно із статтею 19 цього Статуту).

За невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажівідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

107. Вантажівідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

- а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами згідно з Правилами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним положенням виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено виробництво відвантажуваної продукції протягом не менше як трьох діб підряд;
- б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 цього Статуту;
- в) невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажівідправником;
- г) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;
- д) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

У разі коли вантажівідправник шляхом ущільненого завантаження вагонів (контейнерів) використав менше запланованої кількості вагонів (контейнерів), штраф за недовантаження відповідної кількості вагонів (контейнерів) не стягується.

Якщо вантажівідправник письмово відмовився від вагонів (контейнерів), передбачених заявкою, не менш ніж за дві доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на третину.

108. Залізниця звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

- а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;
- б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 цього Статуту;
- в) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;
- г) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;
- д) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);
- е) незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

109. Після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця, начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень.

Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

110. Залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі згідно з Правилами іншому підприємству.

Обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється Правилами, покладаються на відправника.

111. Залізниця звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли:

- а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;
- б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;

- в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;
- г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;
- д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами;
- е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:
 - 1) таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;
 - 2) завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);
 - 3) здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;
 - 4) стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

112. У разі знеособлення масових однорідних вантажів, що перевозяться навалом, насипом чи наливом за різними накладними від відправника до одержувача (під час перевалки, перевантаження тощо), природні втрати обчислюються від загальної маси знеособленого у дорозі вантажу.

Недостача або надлишок вантажу, відвантаженого одним відправником на адресу одного одержувача, який перевозиться навалом, насипом чи наливом з перевалкою чи перевантаженням в дорозі і який прибув у непошкоджених вагонах без ознак недостачі, визначається за результатами видачі усієї партії.

113. За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

114. Залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме:

- а) за втрату чи недостачу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі;
- б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, – у розмірах дійсної вартості;
- в) за псування і пошкодження – у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

Недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визначення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення.

Загальна сума відшкодування збитку за незбережений вантаж в усіх випадках не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж.

Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу.

Витрати і збитки, не передбачені договором перевезення і цим Статутом, не підлягають відшкодуванню.

115. Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу.

Вартість вантажів, які належать громадянам і вартість яких не було оголошено під час відправлення, визначається за цінами, що діють у тому місці і на той час, де і коли здійснюється відшкодування збитків.

116. За несвочасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності або орендовані ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

- 10 відсотків провізної плати – за прострочення на дві доби;
- 20 відсотків провізної плати – за прострочення на три доби;
- 30 відсотків провізної плати – за прострочення на чотири і більше діб.

Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем із станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув.

Залізниця не несе відповідальності за порушення термінів доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці обставин.

117. Відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні – після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення.

Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У разі, коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, зазначена сума зменшується з урахуванням збитку, визначеного порядком, зазначеним у статті 114 цього Статуту.

118. За пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення.

Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

119. За користування вагонами і контейнерами залізниці вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних колій, портами, організаціями, установами, громадянами – суб'єктами підприємницької діяльності вноситься плата. Порядок визначення плати за користування вагонами (контейнерами) та звільнення вантажовідправника від зазначеної плати у разі затримки забирання вагонів (контейнерів), що виникла з вини залізниці, встановлюється Правилами.

Зазначена плата вноситься також за час затримки вагонів на станціях призначення і на підходах до них в очікуванні подання їх під вивантаження, перевантаження з причин, що залежать від

вантажоодержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства. За час затримки на коліях залізниці вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, стягується 50 відсотків зазначених розмірів плати.

Зазначена плата стягується також з вантажовідправників, вантажоодержувачів у разі затримки вагонів (контейнерів), пов'язаної з митним оформленням.

Вантажовласники, порти відшкодовують залізницям плату за користування вагонами інших держав від часу прийому цих вагонів від залізниці до повернення їх після виконання вантажних операцій у порядку, визначеному Укрзалізницею відповідно до міжнародних договорів України з цих питань.

Якщо подання вантажовідправнику на його замовлення порожніх спеціальних вагонів затримується з вини вантажовідправника, з нього стягується плата за весь час затримки вагонів на станції навантаження.

Якщо вантажовідправник заявить про відмову від цих вагонів, плата нараховується до моменту одержання відмови.

У разі відмови від раніше замовлених спеціальних вагонів, з вантажовідправника стягується плата за пробіг цих вагонів від станції, з якої вони були відправлені, до станції навантаження, але не більш як за 300 кілометрів. Зазначена плата не стягується, якщо ці вагони були використані на станції навантаження іншим вантажовідправником протягом доби з моменту їх прибуття.

Порядок розрахунків та перелік операцій з вагонами (контейнерами), за час виконання яких не стягується плата, встановлюється Правилами.

У розрахунках затримка до 30 хвилин не враховується, затримка 30 хвилин і більше враховується як повна година.

120. За затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил або неналежне їх оформлення, вантажовідправник вносить плату, встановлену відповідно до статті 119 цього Статуту, і несе відповідальність перед залізницею за наслідки затримки вагонів і контейнерів.

121. Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт звільняються від плати за користування вагонами і контейнерами:

- а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних

під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинним положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;

б) у разі подання залізницею вагонів (контейнерів) у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника і одержувача;

в) у інших випадках, передбачених Правилами.

122. За неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача з відправника, порта стягується штраф у розмірі згідно із статтею 118 цього Статуту. При цьому відправник несе перед залізницею відповідальність за наслідки, які виникли.

123. Подача залізницею під навантаження неочищеного рухомого складу дозволяється лише за погодженням з вантажовідправником, портом. При цьому залізниця сплачує штраф у розмірі 50 відсотків добової плати за користування вагонами і контейнерами на користь вантажовідправника, порту, які зобов'язані перед навантаженням очистити вагон (контейнер). На очищення вагонів (контейнерів) вантажовідправнику, порту надається необхідний для цього час, який визначається угодою між станцією та вантажовідправником, портом.

У разі здавання вантажоодержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів вантажоодержувач, порт сплачують залізниці штраф у таких самих розмірах.

124. За пошкодження і втрату вагонів, контейнерів на залізничних під'їзних коліях, у порту, на залізничній лінії, яка будується, під час навантаження або вивантаження засобами відправника або одержувача на станції, за пошкодження чи втрату знімних перевізних пристосувань (піддонів, строп, щитів, печей тощо), що належать залізниці, відправник, одержувач, порт, підприємство (організація) несуть матеріальну відповідальність перед залізницею у розмірі фактично заподіяної шкоди.

Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт, підприємство (організація) зобов'язані також відшкодувати залізниці збитки, завдані внаслідок пошкодження рухомого складу, перевантаження, неправильного навантаження, застосування неякісної упаковки або неправильного кріплення вантажу.

125. Після прибуття на станцію призначення вантажу всю відповідальність перед залізницею щодо цього перевезення несе одержувач.

Якщо вантаж адресовано одержувачу, якого не виявилось на станції призначення, відповідальність перед залізницею несе відправник.

126. У разі самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам або орендовані ними, залізниця сплачує їм плату за користування, встановлену статтею 119 цього Статуту.

За пошкодження залізницею вагонів або контейнерів, що належать підприємствам, залізниця несе матеріальну відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди.

За втрачені залізницею вагони і контейнери, що належать підприємствам, залізниця на їх вимогу зобов'язана надати відповідні вагони і контейнери для тимчасового безкоштовного користування, а після трьох місяців з моменту їх втрати – передати вагони і контейнери замість втрачених. У разі відсутності у залізниці відповідного рухомого складу вона зобов'язана відшкодувати його вартість.

127. Залізниця несе матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення його доставки, якщо не доведе, що втрата, недостача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини.

За недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажобагажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах:

- а) за багаж і вантажобагаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;
- б) за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості, – у розмірі дійсної вартості багажу, встановлену згідно з Правилами перевезень пасажирів;
- в) за псування і пошкодження багажу і вантажобагажу – у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10 відсотків провізної плати за кожен день,

але не більше 25 відсотків провізної плати. Неповна доба приймається за повну.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу в межах до однієї доби штраф не нараховується. Не нараховується цей штраф також у разі, коли пасажир не вивіз багаж із станції в установлені Правилами перевезень пасажирів терміни.

У разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізниці штраф у розмірі п'ятикратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу.

Відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирі.

128. Повернення вартості невикористаних квитків провадиться у порядку, встановленому Правилами перевезень пасажирів.

У всіх випадках повернення проїзних документів (крім випадків, які сталися з вини залізниці) з пасажирів утримується плата, встановлена за послуги (комісійний збір). Збори (плата), сплачені за резервування місць і продаж квитків, поверненню не підлягають.

129. Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника, вантажоодержувача, пасажирів під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць.

Комерційний акт складається для засвідчення таких обставин:

- а) невідповідності найменування, маси і кількості місць вантажу, багажу чи вантажобагажу натурою з даними, зазначеними у транспортних документах;
- б) у разі виявлення вантажу, багажу чи вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу чи вантажобагажу;
- в) псування, пошкодження вантажу, багажу і вантажобагажу;
- г) повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Залізниця зобов'язана скласти комерційний акт, якщо вона сама виявила зазначені вище обставини або якщо про існування хоча б однієї з них заявив одержувач або відправник вантажу, багажу чи вантажобагажу.

В усіх інших випадках обставини, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу і вантажобагажу і які можуть бути

підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актами загальної форми.

Порядок складання комерційних актів та актів загальної форми встановлюється Правилами.

130. Пред'явленню залізниці позову, який впливає із цього Статуту, має обов'язково передувати пред'явленню до неї претензії.

Право на пред'явлення до залізниці претензій та позовів мають:

а) у разі втрати вантажу:

- відправник – за умови пред'явлення вантажної квитанції і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу;
- одержувач – за умови пред'явлення вантажної квитанції з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу. У разі неможливості пред'явлення вантажної квитанції подається довідка станції відправлення про прийняття вантажу до перевезення з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу;

б) у разі недостачі, псування або пошкодження вантажу:

- одержувач – за умови пред'явлення накладної, комерційного акта і документа, що засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу. Якщо у складанні комерційного акта відмовлено, замість нього подається документ, що підтверджує скаргу про цю відмову;

в) у разі прострочення доставки вантажу – одержувач за умови пред'явлення накладної;

д) у разі втрати багажу чи вантажобагажу – пред'явник багажної чи вантажобагажної квитанції, а у разі недостачі, псування, пошкодження або прострочення доставки багажу, вантажобагажу – пред'явник акта, виданого залізницею про недостачу, прострочення доставки, псування, пошкодження багажу чи вантажобагажу.

Накладна, вантажна, багажна і вантажобагажна квитанції та комерційний акт подаються лише в оригіналі.

131. Претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів, заявляються залізниці призначення вантажу.

Претензії, що виникли з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу можуть бути заявлені залізниці відправлення або призначення (на бажання заявника претензії).

Претензії, що виникли з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, заявляються:

- а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;
- б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

Претензії вантажовідправників щодо штрафів заявляються залізниці відправлення, а вантажоодержувачів – залізниці призначення.

Порядок заявлення і розгляду претензій з приводу платежів, зборів і штрафів, пов'язаних з перевезенням пасажирів, багажу і вантажів, встановлюється правилами.

Укрзалізниця може доручити розгляд претензій своїм структурним підрозділам.

132. Не допускається пред'явлення вимог вантажовідправників, вантажоодержувачів і залізниць, що впливають із договорів перевезення, на суму менше однієї мінімальної заробітної плати за кожною накладною, за винятком претензій від громадян.

133. Передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а також вантажовідправником або вантажоодержувачем вищій організації або уповноваженій особі, яка виступає від їх імені.

Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним підписом на документі (накладній, вантажній, багажній квитанції), а для уповноваженої особи – довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

До претензійної заяви мають бути додані документи, які підтверджують претензію. До претензії щодо втрати, нестачі, псування або пошкодження, крім документів, які підтверджують право на пред'явлення претензії, додається документ, який засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу.

134. Претензії до залізниць можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів – протягом 45 діб.

Зазначені терміни обчислюються:

- а) з дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу, багажу та вантажобагажу;
- б) через 30 діб з дня закінчення терміну доставки – для претензій про відшкодування за втрату вантажу;
- в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення – для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;
- г) через 10 діб після закінчення терміну доставки багажу чи вантажобагажу – для претензій про відшкодування за втрату багажу чи вантажобагажу;
- д) від дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій з приводу прострочення доставки вантажу, багажу або вантажобагажу;
- е) після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для оплати штрафу, – для претензій про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень;
- є) з дня отримання заявником претензії копії платіжного доручення (рахунка) залізниці про нарахування плати – для претензій про повернення плати за користування вагонами і контейнерами;
- ж) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлення претензії, – в усіх інших випадках.

135. Залізниця зобов'язана розглянути заявлену претензію і повідомити заявнику про результати її розгляду в такі терміни з дня отримання претензії:

- а) протягом 3 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у залізничному сполученні;
- б) протягом 6 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому змішаному сполученні;
- в) протягом 45 діб – претензії про сплату штрафів.

У разі часткового задоволення або відхилення претензій у повідомленні мають бути зазначені підстави рішення залізниці з посиланням на відповідні статті цього Статуту. У цих випадках подані з претензією документи повертаються заявнику.

Якщо у процесі розгляду претензії буде встановлено, що вантаж переадресовано або видано іншому одержувачу на законних підставах, така претензія відхиляється з повідомленням заявнику про те де, коли, кому і за чією вказівкою видано вантаж, для

безпосереднього розрахунку з фактичним одержувачем або з тим органом, за вказівкою якого було переадресовано чи видано вантаж.

136. Позови до залізниць, що впливають із цього Статуту, можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови залізниці задовольнити претензію чи у разі неодержання від залізниці відповіді в установлений термін.

Позови подаються до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження залізниці, якій була пред'явлена претензія, у двомісячний термін з дня одержання відповіді залізниці або з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді.

137. Позови залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, що впливають із цього Статуту, можуть бути подані відповідно до установленої підвідомчості чи підсудності до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження відповідача протягом 6 місяців.

Зазначений шестимісячний термін обчислюється:

- а) щодо стягнення штрафу за невиконання плану перевезень – після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для сплати штрафу;
- б) в усіх інших випадках – з дня настання події, що стала підставою для подання позову.

138. Відповідальність за порушення правил спрямованих на забезпечення збереження вантажів настає у випадках:

- а) перебування без належного дозволу на території вантажних дворів, контейнерних пунктів (площадок), вантажних р-нів (дільниць), складів і інших об'єктів транспорту а також пошкодження огорож вантажних дворів, залізничних станцій, контейнерних пунктів (площадок) і складів, які використовуються для виконання операцій, зв'язаних з вантажними операціями;
- б) пошкодження пломб і запірних пристроїв вантажних вагонів, контейнерів та інших вантажних приміщень, зривання з них пломб, пошкодження окремих вантажних місць та їх упаковки, пакетів;
- в) пошкодження та розукомплектування рухомого складу, контейнерів призначених для перевезення вантажів;
- г) самовільного проїзду у вантажних поїздах та самовільного без потреби зупинення поїзда, що могло вплинути на збереження вантажів;

- д) недодержання встановлених габаритів при навантаженні і вивантаженні вантажів;
- е) недодержання стандартів і технічних умов при транспортуванні, зберіганні і використанні (експлуатації) продукції, якщо це спричинило зниження якості, псування або наднормативні втрати продукції;
- є) дрібного розкрадання вантажів (крім випадків вчинення її з проникненням у приміщення чи інше сховище), а також дрібного розкрадання, що призвело до розукомплектування автомобілів, тракторів, сільськогосподарської та іншої техніки під час перевезення.

За вище перераховані порушення відповідальність передбачена Кодексом України про адміністративні правопорушення.

139. Посадові особи органів залізничного транспорту, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажери несуть кримінальну відповідальність за розкрадання вантажів шляхом крадіжки, шахрайства, привласнення, розтрати чи зловживання службовим станом, відповідно до Кримінального кодексу України.

Це дало б змогу поєднати відповідні норми різних галузей права в єдине правове поле. В даному випадку відпала б необхідність вносити зміни в Кодекс України про адміністративні правопорушення щодо забезпечення збереження вантажів, оскільки одна із статей Статуту залізниць України могла б охопити всі склади адміністративних правопорушень.

Вивчення порядку збереження вантажів на залізничному транспорті вказує на його однобічність, можливий розрив зв'язків між різними видами охорони вантажів. Разом з тим, широке трактування порядку дозволить врахувати особливості залізничного транспорту, який не створює нових матеріальних цінностей, а переміщує їх. Процес транспортування – це той вид діяльності залізничного транспорту, який є невід'ємною її частиною, тобто перевезення людей і вантажу [42; 43; 44].

Порядок збереження вантажів прийнято розуміти комплексом, який містить в собі: регулювання, формування матеріальних і фінансових ресурсів, діяльність різних господарських структур, економічне, розрахункове ведення господарства [45; 46; 47; 48; 49; 50].

Під адміністративно-правовим порядком ми розуміємо встановлений адміністративно-правовими нормами режим

використання встановлених стандартів, тарифів, технічних умов, завдяки яким забезпечується збереження вантажів. У межах цього порядку має реалізуватися діяльність органів і організацій транспорту, вантажовідправників, вантажоодержувачів, транспортно-експедиційних підприємств та ін., а також спеціалізованих суб'єктів охорони вантажів.

Таке розуміння порядку вимагає вивчення перш за все перевезення вантажів на залізничному транспорті, ядро якого становить комерційна і експлуатаційна робота. Порядок комерційної роботи охоплює різні стадії технологічного процесу виконання операцій щодо відправлення вантажів, перевезення та ін.; роботу складського господарства; функціонування споруд і пристосувань для обробки окремих видів вантажів (який швидко псується, небезпечний та ін.); використання рухомого складу, контейнерів, перевізних пристосувань (щитів, решіток, брезентів та ін.). Порядок експлуатаційної роботи, яка пов'язана із забезпеченням збереження вантажів, складається приблизно з таких елементів: а) порядок функціонування, огляду, ремонту, охорони споруд: колійового господарства (колії, земляного насипу, колійових і сигнальних знаків та ін.); локомотивного і вагонного господарства, водопостачання і каналізації; станційного господарства; сигналізації і зв'язку; електропостачання; б) порядку функціонування, технічного огляду, ремонту, охорони рухомого складу і контейнерів; в) порядку організації руху поїздів і маневрових робіт.

Аналіз незбереження вантажів показує – вони виникають перш за все через недосконалість і порушення правових порядків збереження вантажу – адже завжди можна встановити конкретний факт втрати вантажу, який пов'язаний з порушенням порядку його охорони; тієї чи іншої правової норми, стандарту, технічних умов.

Одна з важливих проблем – охорона вантажу від окремих видів не збереженостей (втрати, псування, пошкодження, недостачі або крадіжки). В юридичній літературі вже зверталась увага на необхідність розгляду проблеми збереження вантажів на транспорті в оптимально широкому аспекті, яка включає в себе стадії виготовлення продукції, переміщення її від виробника до споживача, збереження від псування і пошкодження на перевалочних пунктах, у місцях складування [51; 52; 53; 54; 55].

Умови функціонування залізничного транспорту в ряді випадків не сприяють збереженості вантажів. Велика кількість матеріальних

цінностей накопичується на малих ділянках, інколи із вільним доступом до вантажу і в вагонах в контейнерах, не забезпечуючи їх збереження (значна кількість їх знаходиться в непридатному стані, експлуатується з перевищенням терміну придатності, відсутні надійні пломбувальні-запірні пристрої та ін.); відсутність надійного контролю за станом вантажу і особами, причетними до його обробки; велика кількість зупиночних пунктів, перевантаження вантажу, а також часті заміни незалежних один від одного осіб, причетних до його обробки, діяльність яких регулюється великою кількістю правил, приписів, інструкцій, які, до того ж, часто змінюються; значна кількість різних суб'єктів охорони майна і контролю, посадових осіб різної компетенції, рівнів, підпорядкування; відсутність надійного перепускного режиму і огорож, які перешкоджають проникненню сторонніх осіб на об'єкти транспорту; складна і багатогранна структура зв'язку, управління транспортом і охороною майна, а також організація технічної роботи станцій та інших об'єктів транспорту (процес формування маневрових, вантажних та інших робіт, огляд рухомого складу, контейнерів, а також їх ремонтом та ін.); відсутність єдиного органу на транспорті, що здійснює профілактичні, виконавчі і контрольні функції щодо охорони вантажів; велика кількість різноманітного майна, яке вимагає специфічного порядку, форм і методів його збереження та ін.

Вимагає дослідження безпосередня охорона вантажів на шляху проходження. Так, за даними ВОХР, на станції Клепарів Львівської залізниці в 1998 році під охороною перебувало від 45,3% до 46,6% всіх прибулих і відправлених зі станції вагонів і контейнерів з вантажами; із числа номенклатурних вантажів – від 45,3% до 46,6%, з них під безпосередньою охороною від – 54% вагонів з вантажем по прибуттю і до 91,5% по відправленню.

Аналіз не збережених перевезень на залізничному транспорті за період з 1992 по 2001 роки показує, що найбільша їх кількість припадає на 1994 рік – 923 на суму 1502 тис. умовних одиниць. Неважко також побачити стійкий взаємозв'язок не збережених перевезень на залізничному транспорті з загальною соціально-політичною і економічною ситуацією в країні і на транспорті. Ці кризові явища, безумовно, пов'язані з реформуванням існуючої до цього часу адміністративно-командної системи у систему, яка буде функціонувати в ринкових умовах (рис. 1.1).

		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	Балансові збитки від усіх незбер. перевезень (в у.о.)	1297	1345	1502	1166	1096	1088	501	617	937	829
2	Балансові збитки від крадіжок (в у.о.)	565	778	923	761	646	584	314	326	518	507
3	Процент збитку від крадіжок в структурі незбер. перевезень.	43,5	57,8	61,4	65,2	58,9	53,6	62,6	52,8	55,2	56,8

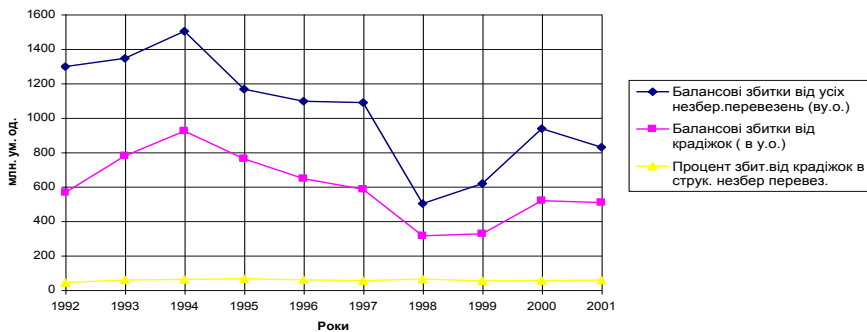


Рис. 1.1. Динаміка не збережених вантажів на залізниці¹⁾.

Динаміка не збережених перевезень за 1992-2001 роки (рис. 1.1) показує, що в основі всіх видів незбереження вантажів знаходяться загальні детермінанти [56, 57]. Цей висновок є важливим перш за все для тих суб'єктів – ВОХР, ВВСТ та ін., – які ведуть в основному боротьбу з одним видом не збереженості – крадіжками. Збитки від втрат, псування, пошкодження до 1993 року значно перевищували розміри збитків, заподіяних крадіжками. Але в 1995 році різко зросла кількість крадіжок вантажів по всіх залізницях. Так, якщо, наприклад, в 1992 році їх частка становила 43,5%, то в 1995 році – 65,2%, що на 21,7% більше.

Крадіжки вантажів у структурі не збережених вантажів не тільки є суттєвим показником з огляду на характеристики

¹⁾ Примітка: На осі ординат рисунка відображено вартість викраденого майна в мільйонах умовних одиниць, а на осі абсцис графіка відображено зростання або спад балансових збитків по роках.

найнебезпечнішої форми не збережених перевезень, але і можуть бути прямою загрозою для охорони вантажів.

За окремими видами цінних вантажів загальне співвідношення не завжди дотримується. Однак зробити об'єктивний аналіз не збережених вантажів, як показує вивчення адміністративно-правового порядку, неможливо. На теперішній час відсутній повний облік втрат вантажів при їх транспортуванні. Не беруться на облік (як не збережені перевезення) випадки складання комерційних актів про недостачу у справних вагонах за пломбами відправника, або про відшкодування вартості викраденого вантажу [58]. Суми від реалізації бездокументних вантажів перераховуються в бюджет Укрзалізниці на покриття претензій (ст. 50 Статуту залізниць України) [13]. В основному звіті не збережених вантажів (форма №21 – зал., затверджена наказом Мінстату України від 18.02.1993р. №24) відсутня графа кількості перевезеного виду вантажу в т. або гривнях – це означає, що встановити згідно з ним кількість не збережених вантажів неможливо. Він не відображає не збережені перевезення за видами правового порядку охорони вантажів. Наприклад, спирти всіх видів повинні знаходитись під безперервною охороною стрільців ВОХР, а вони числяться разом з іншою винопродукцією, що не охороняється на шляху перевезення; вантажі, які швидко псуються, перевозяться без охорони в критих універсальних вагонах, а також рефрижераторах для забезпечення необхідного температурного режиму їх збереження, всі разом перелічуються за шістьма позиціями. Така плутанина характерна для всіх позицій звіту і не відображає ефективності охорони. Даний звіт не відображає і структуру не збережених типів вантажу. Так, наприклад, у 1997 році на Львівській залізниці, на частку інших продовольчих вантажів (незрозуміло яких саме – п.10, розд. 3 звіту форми №21 – зал.) припадало 14,8% не збережених вантажів, в тому числі від крадіжок – 5,5%. Балансові збитки від відомих непродовольчих вантажів (позиції 11 – 16 розділу 3 звіту форми №21 – зал.) становлять 69647 гривень, від невідомих – 25853 гривні або 13,6% від загальної їх кількості.

Адміністративно-правовий порядок визначають також властивості та інші елементи транспортної характеристики вантажів [59]. Для сипучих, наливних і тарно-штучних вантажів існує інший порядок підготовки вантажів, зважування, зберігання і т.д. Наприклад, для вантажів, які швидко псуються, необхідний постійний температурний режим, термін їх доставки обмежений. Одним

вантажам необхідний захист від атмосферних опадів, а іншим – ні. Перевезення одних вантажів допускається в універсальних критих і спеціалізованих вагонах, а інших – на відкритому рухомому складі. Після деяких вантажів передбачене промивання вагонів. Спеціальні знання і чітко встановлений порядок користування і охорони необхідні, для не збережених вантажів.

Основна частка не збережених перевезень на залізниці (майже 60%) пов'язана із втратою сипучих вантажів; значна їх кількість виникає і від пошкоджень, особливо штучних вантажів: цегли (7%), скла (18%), шиферу і труб (5%) [60].

Головними чинниками, які спричиняють втрати вантажу, є : а) сипучих вантажів: збільшена швидкість руху потяга, конструкційні особливості вагону і його стан, розміри вантажу (або гранулометричний склад), вологість, дальність перевезення, спосіб навантаження (ступінь щільності, висота над рівнем борту, конфігурація верхнього штабеля навантаження та ін.); б) наливних вантажів: випаровування (при наливі, зливі, транспортуванні), протікання (зливних пристроїв, пошкодження кузова), викидання залишків не вивантажених вантажів у навколишнє природне середовище; в) тарно-штучних вантажів: зміщення, зсув, прийом у неякісній і нестандартній тарі, ненадійність запірних засобів вагону та інші причини [60, 150, 155, 61, 62].

Існуючий порядок охорони сипучих, наливних, тарно-штучних вантажів не стимулюють зацікавленість вантажовідправника і залізницю в удосконаленні і дотриманні встановленого порядку, в тому числі і адміністративно-правового порядку охорони вантажів, прийняття всіх необхідних заходів щодо їх збереження на шляху проходження та на інших стадіях транспортування.

Такий широкий підхід до проблеми охорони вантажів не повинен перешкоджати конкретним способам вирішення цього завдання. Серед них першими можна назвати технічні засоби охорони вантажів, наявність і застосування яких регулюються правовими нормами. До технічних засобів належать як звичайні (пломби, замки, огорожі, охоронна сигналізація), так і специфічні – особливого типу вагони, контейнери, тара, упаковка, засоби кріплення вантажу і ін. На жаль, недостатньо широко використовують на транспорті дешеві і прості технічні засоби: металеву сітку на вагонах, пломби-замки та ін., які при правильному використанні доволі ефективні. Кожний технічний засіб має цільове призначення з дотриманням визначених

норм та стандартів надійності. Наприклад, плівка, тканина, еластичні контейнери і т.п. засоби надійно захищають вантажі від впливу навколишнього середовища, але не від осіб, які мають намір їх викрасти; цільнометалеві вагони, контейнери, замки, охоронна сигналізація, телебачення та інші більш вдосконалені системи належать лише до умовних заходів проти навмисних крадіжок.

Збереження вантажів також залежить і від порядку використання технологічних заходів (наприклад, формування направлення вантажів "від дверей відправника, до дверей утримувача" та ін. Але на залізничному транспорті існують і технології, які відносяться до збиткових, так наприклад, перевезення овочів і фруктів (картоплі, кавунів, капусти та ін.) у металевих торгових контейнерах і універсальних закритих вагонах.

Відбір форм правової організації охорони майна визначається рядом взаємопов'язаних чинників. Багато з них перебувають між собою у визначених співвідношеннях і вимагають системного підходу.

Вище перераховані, і це ще не всі, елементи комерційної та експлуатаційної роботи залізничного транспорту вказують на неможливість повного висвітлення адміністративно-правового порядку охорони вантажів лише в одному дослідженні. Дана робота розглядає лише адміністративно-правові аспекти забезпечення збереження вантажів органами внутрішніх справ. Доцільно було б окремо вивчити їх залізницею, а саме – діяльність воєнізованої охорони Укрзалізниці, адміністративно-правові можливості їх використання посадовими особами, які мають право розглядати адміністративні справи щодо порушень правил і норм на залізничному транспорті, вплив цивільно-правової відповідальності в умовах збільшення вантажів приватного сектора та інших форм власності.

Не розглядаються також аспекти адміністративно-технічного характеру в широкому розумінні, тобто складність практичної охорони вантажів на місцях; необхідність обліку всіх елементів порядку збереження вантажів усіма суб'єктами їх охорони. Крім того, збереження вантажів на залізничному транспорті забезпечується одночасно різними правовими режимами, а в адміністративно-правовому немає єдиного порядку збереження для всіх видів майна, яке перевозиться. Тільки номенклатура вантажів нараховує більше, ніж 5300 найменувань, об'єднаних у 99 глав за 1271 позицією, але і

вони відрізняються між собою фізико-хімічними властивостями, характеристиками, специфічними умовами транспортування, контролю, небезпечністю для навколишнього середовища за своїм впливом та іншими ознаками, що враховуються при формуванні правового порядку охорони [63].

Всі правові документи, на думку автора, які в даний час регулюють як внутрішні залізничні норми і взаємовідносини, так і зовнішню роботу залізниці щодо виконання зобов'язань, взятих перед вантажовласниками, у перевезенні вантажів і наданні інших послуг мають суттєвий недолік. З одного боку вони прагнуть відобразити ринкову економіку, з другої – в них основна частина норм, взята з планової економіки. Зміна нормативних актів, що регулюють економіку, тобто постанови Кабінету Міністрів України, створюють умови, коли вплив одних частин норм послаблюються, а інших – підсилюються, залежно від прийнятих відповідних рішень Верховної Ради України. Наприклад, Положення "Про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті" [64] і Положення "Про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України" [65].

Ринкові відносини, які створені в Україні, суперечать існуючому громіздкому порядку планування перевезень вантажів, що діє в умовах перехідної економіки. Організація охорони вантажів та планування охоронних заходів не здійснюється в централізованому порядку. Залізниці, як юридичні особи, не визначають співвідношення збитків від не збережених перевезень та економії коштів на охоронні заходи, і здебільшого, інтереси вантажоперевізника не враховуються, що було характерним для планової економіки. Стають непотрібними річне і квартальне планування перевезень. Тільки місячний план перевезень є суттєвим для обох сторін. Залізничний транспорт України неминуче змушений вступити в конкурентну боротьбу на ринку транспорту, де діють відмінні від планової економіки закони. Формування плану перевезення повинно здійснюватись на даний час вже не за принципами "клієнт шукає вагон", а за принципом "вагон шукає клієнта" і "клієнт завжди правий" [66].

Основними висновками щодо характеристики адміністративно-правового регулювання збереження вантажів на залізничному транспорті України є:

1. Комплексний характер відносин, які виникають у зв'язку з діяльністю органів залізничного транспорту, регулюються нормами

адміністративного права, цивільного права, цивільно-процесуального права і міжнародного права.

2. На залізничному транспорті немає єдиних універсальних способів і суб'єктів охорони, які могли б захистити вантаж від всіх причин їх не збереженості, що спричиняють постійні зміни в адміністративно-правовому порядку.

3. Завдяки адміністративно-правовому режиму функціонує система господарювання, можуть бути достатньо ефективними і економічними різноманітні заходи охорони, підтримуються умови функціонування транспорту і його об'єктів, технічні і технологічні засоби охорони, транспортна характеристика вантажу, статистика не збереженостей, система суб'єктів, засобів, форм і методів забезпечення збереження вантажів, а також способи і типи правового регулювання.

4. Нормативно-правові акти, які в даний час регулюють роботу залізниць як юридичних суб'єктів щодо виконання зобов'язань, взятих перед вантажовласниками стосовно перевезення вантажів і надання інших послуг, мають суттєвий недолік. З одного боку вони намагаються регламентувати ринкову економіку, з іншого – намагаються функціонувати на принципах планової економіки, штучних за своїм призначенням та змістом.

5. Пропонується не тільки систематизувати норми, які безпосередньо зорієнтовані на захист вантажів за загальними ознаками, але й об'єднати всі правові норми з різних галузей права, що забезпечують правовий порядок збереження вантажів в окремі статті, доповнивши ними Статут залізниць України.

1.2. Заходи адміністративного примусу, та їх реалізація щодо охорони вантажів

Складовою частиною адміністративно-правового регулювання відносин державної, громадської і приватної власності є формування засобів боротьби з конкретними порушеннями, застосовуючи при цьому уповноваженими на це органами заходів адміністративного примусу до осіб, які порушують встановлені правові заборони в цій сфері [67, 68, 69].

У Конституції України зазначено, що держава забезпечує захист прав усіх суб'єктів права власності і господарювання. Державний примус у суспільстві є одним із засобів охорони його матеріальних і духовних цінностей.

Створення оптимальних умов для життєдіяльності людини, захисту його честі і гідності, вимагає у деяких випадках рішучого застосування заходів примусового характеру до окремих осіб, які посягають на правопорядок. Даючи людині діяти на свій розсуд, вибирати самостійно варіант своєї поведінки в суспільстві, держава, разом з тим, активно впливає на неї, тобто уповноважені на те органи і їх представники від імені держави використовують реальні можливості організованого, правового впливу на пізнання і поведінку людей, на структуру суспільних відносин правового порядку [70, 71, 72].

Достатньо ефективним є застосування адміністративно-примусових засобів впливу, і перш за все – інституту адміністративної відповідальності.

Інститут адміністративного примусу чітко відображений у Кодексі України про адміністративні правопорушення. Зокрема, в статті 1 Кодексу України про адміністративні правопорушення зазначено, що законодавство України про адміністративні правопорушення має завдання охороняти суспільний лад України, власність, соціально-економічні, політичні та особисті права і свободи громадян, а також права і законні інтереси підприємств, установ і організацій, встановлений порядок управління. Захист цих інтересів здійснюється адміністративно-правовими нормами [73, 74].

Незважаючи на те, що ступінь суспільної небезпеки адміністративних правопорушень значно нижчий, ніж злочинів вони, все ж таки завдають значних збитків державним інтересам. А оскільки такі діяння суперечать вимогам адміністративно-правових норм, вони

карані в адміністративному порядку, тобто тягнуть за собою застосування адміністративного впливу.

Заходи адміністративного впливу – це різновид заходів державного примусу. За допомогою використання різних заходів адміністративного примусу забезпечується притягнення порушників до відповідальності, посилюється охорона громадського порядку, прав і свобод громадян, законних інтересів підприємств, установ і організацій. Застосування адміністративного примусу служить одним із важливих чинників зміцнення законності, попередження правопорушень, виховання громадян у дусі дотримання законності. Адміністративний примус застосовується для охорони різного типу відносин, закріплених юридично-правовими нормами.

В юридичній і спеціальній літературі ми бачимо розбіжності у визначенні поняття адміністративного примусу і його обсягу. На сьогодні відсутнє єдине бачення класифікації заходів примусу, що ускладнює розробку науково обґрунтованих пропозицій, спрямованих на вдосконалення адміністративно-юрисдикційної діяльності органів внутрішніх справ [75, 76, 77].

Застосування примусу передбачає використання різних заходів впливу, які можуть відрізнятися за підставами і метою їх реалізації [78, 79]. При цьому примус має місце незалежно від негативного або позитивного волевиявлення суб'єкта. Такі примусові заходи застосовуються в силу державної або суспільної необхідності і призначаються для захисту правопорядку.

Реалізація адміністративно-примусових заходів охорони вантажів на залізничному транспорті безпосередньо покладається на органи внутрішніх справ на транспорті і органи залізничного транспорту. Головне їх завдання – забезпечення збереження вантажів.

Адміністративний примус, який застосовується органами внутрішніх справ на залізничному транспорті – це сукупність різних заходів фізичного, психологічного і матеріального впливу на свідомість і поведінку громадян з метою охорони правопорядку. Форми застосування цих заходів різноманітні. У зв'язку з цим виникає необхідність їх класифікації.

У питанні класифікації заходів адміністративного примусу серед вчених немає єдиної думки.

Найбільш обґрунтовані, на нашу думку, є пропозиції М.І.Єропкина, які передбачають тричленну класифікацію заходів адміністративного примусу, критерієм якої є спосіб адміністративно-

правового забезпечення правопорядку. В одному випадку, забезпечення правопорядку здійснюється шляхом притягнення порушника до адміністративної відповідальності; в іншому – шляхом припинення адміністративно-правовими засобами протиправних дій; у третьому, правопорядок забезпечується за допомогою примусових заходів, які застосовуються з метою попередження правопорушень, забезпечення громадського порядку і громадської безпеки. Як бачимо, цей головний критерій пов'язаний з такими допоміжними критеріями, як правове регулювання основ, умов і порядку застосування конкретного заходу адміністративного примусу, а також із тими правовими наслідками, які виникають у зв'язку з їх застосуванням.

Все це дозволило М.І.Єропкіну класифікувати заходи адміністративного примусу на заходи адміністративного припинення; адміністративно-попереджувальні заходи; заходи адміністративного стягнення [80].

Не заперечуючи наведену класифікацію заходів адміністративного примусу, зазначимо, що з урахуванням нового законодавства, особливо відповідних статей Кодексу України про адміністративні правопорушення, слід виділити четверту групу заходів – заходи адміністративно-процесуального забезпечення. Таким чином, система заходів адміністративного примусу може бути подана в такому вигляді: заходи адміністративного попередження; заходи адміністративного припинення; заходи адміністративно-процесуального забезпечення; заходи адміністративного стягнення (рис. 2.1.).

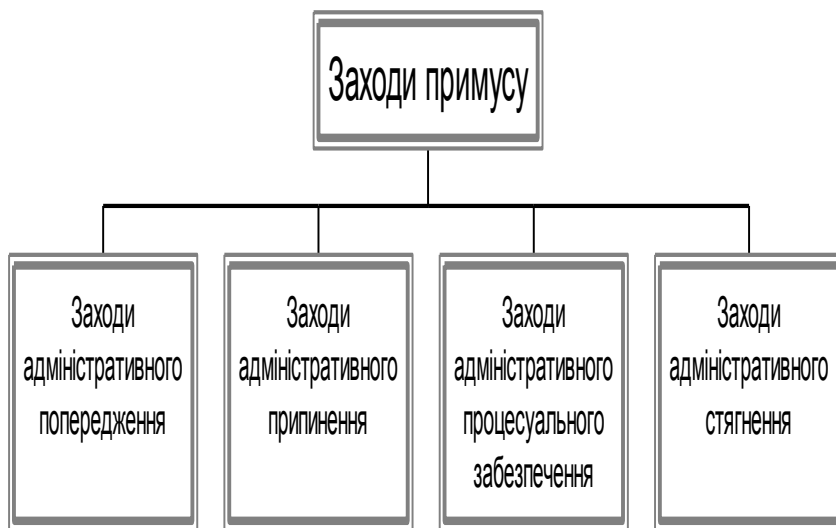


Рис. 2.1. Заходи примусу.

Класифікація заходів адміністративного примусу сприяє більш глибокому розумінню суті адміністративного примусу, відокремленню його від інших видів державного правового примусу. Вона дозволяє визначити види і типи заходів, допомагає правозастосовним органам правильно кваліфікувати конкретні відхилення від норм права.

В основу наведеної класифікації покладено два критерії: спосіб адміністративно-правового забезпечення правопорядку і спосіб забезпечення реалізації правоохоронної адміністративно-процесуальної діяльності органів внутрішніх справ, у тому числі і на транспорті.

Вказані різновиди заходів адміністративного примусу взаємопов'язані і взаємообумовлені між собою.

Для більш детального аналізу застосування адміністративно-попереджувальних заходів можуть бути статистичні дані щодо охорони вантажів, які перевозяться залізничним транспортом (табл. 2.1).

Залізниця:	Роки									
	1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
Одеська	346	335	343	327	275	204	186	197	217	201
Півд.-Західна	372	361	377	362	309	253	231	264	296	311
Придніпровська	351	340	339	345	296	221	207	219	235	212
Донецька	375	359	381	368	316	251	233	279	303	316
Львівська	334	306	365	331	291	227	217	231	248	226
Південна	361	336	348	357	305	249	222	238	254	237
Всього по УЗ	2139	2037	2153	2090	1792	1405	1296	1428	1553	1503

Загальна тенденція стосовно наведених статистичних даних до певної міри може бути позитивною. Але, разом з тим, існує необхідність вдосконалення попереджувальних заходів, усунення причин і умов, які можуть спонукати до здійснення протиправних дій.

На основі аналізу заходів адміністративного примусу автор пропонує розділити адміністративно-попереджувальні заходи на дві групи. До першої групи віднести заходи, які забезпечуються технічними нормами (спеціальні заходи), до другої – адміністративно-правові заходи.

До технічних норм забезпечення збереження майна (вантажів) належать такі норми, які безпосередньо передбачені і затверджені Постановою Кабінету Міністрів України № 7 від 11.01.1994 року "Про затвердження положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті" [64] та інструкцією Укрзалізниці № ЦУО – 0008 від 5.09.1996 року "Правила перепусткового режиму на підприємствах, в організаціях і установах Укрзалізниці" [81]. Так, наприклад, в п.2.2 даної інструкції для попередження проникнення на територію забороненої зони, її межі огорожуються колючим дротом (стрічкою або сіткою) у 12 ниток висотою 2 метра. Також за технічно визначеними нормами встановлюються попереджувальні знаки, освітлення, засоби зв'язку, сигналізації та ін.

Відповідно до цієї інструкції створюється спеціальний перепустковий режим для попередження крадіжок майна всіх форм власності. Основним завданням цього режиму є встановлення такого перепуску, при якому виключається можливість проникнення на об'єкти осіб, які не мають на те відповідного дозволу, а також

вивезення (винесення) вантажів та інших матеріальних цінностей без відповідних документів.

Норми даної інструкції передбачають також перевірку автотранспорту, локомотивів, вагонів та інших транспортних засобів, які в'їжджають і виїжджають із забороненої зони підприємств, установ і організацій.

У разі порушення спеціальних технічних норм інструкції особи підлягають затриманню, про що має бути відповідний запис у процесі адміністративного припинення.

На думку автора, необхідно доповнити Правила перепусткового режиму на підприємствах, в організаціях і установах Укрзалізниці ще одним розділом "Про відповідальність за порушення перепусткового режиму". У ньому потрібно передбачити перелік грубих порушень перепусткового режиму і конкретну матеріальну, дисциплінарну і адміністративну відповідальність за їх скоєння. Особливо необхідно передбачити і дисциплінарну відповідальність начальників станцій, вантажних дворів, контейнерних пунктів (площадок), їх заступників, які безпосередньо вирішують питання вантажної і комерційної роботи, не в загальному вигляді за "незабезпечення збереження вантажів", а конкретно: за не організацію і недотримання перепусткового режиму, в тому числі і прийомоздавачами, черговими по КПП та іншими працівниками станції; порушення порядку огорожі об'єктів транспорту, не створення умов для дотримання перепусткового режиму. Важливо також вказати на відповідальність (дисциплінарну, адміністративну) за порушення перепусткового режиму працівниками залізничного транспорту (які знаходяться на режимному об'єкті), але не з виконанням своїх службових обов'язків, перехід у невстановлених місцях громадян, які не мають відношення до транспорту.

До адміністративно-правових заходів можна віднести всі інші заходи попередження: перевірку документів, обмеження руху транспорту, обмеження перепуску громадян, обмеження перебування без належного дозволу на території, де проходять вантажні операції, без перешкод не проникнення у службові приміщення та ін.

Наступна група заходів адміністративного примусу – це заходи адміністративного припинення [70, 82]. Головна їх мета полягає у припиненні протиправної поведінки, усуненні протиправної ситуації, примушенні правопорушника не допускати порушень закону, не допускати уникнення відповідальності особи, яка скоїла

правопорушення. До них можна віднести: вимоги припинення порушення правил збереження вантажів, адміністративне доставляння особи, примусове випровадження з території об'єкта, який охороняється, застосування фізичного впливу, спеціальних засобів і вогнепальної зброї.

Суть першого заходу (вимоги припинення порушення протиправної дії) [83] зводиться до офіційної вказівки на діючі нормативні акти і попередження порушників про те, що їх дії носять протиправний характер, і вони повинні їх припинити. Подібні вимоги працівники органів внутрішніх справ повинні пред'являти посадовим особам підприємств і установ, які не вживають заходів для усунення недоліків в охороні об'єктів, забезпечення збереження матеріальних цінностей, в організації перепусткового режиму і т.п., а також громадянам, які порушили перепустковий режим. Ці вимоги носять офіційний правовий характер і вони обов'язкові для виконання тим особам, яким вони адресовані.

З метою складання протоколу про адміністративне правопорушення в разі неможливості скласти його на місці вчинення правопорушення, якщо складення протоколу є обов'язковим, порушника може бути доставлено в міліцію (ст. 259 КпАП України).

Під "доставлянням порушника" мається на увазі супроводження його до певного місця призначення, наприклад, до чергової частини органу внутрішніх справ на транспорті.

Будучи самостійним заходом примусу, доставляння є досить неоднорідним правовим явищем, яке складається із сукупності різноманітних дій. За своїм змістом ці дії, а також суб'єкти, що здійснюють адміністративне доставляння, також не однотипні. Тому засвоєння змісту дій, що складають доставляння, його правову природу, призначення та підстави застосування можливе лише шляхом розгляду та класифікації його видів.

Практична цінність будь-якої класифікації визначається вибором критеріїв (ознак). В основу класифікації видів адміністративного доставляння можуть бути покладені мета і підстави застосування заходу, що розглядається, а також правова характеристика суб'єктів, що його застосовуватимуть.

Застосування адміністративного доставляння обов'язково пов'язується з поведінкою суб'єкта, яка повинна носити протиправний характер. Сукупність цих дій в основному і складає

фактичні обставини, які закон передбачає як адміністративне доставляння.

У практиці діяльності органів внутрішніх справ на транспорті інколи застосовується такий захід припинення протиправної дії, як примусове випровадження осіб з території об'єкта, який охороняється. Цей захід адміністративного припинення застосовується щодо таких категорій осіб: особи, які прибули на об'єкт за разовими перепустками і залишились на його території понад встановлений термін; особи, які самовільно намагаються проникнути на об'єкт, який охороняється; особи, які залишились на території об'єкта після закінчення роботи їх зміни без дозволу адміністрації.

До першої категорії належать ті особи, які прибули на підприємство або в іншу установу залізничного транспорту для одержання, відправлення, оформлення вантажу за разовими перепустками і перебували там понад встановлений термін. Згідно з п.5.4 Правил перепусткового режиму на підприємствах, в організаціях і установах Укрзалізниці для проходу, проїзду на територію підприємства, установи, організації залізничного транспорту і назад встановлюються перепустки встановленої форми, які поділяються: за терміном дії – на постійні, тимчасові та разові; за призначенням – на особисті, матеріальні та транспортні. До другої категорії належать ті особи, які самовільно намагаються проникнути на об'єкт з метою скоєння крадіжки майна або переходу через ці об'єкти за відсутності огорож з металевої сітки і знаків заборон переходу. До третьої категорії належать ті особи, які самовільно залишились без дозволу адміністрації з ряду причин як особистого характеру, так і виробничого. Вказана категорія осіб в обов'язковому порядку повинна залишити територію об'єкта, який охороняється, після пред'явлення до них вимог працівників охорони або міліції. Якщо вказані особи не підкоряються даним вимогам, вони випроваджуються з території в примусовому порядку. А також працівники залізничного транспорту при виявленні на своїй ділянці роботи (об'єкті) сторонніх осіб, зобов'язані вжити заходів для їх випровадження, в необхідних випадках доповісти про це працівникам воєнізованої охорони або в органи внутрішніх справ на транспорті.

Заходи фізичного впливу, спеціальних засобів і вогнепальної зброї відображені в статтях 12, 13, 14, 15 Закону України "Про міліцію" [84]. Застосовуються вони у виняткових випадках, якщо іншим

шляхом припинити протиправну поведінку неможливо, коли інші засоби адміністративно-примусового характеру вичерпані і не можуть дати позитивного результату.

Перераховані заходи за своїм характером належать до заходів адміністративного припинення, які застосовуються, як зазначає О.М.Бандурка [85], з метою, по-перше, припинення порушень правових норм (адміністративних проступків, злочинів), по-друге, для запобігання вчиненню нових правопорушень, по-третє, для створення умов для подальшого притягнення винних до відповідальності, по-четверте, для усунення шкідливих наслідків правопорушення і, по-п'яте, для відновлення попереднього, правомірного стану.

До заходів адміністративного примусу слід віднести заходи адміністративно-процесуального забезпечення, які застосовуються органами внутрішніх справ на транспорті. До них можна віднести: адміністративне затримання особи, адміністративне затримання майна, особистий огляд, огляд речей, вилучення речей і документів.

Згідно зі статтею 261 Кодексу України про адміністративні правопорушення, працівники міліції мають право застосувати до правопорушників і такий захід, як адміністративне затримання. У нашій країні ніхто не може бути безпідставно затриманий, крім випадків, чітко передбачених законом. Конституція України закріпила право кожної людини на свободу і недоторканність. Повага до особи, охорона прав і свобод громадян – обов'язок всіх державних органів, громадських організацій і посадових осіб.

Суть адміністративного затримання полягає у примусовому тимчасовому обмеженні дій і переміщенні особи, яка скоїла правопорушення.

У випадках, прямо передбачених законодавчими актами України, з метою припинення адміністративних правопорушень, коли вичерпано інші заходи впливу встановлення особи, складення протоколу про адміністративне правопорушення у разі неможливості складання його на місці вчинення правопорушення, якщо складення протоколу є обов'язковим. Забезпечення своєчасного і правильного розгляду справ та виконання постанов у справах про адміністративні правопорушення – допускається адміністративне затримання особи.

Адміністративне затримання не однорідне за змістом, і пов'язане з ним обмеження свободи порушника залежить від характеру правопорушення.

З урахуванням цього затримання громадян в адміністративному порядку може проводитися працівниками відомчої воєнізованої охорони в процесі виконання службових обов'язків щодо збереження вантажів. Право на таке затримання виходить із характеру діяльності воєнізованої охорони, яка повинна безпосередньо попереджувати, припиняти вчинення протиправних дій. У даному випадку адміністративному затриманню підлягають особи, які пошкодили пломби і запірні пристрої вантажних вагонів, контейнерів, зривали з них пломби, за пошкодження окремих вантажних місць та їх упаковки, пакетів, огорож вантажних дворів, залізничних станцій, контейнерних пунктів (площадок) і складів, які використовуються для виконання операцій, пов'язаних із вантажними перевезеннями, за перебування без належного дозволу на території вантажних дворів, контейнерних пунктів (площадок), вантажних районів (дільниць) і зазначених вище складів, а також за пошкодження рухомого складу, контейнерів, призначених для перевезення вантажів, перевізних пристроїв і дрібних розкранів з об'єктів залізничного транспорту.

У межах передбачених законом повноважень працівники ВОХР самостійно приймають рішення про застосування заходів адміністративного затримання.

Попри це, доставляння правопорушника в міліцію, може бути пов'язано не тільки з адміністративним правопорушенням, але й зі вчиненням злочину. Тому адміністративне затримання і подальше доставляння правопорушника в міліцію слід відрізнити від затримання підозрюваного за ст. 106 КПК України, яке має кримінально-процесуальний характер і може бути виконане тільки посадовими особами міліції, які мають право провадження розслідування.

За наявності однієї із підстав, передбачених у ст. 106 КПК України, працівник міліції зобов'язаний доставити в органи внутрішніх справ особу, яка підозрюється у вчиненні злочину. Однак таке доставляння підозрюваного не є його затриманням у порядку, описаному у ст. 106 КПК України [86, 87]. Після належної перевірки обставин може виявитись, що дії, скоєні підозрюваним, не є злочинними, або ці дії вчинені не цією особою і т.п. Якщо буде встановлено, що вчинено злочин, то ця особа, за наявності вказаних в законі підстав, може бути затримана в кримінально-процесуальному порядку. А якщо вчинено адміністративне правопорушення, то доставлену особу можна затримати не більше трьох годин (у виняткових випадках, у зв'язку з особливою потребою законодавчі

акти України дозволяють встановлювати інші терміни адміністративного затримання). Термін адміністративного затримання обчислюється з моменту доставляння порушника в РВ, пункт ОГП для складання протоколу. Протягом цього часу працівники органів внутрішніх справ повинні детально з'ясувати обставини правопорушення, встановити особу затриманого.

Здійснюючи боротьбу з правопорушеннями, працівники міліції в ряді випадків змушені вдаватися і до такого заходу адміністративно-процесуального забезпечення, як адміністративне затримання майна. Цей захід не передбачений чинним законодавством. Однак, адміністративне затримання майна здійснюється з метою збереження його в натурі, недопущення його пошкодження, для забезпечення збереження доказового матеріалу, а інколи – і для з'ясування особи правопорушника, який має відношення до затриманого майна.

Затримується в адміністративному порядку переважно майно, яке може підпасти під конфіскацію або адміністративне вилучення. При цьому не виключена можливість застосування примусового адміністративного затримання особи (власника майна, вантажу) і застосування до неї інших заходів адміністративного примусу (штраф та ін.).

Адміністративне затримання майна повинно здійснюватись у визначених процесуальних формах. Працівники міліції, які затримали майно, повинні скласти його опис, передати майно відповідній особі на зберігання під розписку. Тільки за таких умов будуть забезпечені гарантії збереження затриманого майна.

Важливе значення для забезпечення провадження у справах про адміністративні правопорушення має особистий огляд та огляд речей.

Особистий огляд може проводитись уповноваженими на те посадовими особами органів внутрішніх справ, воєнізованої охорони, а у випадках, прямо передбачених законодавчими актами України, – також і інших органів (ст. 264 КпАП України).

Законодавець передбачає деякі правила проведення особистого огляду і огляду речей. Так, особистий огляд може провадитись уповноваженою на те особою однієї статі з оглядуванням і в присутності двох понятих тієї ж статі.

Огляд речей, ручної кладі, багажу та інших предметів здійснюється, як правило, у присутності особи, у власності якої вони є. У невідкладних випадках зазначені речі, предмети можуть бути піддані оглядові з участю двох понятих під час відсутності власника.

Про особистий огляд, огляд речей складається протокол або про це робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення чи у протоколі про адміністративне затримання.

Як засіб припинення адміністративного проступку та забезпечення провадження в справі розглядається вилучення речей і документів.

Речі і документи, що є знаряддям або безпосереднім об'єктом правопорушення, виявлені під час затримання, особистого огляду або огляду речей, вилучаються посадовими особами органів, які передбачені законодавчими актами України.

Про вилучення речей і документів складається протокол або робиться відповідний запис у протоколі про адміністративне правопорушення, про огляд речей або адміністративне затримання.

Вилучені речі і документи зберігаються до розгляду справи про адміністративне правопорушення у місцях, що їх визначають органи (посадові особи), яким надано право провадити вилучення речей і документів, а після розгляду справи, залежно від результату її розгляду, їх у встановленому порядку конфіскують, повертають власникові або знищують, а при платному вилученні речей – реалізують.

Вказані заходи мають характерні ознаки, які дозволяють виділити їх у самостійну групу, поряд із заходами адміністративного припинення і попередження.

Розглянуті нами заходи застосовуються не лише для попередження і припинення правопорушень, недопущення настання шкідливих наслідків, але і для складання протоколів, забезпечення своєчасного і правильного розгляду справ і виконання постанов щодо справ про адміністративні правопорушення.

Іншими словами, вони тісно пов'язані з реалізацією інституту адміністративної відповідальності, передують подальшому притягненню до неї особи, створюючи для цього необхідні умови. Так, по-перше, адміністративне затримання особи сприяє встановленню і складенню всіх необхідних документів для притягнення цієї особи до адміністративної відповідальності. Вилучення речей і документів гарантує виконання постанов про накладення адміністративних стягнень.

По-друге, на відміну від інших заходів адміністративного примусу (за винятком адміністративних стягнень), заходи, які ми розглядаємо, реалізуються в адміністративно-процесуальному

порядку, і тому називаються "заходами адміністративно-процесуального забезпечення".

Остання група заходів адміністративного примусу, які застосовуються органами внутрішніх справ, – адміністративні стягнення [88]. Їм властивий ряд характерних рис, і вони займають особливе місце в системі заходів адміністративного примусу.

По-перше, адміністративні стягнення є покаранням за скоєне адміністративне правопорушення, тому що вони встановлюють визначені правообмеження (особистого або майнового характеру) для покарання особи; по-друге, матеріальними основами застосування адміністративних стягнень є склад адміністративного правопорушення.

Склад адміністративного правопорушення (об'єкт, об'єктивна сторона, суб'єкт, суб'єктивна сторона) як основа адміністративної відповідальності має важливе значення. Знання юридичної природи адміністративного правопорушення (проступку) дозволяє правильно і ефективно використовувати інститут відповідальності в боротьбі з правопорушеннями.

Адміністративним стягненням притаманні інші характерні ознаки.

Будучи засобом реалізації адміністративної відповідальності, вони застосовуються в адміністративно-процесуальному порядку, тобто в порядку провадження в справах про адміністративні правопорушення. Процесуальний порядок розгляду справ про адміністративні правопорушення набагато простіший, ніж кримінально-процесуальний. Навіть у тих випадках, коли справи розглядаються і вирішуються судом, адміністративне судочинство значно простіше від кримінального.

Адміністративна відповідальність за вчинені адміністративні правопорушення в більшості випадків оформляється протоколом. Це основний процесуальний документ, яким користується міліція при провадженні у справах про адміністративні правопорушення щодо особи, яка вчинила протиправні дії, а також при визначенні конкретного виду адміністративного стягнення [75, 89, 90, 91].

У даному дослідженні розглянемо тільки один з вище перерахованих видів адміністративного стягнення – штраф, тому що в санкціях ст. 136 і ч. 2 ст. 51 КпАП України законодавець передбачив лише один вказаний вид стягнення.

Адміністративний штраф – це грошове стягнення, яке накладається на порушника адміністративно-правових норм компетентними органами або їх повноважними представниками.

Аналізуючи статистичні дані Управління МВС України на Львівській залізниці, слід зазначити, що за порушення ст. 136 КпАП України працівники органів внутрішніх справ на залізничному транспорті наклали адміністративні стягнення у вигляді штрафу в 1992 році на 926 чоловік (82,4%), у 1993 році – на 877 чоловік (80,6%), у 1994 році – на 1113 чоловік (81,4%), у 1995 році – на 1307 чоловік (79,4%), у 1996 році – на 799 чоловік (90%), у 1997 році – на 877 чоловік (93,6%), у 1998 році – на 949 чоловіка (92,7%), у 1999 році – 1007 чоловік (91,9%), у 2000 році – 1078 чоловік (93,4%).

Норми адміністративного права передбачають штраф із зазначенням його меж (відносно визначений розмір), а також і з точною вказівкою його розміру (абсолютно визначений розмір). У більшості випадків нормативні акти встановлюють відносно визначені штрафні санкції, що дозволяє при накладенні штрафу враховувати характер скоєного правопорушення, особу правопорушника, ступінь його вини, його майновий стан, обставини, що пом'якшують і обтяжують відповідальність. Тому правильне застосування відносно визначених санкцій має велике виховне значення.

У Кодексі України про адміністративні правопорушення (ст. 222 КпАП України) передбачено, що ОВС мають право самостійно накладати адміністративні штрафи щодо окремих видів правопорушень. Необхідність державно-владних повноважень подібного характеру обумовлюється особливостями діяльності міліції у сфері охорони громадського порядку, забезпечення збереження майна та ін.

Велике практичне значення в діяльності міліції має порядок виконання постанови про накладення штрафу. Згідно з Кодексом України про адміністративні правопорушення, працівники міліції мають право накладати штраф на місці вчинення правопорушення на залізничному транспорті (ст.ст. 109, 110 КпАП України), з обов'язковим складанням протоколу про адміністративне правопорушення і винесення компетентною особою постанови про застосування до порушника заходу адміністративного стягнення (ст. 136 КпАП України).

Пропонуємо доповнити статтю 258 Кодексу України про адміністративні правопорушення частиною 1 статті 136 КпАП

України, тобто наділити працівників транспортної міліції, в разі необхідності, повноваженнями щодо накладення штрафу на місці вчинення правопорушення.

Необхідність даної пропозиції полягає у підвищенні ефективності роботи нарядів міліції на режимних об'єктах залізничного транспорту, а також вплине на відсоток не стягнутих штрафних санкцій, сума яких лише по Управлінню МВС України на Львівській залізниці в 1992 році становила 168 гривень, у 1993 році – 176 гривень, у 1994 році – 341 гривень, у 1995 році – 476 гривень, у 1996 році – 485 гривень, у 1997 році – 732 гривні, у 1998 році – 1085 гривень, у 1999 році – 1896 гривень, у 2000 році – 1788 гривень.

Наявність вказаних повноважень дозволить, по-перше, більш ефективно попереджувати і припиняти правопорушення; по-друге, оперативно реагувати на правопорушення і застосовувати засоби впливу на правопорушників.

У доповідній записці про стан адміністративної діяльності органів внутрішніх справ України, її пріоритетні напрями та вплив результатів на злочинність у державі, яка була адресована першому заступнику міністра внутрішніх справ України, зазначалось, що за даними галузевих служб МВС протягом 9 місяців 1997 року працівники органів внутрішніх справ виявили понад 15,2 млн. адміністративних правопорушень (за весь 1996 рік – 11,8 млн., дані Держкомстату). Зокрема, в 12,3 млн. випадках на правопорушників накладено адміністративні стягнення у вигляді штрафу на суму понад 114 млн. грн.²⁾

Це свідчить про те, що застосування штрафних санкцій до правопорушників відіграє важливу роль. У ході опитування працівників транспортної міліції Управління МВС України на Львівській залізниці 299 (73,9%) респондентів дали позитивну оцінку підвищенню розмірів штрафних санкцій, а також порядку введення положення щодо відповідальності за вчинене повторне порушення правил, спрямованих на забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті.

²⁾ Див. Доповідна записка начальника Головного штабу МВС України "Про стан адміністративної діяльності органів внутрішніх справ України, її пріоритетні напрями та вплив результатів на злочинність у державі" від 31 жовтня 1997р.

Викладене в даному підрозділі дає підстави для наступних висновків:

1. Застосування адміністративного примусу служить одним із важливих чинників зміцнення законності, попередження правопорушень, виховання громадян у дусі дотримання законності.

2. Існуюча класифікується адміністративного примусу не має уніфікованих критеріїв оцінки. Внаслідок чого ефективність адміністративного примусу, згідно з існуючою класифікацією, об'єктивно оцінюється нерівномірною, що вимагає відповідного вивчення і вдосконалення правової основи його застосування.

3. Адміністративно-попереджувальні заходи пропонується розділити на дві групи. До першої групи необхідно віднести адміністративно-правові заходи, до другої – заходи, які забезпечуються технічними нормами (спеціальні заходи).

4. Правила перепусткового режиму на підприємства, в організації і установи Укрзалізниці пропонуємо доповнити ще одним розділом: “Про відповідальність за порушення перепусткового режиму”.

5. Наділивши працівників органів транспортної міліції повноваженнями щодо накладення штрафу на місці вчинення правопорушення штрафними квитанціями, дозволить більш успішно попереджати і припиняти правопорушення та оперативніше вживати заходів впливу на порушників.

1.3. Поняття та види адміністративних правопорушень на залізничному транспорті України

Адміністративна відповідальність є однією із форм юридичної відповідальності громадян і посадових осіб. У юридичній літературі проблемам адміністративної відповідальності, починаючи з 60-х років, приділялось багато уваги. В працях, опублікованих у 60-70-х роках [92; 93; 94; 95], було розглянуто загальні питання адміністративної відповідальності, її процесуально-правові аспекти, обґрунтовані пропозиції з розвитку законодавства про адміністративні правопорушення, багато з яких стали теоретичною основою кодифікації цього законодавства. Теоретичні положення, що в них містилися, та їх обґрунтування не втратили свого значення досі. Після проведення на початку 80-х років кодифікації законодавства про адміністративні правопорушення почали з'являтися численні наукові статті, брошури, коментарі, монографії, присвячені цій проблемі, вони врахували зміни у правовому регулюванні адміністративної відповідальності [96; 97; 98; 99; 100; 101; 102; 103; 104]. В цих роботах більш повно висвітлені загальні питання адміністративної відповідальності, сформульовано рекомендації для практичних працівників, які при виконанні своїх обов'язків застосовують законодавство про адміністративні правопорушення. Проте проблема себе не вичерпала і потребує нових розробок з урахуванням змін у законодавстві про адміністративну відповідальність та вдосконалення практики його застосування. Адміністративна відповідальність настає за вчинення порушником адміністративного правопорушення. Адміністративним правопорушенням (проступком) визначається протиправна, винна (умисна або необережна) дія чи бездіяльність, яка посягає на державний або громадський порядок, власність, права і свободи громадян, на встановлений порядок управління і за яку законодавством передбачено адміністративну відповідальність (ст. 9 КпАП України).

Поняття "адміністративний проступок" (делікт) [105] є актуальним і має суттєве значення як у теоретичному, так і у практичному аспектах. Актуальність даної проблеми полягає у тому, що від тлумачення поняття адміністративного делікту залежить вирішення таких специфічних питань адміністративного права, як підстави адміністративної відповідальності, кваліфікація

адміністративних деліктів, застосування адміністративних стягнень за їх вчинення [106].

Порушення багатьох норм, які встановлюють порядок збереження вантажів на залізничному транспорті не тягнуть за собою адміністративної відповідальності, а тому їх не можна віднести до адміністративних правопорушень. Це порушення порядку підготовки вантажу для транспортування, його прийом у тарі та упаковці, завантаження або відправлення у вагонах і контейнерах, які не забезпечують збереження вантажу та ін. Дотримання загальноприйнятих правил, – зазначає А.П.Альохін, – забезпечується створенням належних, організаційно-технічних умов роботи транспорту, форм переконання, роз'яснення і виховання громадян, а також примусу, особливо притягненням винних до адміністративної відповідальності [107]. Ці порушення, виникають під час виконання службових обов'язків працівниками залізничного транспорту, за які вони несуть не адміністративну, а дисциплінарну і матеріальну відповідальність, за винятком правопорушень, пов'язаних із дрібним розкраданням (ст. 51 КпАП України), порушень правил пожежної безпеки на залізничному транспорті (ст. 120 КпАП України), порушень правил забезпечення збереження вантажів на транспорті (ст. 136 КпАП України) і недотримання стандартів при транспортуванні, зберіганні і використанні продукції (ст. 170 КпАП України).

У Кодексі України про адміністративні правопорушення передбачено ряд адміністративно-правових норм, які безпосередньо спрямовані на забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті, за порушення яких настає адміністративна відповідальність. Умовно їх можна поділити на дві групи. До першої треба віднести ті норми, за допомогою яких здійснюється забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті (ст. 51, 136, 170 КпАП України). До другої – норми, які опосередковано спрямовані на забезпечення збереження майна, що перевозиться залізничним транспортом. Це норми, до яких належать порушення правил безпеки руху на транспорті (ст.ст. 109, 110, 116, 119, 123 КпАП України), пожежної безпеки на залізничному транспорті (ст. 120 КпАП України), охорони навколишнього природного середовища (ст. 82, 83, 90-1 КпАП України), а також ті, які сприяють порушенню охорони вантажів на транспорті, наприклад, розпивання спиртних напоїв на виробництві (ст. 179 КпАП України) працівниками

транспорту, в тому числі тих, які забезпечують безпосередню охорону вантажів.

У даному дисертаційному дослідженні розглянемо адміністративні правопорушення, що передбачені статтями 51 і 136 КпАП України, які безпосередньо забезпечують захист вантажів і порядок їх збереження на залізничному транспорті.

На транспорті (як і в сільському господарстві, легкої та харчової промисловості) найбільш поширені дрібні розкрадання [108]. Дрібне розкрадання вантажів, вчинене за певних умов, наприклад, із вагону (контейнера), з – під охорони, працівником залізничного транспорту, – більш шкідливе явище за своїм характером порівняно із звичайним дрібним розкраданням. Тому що дрібне розкрадання вантажів додатково порушує умови функціонування транспорту, порядок охорони вантажів, які відновити на транспорті після їх порушення досить складно.

Існують труднощі при визначенні характеристики дрібних розкрадань та осіб, які їх вчинили, в тому числі і на залізничному транспорті, з огляду на ряд об'єктивних і суб'єктивних причин, одна з яких – висока латентність. Дослідження закономірностей існування цього негативного явища повинно мати своєю метою з'ясування стану і тенденцій розвитку відомої та прихованої адміністративної деліктності, встановлення причин її виникнення та розробку заходів щодо попередження [106]. З іншого боку, недоліки обліку і звітності та ін. Так, наприклад, за даними звіту Головного інформаційного бюро МВС України і УВСТ МВС України (статистична звітність форми № 1- АП), дрібні розкрадання вантажів, як правило, не виділяються із загального числа дрібних розкрадань (за винятком низових ланок – відділів, відділень, де це ведеться по окремих внутрішніх звітах). У зв'язку з цим автор пропонує узагальнити досвід низових ланок і внести зміни у статистичну звітність форми 1 – АП з виділенням в окрему графу дрібне розкрадання вантажів.

До 1992 року за повторне дрібне розкрадання існувала кримінальна відповідальність, яка була передбачена у ст. 85 Кримінального кодексу України. Законом України від 7 липня 1992 року вона була скасована [109; 110, 111], оскільки передбачення одного і того ж складу правопорушення і в Кодексі України про адміністративні правопорушення, і в Кримінальному кодексі України призводило до неоднакового підходу під час кваліфікації правопорушень.

Науково-теоретичні пошуки вчених-адміністративістів дозволили виділити достатню кількість ознак розмежування злочину і проступку, але помилок при кваліфікації дрібного розкрадання не зменшувалось, не було єдності в розумінні самих критеріїв їх тлумачення та механізму взаємодії. Тому і в даному дослідженні дрібне розкрадання вантажів на залізничному транспорті розглядається в сукупності всіх чинників.

Раніше законодавець не встановлював точний критерій або вичерпний перелік ознак такого розмежування, оскільки вони багаточисельні і могли поєднуватись у кожному акті дрібного розкрадання. В більшості випадків це оцінюючі ознаки, що "в значній мірі визначають правосвідомість юриста, який застосовує закон, враховуючи вимоги Кримінального кодексу України" [112, 113], Кодексу України про адміністративні правопорушення, обставини конкретної справи, особи правопорушника, можливості виправлення і перевиховання, правової політики та ін.

Об'єктом цього проступку є відносини власності. Це – володіння, розпорядження та користування майном державних органів, за якими воно закріплене, колективними організаціями (союзами, акціонерними товариствами тощо) і приватними власниками. Правопорушники своїми протиправними діями вилучають майно і користуються ним, як власним.

За об'єктом посягання склади кримінального і адміністративного караного розкрадання, в тім числі вантажів на транспорті, співпадають. Але за цією ознакою дрібне розкрадання вантажів відрізняється від інших суміжних складів адміністративних правопорушень і злочинів. Наприклад, крадіжка вогнепальної зброї, боєприпасів, вибухових матеріалів посягає не стільки на відносини власності, скільки на громадську безпеку; наркотичні засоби – на здоров'я громадян. Крадіжка документів, штамів, печаток та бланків – на порядок управління. За ці діяння настає не адміністративна, а кримінальна відповідальність, навіть коли вартість викраденого незначна, оскільки суспільна небезпека цих злочинів завдасть більше шкоди іншим суспільним відносинам, ніж у майнових збитках [110, 114, 115].

В юридичній літературі зазначено, що розмежування розкрадання як злочину і проступку несуть ознаки об'єктивної сторони правопорушення.

Як свідчить практика, при розслідуванні крадіжок виявляються численні факти вчинення дрібних розкрадань матеріально-відповідальними і посадовими особами, справи, які вбачаються недоцільними виділяти в окремі провадження. Такі суб'єкти правопорушень мають певні можливості для приховування крадіжок, наприклад, списання викраденого, оформлення фіктивних документів та ін. З одного боку, крадіжки в цих формах, особливо продовольчих вантажів на транспорті, виявляють при аналізі причин недостач, а з другого – будь-яка недостача вантажу, яка виявлена з ознаками крадіжки, перш за все фіксується як крадіжка, і кваліфікація вчиненого змінюється тільки після встановлення слідством факту розкрадання вантажу іншим шляхом.

Слід зазначити, що протиправні дії у вигляді розкрадання державного і колективного майна, які призвели до розукомплектування автомобілів, тракторів, сільськогосподарської та іншої техніки при перевезенні залізничним, водним або іншим транспортом, а також у місцях постійного чи тимчасового зберігання, виділені в самостійну норму, яка стала частиною другою статті 51 КпАП України. Законодавець за це правопорушення встановив більш суворо відповідальність, адже розукомплектування техніки призводило до того, що її неможливо було використати за призначенням. Якщо за звичайне дрібне розкрадання було встановлено штраф від трьох до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян, то за дрібне розкрадання, яке призвело до розукомплектування техніки, – від восьми до дванадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Щоб вчинити дрібну крадіжку вантажу, спочатку потрібно проникнути в вагон чи контейнер, з пошкодженням чи без пошкодження останніх. Пошкодження вагону (контейнера) при дрібній крадіжці вантажу становлять окремий склад правопорушення, передбачений у ст. 136 КпАП України. Ця ознака на транспорті не має самостійного значення. Відповідальність за дрібне розкрадання вантажу, вчинене при пошкодженні вагону, залежно від інших обставин справи і особи винного, може наступити за сукупністю правопорушень – ст.ст. 51 і 136 КпАП України або ст. 81 КК України і ст. 136 КпАП України.

Крадіжку вважають закінченою, коли майно вилучено, винесено з території, яку охороняють, або з вагону спеціального призначення, і порушник має можливість ним розпоряджатись на свій розсуд і

користуватись ним. Тому при затриманні порушника, який вчинив дрібну крадіжку на об'єкті, який охороняють, слід приймати до уваги фактичний стан його охорони.

Адміністративна деліктність має свої види, кожний із яких володіє всіма властивостями деліктності і одночасно має деякі специфічні властивості, притаманні конкретному виду. Це стосується адміністративних деліктів, які скоюються на залізничному транспорті. Існує первинна адміністративна деліктність, яка включає в себе всю сукупність деліктів, вчинених вперше, і повторна (рецидивна), що включає в себе сукупність деліктів, вчинених порушниками повторно протягом одного року, що вважається обставиною, яка обтяжує відповідальність за адміністративне правопорушення [106].

Деякі автори пропонують передбачити відповідальність за повторність дрібної крадіжки, інші – виділяють поняття не повторності, а "систематичності" [116], "неодноразовості" [117]. В.Ткаченко, навпаки, вважає, що не можна встановлювати відповідальність за повторне адміністративне правопорушення, тому що повторний проступок не має об'єктивної основи – збільшення своїми діями суспільної небезпеки [118].

Найбільше помилок виникало у зв'язку з тлумаченням ст. 51 КпАП України (кількість викрадених предметів в натурі (вага, обсяг) і значущість їх для народного господарства). Згідно з чинним адміністративним законодавством України встановлено, що розкрадання державного або колективного майна визнається дрібним, якщо вартість викраденого не перевищує трьох неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Не дослідженим на сьогодні є склад адміністративного правопорушення, передбаченого у ст. 136 КпАП України. Диспозиція цієї статті не відображає всі сторони об'єкта посягання, а велика кількість спеціальних технічно-правових тлумачень і суб'єктів правопорушень викликають труднощі в роботі правозастосовних органів.

Об'єкт посягання – один з елементів складу адміністративного правопорушення – це те, чому завдається чи може завдатися шкода правопорушеннями. Об'єктом правопорушення виступають "суспільні відносини, які регулюються і охороняються правом" [119].

Найвищий рівень узагальнення суспільних відносин характерний для загального об'єкта посягання, який об'єднує систему суспільних відносин і є загальним для всіх правопорушень [103].

Адміністративне право регулює відносини "у сфері державного управління" [120] і охороняє їх за допомогою адміністративних санкцій [103].

Самостійною і невід'ємною частиною загального об'єкта є родовий, який "зводить" частину суспільних відносин (на які посягають правопорушення) до однорідної групи. Родовим об'єктом порушення правил, спрямованих на забезпечення збереження вантажів на транспорті (ст. 136 КпАП України), є суспільні відносини, які спрямовані на збереження вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті. Водночас об'єктом адміністративних правопорушень, передбачених у ст. 136 КпАП України, виступає порядок забезпечення збереження вантажів. Між цими поняттями, які характеризують родовий об'єкт посягання на правила забезпечення збереження вантажів на транспорті, відсутні суперечності.

Під родовим об'єктом правопорушення, передбаченого у ст. 136 КпАП України, розуміють, з одного боку, суспільні відносини, що виникають у сфері збереження вантажів на транспорті, з іншого – порядок, що забезпечує збереження вантажів. Тому що недотримання правил забезпечення збереження вантажів на транспорті порушує встановлений адміністративно-правовий режим їх охорони і одночасно завдає шкоди суспільним відносинам, які реалізують збереження вантажів.

Проте родовий об'єкт посягання не виділяє різниці цієї однорідності в окремих суспільних відносинах. Тому, залежно від складності визначення об'єкта правопорушення і необхідності його конкретизації, виділяють видовий, безпосередній, конкретний, додатковий і факультативний об'єкти [121, 122, 123]. Для кваліфікації правопорушення, передбаченого ст. 136 КпАП України, достатньо визначити безпосередній об'єкт посягання, під яким розуміється конкретне (або ряд конкретних) суспільне відношення, на яке поширюється дія конкретної норми, а також встановлений порядок, який забезпечує збереження вантажів. Порушення цих норм посягає на встановлені ними правовідносини і порядок, завдаючи шкоди господарським організаціям.

Порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті завдає шкоди суспільним відносинам шляхом створення перешкод щодо забезпечення збереження вантажів на транспорті. Останні забезпечуються речовими елементами (вагонами, пломбами,

запірними пристроями, огорожами та ін.), пропускним режимом і іншими правилами, які знаходяться в нормах різної компетенції (найбільше у відомчих), а також встановленим порядком використання цих речових елементів та ін. Таким чином, до безпосереднього об'єкта правопорушення (ст. 136 КпАП України) слід віднести лише ті суспільні відносини (чи порядок), проти яких безпосередньо направлені порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті шляхом створення умов незабезпечення такого збереження. Умови забезпечення збереження – це ознака безпосереднього об'єкта даного правопорушення і критерій відокремлення його від інших суміжних складів.

Суспільні відносини, які реалізують збереження вантажів на залізничному транспорті і порядок збереження вантажів, слід відрізнити від безпеки руху, безпосереднім об'єктом якого є суспільні відносини, які реалізують впорядкованість, безпеку руху (таб. 2.1). У сфері вантажних перевезень на транспорті ці норми передбачені статтями 109, 110, 116, 139, 140 КпАП України.

Об'єкт	ст. 109	ст. 110	ст. 116	ст. 139	ст. 140
Загальний	Всі суспільні відносини, які складаються у сфері державного управління і охороняються нормами адміністративного та іншими галузями права.				
Родовий	Всі суспільні відносини, що складаються в процесі експлуатації та користування транспортом і галузі шляхового господарства.				
Безпосередній	Порушення правил щодо охорони і безпеки руху на залізничному транспорті	Порушення правил користування засобами залізничного транспорту	Порушення правил щодо охорони порядку і безпеки руху на річковому транспорті	Порушення шляхів, залізничних переїздів, інших шляхових споруд та технічних засобів	Порушення правил, норм і стандартів при утриманні шляхів

Труднощі розмежування правил забезпечення збереження вантажів і безпеки руху полягають у тому, що порушення одних і тих же норм (правил) здебільшого призводить до порушень безпеки руху і збереження вантажів на транспорті одночасно. В таких випадках під час вирішення питання про кваліфікацію правопорушення береться до уваги те, яким відносинам завдано збитків, безпеці руху чи збереженню вантажів. Але така рекомендація не завжди буває вичерпною. Поширена практика, коли пошкоджується локомотив, вантажні вагони або ті частини вагону, які забезпечують не збереження вантажу, а безпеку руху (це колісні пари, автозчіпка та ін.). У таких випадках не забезпечується ні безпека руху, ні збереження вантажів. З одного боку, правопорушення повинно кваліфікуватися за ст. 136 КпАП України. Тому що, по-перше, в Кодексі України про адміністративні правопорушення відсутня конкретна норма, яка забезпечує безпеку руху і забороняє пошкодження рухомого складу при порушенні правил безпеки руху, по-друге, і безпека, і збереження вантажів порушується, як правило, в результаті порушення одних і тих же норм (правил) однією чи декількома особами (за місцем і часом), за наявності зв'язку між дією і наслідками, що наступили. З другого боку, відповідно до Статуту про дисципліну працівників залізничного транспорту, останні несуть

дисциплінарну відповідальність за порушення правил безпеки руху і збереження вантажів, а матеріальну – за КЗпП. Тому практично розділити таке правопорушення на адміністративне і дисциплінарне в більшості випадків важко.

Вивчення адміністративних справ (1175) в Управлінні МВС України на Львівській залізниці за 1998 рік свідчить, що 91,4% правопорушників притягувалось до адміністративної відповідальності за ст. 136 КпАП України за перебування без належного дозволу на території вантажних дворів.

Законодавець виходить з того, що відповідальність за порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті є більш суворою (від трьох до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян), оскільки винна особа, перебуваючи без належного дозволу в місцях, вказаних у ч. 1 ст. 136 КпАП України, завдає шкоди збереженню вантажів і безпеці руху, а перехід колії у невстановлених місцях – ч. 3 ст. 109 КпАП України – тільки безпеці руху. На практиці вбачається необхідним розширення об'єктів, перебування на яких без належного дозволу створює загрозу збереженню вантажів.

Для усунення суперечностей, пов'язаних із визначенням безпосереднього об'єкта посягання, передбаченого у ст. 136 КпАП України, пропонується змінити назву статті і викласти в такій редакції: "Порушення правил безпеки руху і збереження вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті". Адже закон допускає при конструюванні окремих складів, як обов'язкових, вказувати не один, а декілька самотійних безпосередніх об'єктів посягання. І така редакція дозволить віднести до безпосереднього об'єкта правопорушення і правовідносини, які реалізують впорядкованість і безпеку руху, або внести зміни до ст. 15 КпАП України і не вважати суб'єктами правопорушення працівників залізничного транспорту та під'їзних колій організацій, підприємств і установ під час виконання ними трудових обов'язків. А також дасть можливість передбачити адміністративну відповідальність за порушення порядку забезпечення збереження вантажів працівниками залізничного транспорту і під'їзних колій підприємств в окремій статті Кодексу України про адміністративні правопорушення. Будь-яка з цих пропозицій сприяє зміцненню адміністративно-правового регулювання збереження вантажів.

Суттєву роль у з'ясуванні скоєного відіграє предмет посягання, який пов'язаний з об'єктом посягання і об'єктивною стороною складу

правопорушення. З одного боку, предмет є "приводом чи передумовою" [108] або є проявом конкретних суспільних відносин, які виступають як об'єкти посягання, а з другого боку, піддаючись впливу, предмет дозволяє правильно визначити ознаки об'єктивної сторони конкретного складу [124]. Тому в правовій літературі існує думка, що під предметом посягання розуміється "елемент суспільних відносин, його складова частина" [103].

Бахрах Д.Н., характеризуючи поняття предмета адміністративного делікту, звертає увагу на "фізичні предмети зовнішнього світу, впливаючи на які правопорушник посягає на суспільні відносини" [125].

Слід зауважити, що предмет посягання – це більш вузьке поняття порівняно з предметом адміністративного делікту. Він є складовою частиною об'єкта посягання і проявляє себе здебільшого випадків у матеріальних деліктах. Від предмета посягання слід відрізняти знаряддя вчинення адміністративного делікту, застосування якого прискорює або полегшує вчинення делікту.

Предмет адміністративного делікту має суттєве значення для з'ясування вчинених протиправних дій під час кваліфікації адміністративних деліктів [106].

Предмет порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті має свої особливості. В одних випадках предмету може бути завдано матеріальної шкоди (при пошкодженні рухомого складу, пломб та ін.), в інших випадках йому не заподіяно таких збитків, наприклад, при перебуванні осіб на об'єктах транспорту без належного дозволу, в третіх – правопорушення може безпосередньо порушувати порядок організації комерційної та експлуатаційної роботи на транспорті. Крім цього, пошкодження рухомого складу, контейнерів, плавучих та інших транспортних засобів передбачає лише ті з них, які призначені для перевезення вантажів; перевізних пристроїв – для кріплення вантажу; пломб і запірних пристроїв – вантажних вагонів, контейнерів та ін.; огорож – вантажних дворів, залізничних станцій, контейнерних пунктів (площадок) і складів, які використовуються для виконання операцій, пов'язаних із вантажними перевезеннями; перебування без належного дозволу – на території вантажних дворів, контейнерних пунктів (площадок), вантажних районів (дільниць), вантажних складів.

До безпосереднього об'єкта посягання, згідно зі ст. 136 КпАП України, не підпадають: з рухомого складу – локомотиви і

спеціальний рухомий склад; з вагонів – пасажирські і вагони підприємств і організацій, які функціонують на внутрішніх промислових коліях і не мають виходу на магістральну залізницю, також окремі частини вагонів, тому що пошкодження колісних пар, буксів, возиків, ресор, гальмівного обладнання – не створює умов для небереження вантажів безпосередньо, а завдає шкоди відносинам безпеки руху. Але останні пов'язані з відношеннями збереження вантажів, наприклад, псування певних вантажів під час простою вагонів та ін. Тому формулювання ч. 2 ст. 136 КпАП України повинна, на нашу думку, передбачати розукомплектування рухомого складу, контейнера, які передбачають не тільки збереженню вантажів, але і безпеку руху. Їх пошкодження працівниками транспорту під час виконання ними трудових обов'язків, наприклад, при маневрових роботах, завдають шкоди і безпеці руху, і збереженні вантажів.

Передбачається, що в частині 1 ст. 136 КпАП України охоплюються всі види запірних пристроїв, включаючи і запірні пристрої для пломбування (наприклад, болт-замок, шифр-замок та ін.), замикання дверей, люків, бортів, відкидних кришок та ін., крім тих, які безпосередньо не впливають на збереження вантажів, наприклад, засувний пристрій автозчипки та ін.

У нормативно-правових актах не зазначається спосіб доставки вантажу на піддонах [31]. Тому у випадках пошкодження піддону, коли пакети чи вантажні місця [126] встановлюються без відповідного кріплення, відповідальність за ст. 136 КпАП України наступати не повинна.

Одним із складних понять у ст. 136 КпАП України є вантажний двір, який перейменований є "вантажний район" залізничної станції. Видається, що вантажний район є більш вдалим визначенням для забезпечення збереження вантажів. Використання цього терміна в диспозиції ч. 1 ст. 136 КпАП України дозволяє її спростити, виклавши у такій редакції: "...огорож залізничних станцій і їх вантажних районів, вантажних автомобільних станцій, контейнерних пунктів (площадок), портів (пристаней) і складів, які використовуються для виконання операцій, пов'язаних із вантажними перевезеннями, а також перебування без належного дозволу на території контейнерних пунктів (площадок), вантажних районів (дільниць), портів (пристаней), шлюзів і зазначених вище складів". Це дозволить розширити можливості її застосування, тому що в деяких парках станцій концентрується пошкоджений рухомий склад, інколи із

вільним доступом до вантажів, які не підлягають захисту за ст. 136 КпАП України, що є серйозною прогалиною.

Предмети посягання мають різні притаманні їм властивості та ознаки, що мають юридичне значення. При їх пошкодженні створюються умови для незабезпечення збереження вантажів на транспорті. Ці умови охоплюються диспозицією статті 136 КпАП України, а саме: спеціальне призначення, придатність до експлуатації і особливий правовий статус. Спеціальне призначення дозволить визначити, які матеріальні елементи (чи їх складові частини) предмета посягання безпосередньо забезпечують збереження вантажів на транспорті і підлягають охороні за ст. 136 КпАП України, а яке ні. Придатність до експлуатації може засвідчити і момент закінчення правопорушення, якщо, наприклад, у результаті пошкодження вагону створені умови для незбереження вантажу, або вагон визнаний непридатним для подальшої експлуатації. Особливий правовий статус впливає з правил забезпечення збереження вантажу. Це технічні параметри, вимоги до експлуатації, умови функціонування, відповідність технічним характеристикам предметів посягання, які передбачені різними відомчими нормативними актами. Вони встановлюють норми поведінки, заборону на пошкодження рухомого складу інших майнових елементів; на перебування без належного дозволу на визначених об'єктах транспорту, порушення яких створюють умови для незбереження вантажів на транспорті. Таким чином, знання загальних ознак предмета посягання надасть суттєву допомогу при кваліфікації правопорушення.

Об'єктивна сторона правопорушення (ст. 136 КпАП України) складається з таких елементів, як: порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті, заподіяння шкоди – створення умов для незбереження вантажів і причинного зв'язку між ними.

Під порушенням правил забезпечення збереження вантажів слід розуміти невиконання або неналежне виконання норм, які встановлюють порядок забезпечення збереження вантажів. Невиконання норм проявляється в пошкодженні (зриві) майнових елементів, вказаних у диспозиції статті, а також перебування без належного дозволу на визначених об'єктах транспорту. Пошкодження, в свою чергу, передбачає порушення цілісності окремих частин вагону, контейнера та ін., коли вони стають непридатними для цільового призначення.

Спосіб пошкодження, крім зриву пломб, у законі не вказаний. Передбачається, що спосіб дії (пролом, надлом, віджим, надпил, проруб та ін., за допомогою лома, молотка, пили, сокири тощо) винного як факультативна ознака в більшості випадків не впливає на кваліфікацію правопорушення. Використання суспільно небезпечного способу, наприклад, підпалу або того, що призвело до тяжких наслідків, тягне іншу, наприклад, кримінальну або матеріальну відповідальність.

Як наслідок порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті повинно виступати створення умов для їх небереження в результаті пошкодження майнових елементів, вказаних у диспозиції статті і перебування осіб без належного дозволу на вантажних об'єктах транспорту. Тому суттєву роль у визначенні наслідків порушення за ст. 136 КпАП України відіграє не матеріальний збиток як результат порушення норм, а створення умов для незабезпечення збереження вантажів на транспорті.

При встановленні причинного зв'язку між дією і наслідками, які наступили, важливо встановити, що певна особа повинна мати правовий обов'язок діяти відповідним чином і щоб ця особа мала можливість виконувати цей обов'язок [127, 128, 129, 130, 131], а також за дією (бездіяльністю) повинні наступити шкідливі наслідки.

Порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті може бути вчинено зумисне або необережно [132]. Свідомість протиправного характеру свого вчинку і передбачення настання шкідливих наслідків характеризує інтелектуальний момент прямого наміру. Це означає, що особа, яка робить шкоду (ламає вагон, зриває пломбу та ін.), розуміє фактичну сторону свого вчинку і його антисоціальне значення, їх належність до залізниці, до перевезення вантажів, усвідомлює, що порушує існуючий порядок збереження. Відображення цих та інших фактичних обставин правопорушення в свідомості винного, дає можливість йому усвідомлювати шкідливість вчинку для системи суспільних відносин. Для свідомого наміру при пошкодженні вагонів та інших предметів характерне передбачення неминучості шкідливих наслідків (вони пошкоджені і не забезпечене збереження вантажів); для перебування без належного дозволу на об'єктах транспорту – передбачення можливості настання шкідливих наслідків.

Вольовий момент наміру характеризує бажання та допущення шкідливих наслідків. Стаття 136 КпАП України має як матеріальний

(пошкодження предметів), так і формальний склад правопорушення (перебування без належного дозволу на об'єктах транспорту). Визначення наміру матеріального складу правопорушення пов'язується із антисуспільними наслідками, в яких матеріалізується шкода, нанесена предмету посягання. У формальному складі наслідки перебувають ніби за межами правопорушення. Тому предметом бажаного перебування без належного дозволу на об'єктах транспорту є самі антисуспільні дії перебування. Винний усвідомлює, що заборонено перебувати сторонній особі на об'єктах, але, незважаючи на заборону, бажає потрапити у заборонені місця.

Інтелектуальний момент побічного наміру характеризується усвідомленням протиправного характеру вчинку і передбаченням реальної можливості (для прямого наміру – неминучість і можливість) настання антисуспільних наслідків. Побічний намір можливий, коли для винного порушення не є метою, його дії спрямовані на досягнення іншої мети. Це характерне для перебування без належного дозволу на об'єктах транспорту. Вольовий момент цього виду наміру визначається як свідоме допущення антисуспільних наслідків, і вони – побічний результат правопорушення. Основна мета, до якої прямує винний, може бути іншою. Наприклад, кінцевою метою може бути цікавість (особливо неповнолітніх), безцільне перебування, переміщення на об'єктах транспорту (сісти на рухомий склад, щоб перевезтись); також метою може бути перехід (щоб пройти в магазин, аптеку, скоротити шлях на роботу та ін.). У всіх цих випадках порушення ст. 136 КпАП України є засобом для досягнення вказаних та інших цілей. При побічному намірі особа до факту порушення правил ставиться байдуже або навіть негативно, але, разом з тим, скоює порушення, ставлячи собі вказану мету, незважаючи на наслідки.

Необережна вина характерна для таких суб'єктів порушення правил забезпечення збереження вантажів, як працівники залізничного транспорту і під'їзних колій підприємств, установ і організацій, під час виконання ними трудових обов'язків. Ще в Постанові Пленуму Верховного Суду СРСР від 9 квітня 1965 року зазначалось, що в "автотранспортних злочинах відношення винного до порушення правил безпеки руху і експлуатації транспортних засобів проявляється як у формі умисної, так і необережної вини, а до наслідків – тільки в формі необережності" [133]. Аналогічна ситуація виникає у зв'язку з порушенням правил безпеки руху, експлуатації

транспорту і збереження вантажів. Якщо пошкодження рухомого складу завдає шкоди тільки безпеці руху, то відповідальність за ст. 136 КпАП України не наступає.

Протиправна самовпевненість як форма необережної вини (коли особа, яка його вчинила, передбачала можливість настання шкідливих наслідків своєї протиправної дії чи бездіяльності, але легковажно розраховувала на їх відвернення) [88, 134, 135] найчастіше виникає при маневрових роботах. Так, існує ряд вантажів, вагони з якими заборонено спускати з гірки без тепловоза чи з перевищенням швидкості та ін. Проте працівники залізниці порушують дане правило, легковажно розраховуючи, що пошкодження рухомого складу і вантажу не станеться. Інтелектуальний момент протиправної самовпевненості полягає в тому, що винний передбачає можливість настання шкідливих наслідків (воно має абстрактний характер (саме пошкодження, його характер – не передбачає) і вважає в кінцевому випадку, що цього не станеться. Коли ж щось стається, то в результаті шкідливих наслідків винний усвідомлює розвиток причинного зв'язку між порушенням правил і наслідками.

Суб'єктом порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті можуть бути фізичні особи, які не мають відношення до транспорту, а також вантажовідправники і вантажоодержувачі й інші посадові особи залізничного транспорту, які обслуговують колії не загального користування, а також мають зв'язок з коліями загального користування. Складність правозастосовної діяльності у відношенні цих суб'єктів полягає у тому, що на практиці підприємствами транспорту недосконало врегульований порядок перепускного режиму, відсутня чітка правова система розмежування вантажних місць і наявність перепусток, які б дозволяли перебування на цих дільницях як працівників транспорту, так і вантажовідправників і вантажоодержувачів. Територія місць на об'єктах транспорту, які охороняються, не є однорідною: частина осіб із числа цієї категорії та ін. має право перебувати не на всій, а на визначеній частині території об'єкта.

Тому в диспозиції статті 136 КпАП України необхідна конкретизація з вказівкою на заборону перебування на території вантажних районів, дільниць залізничних станцій і т.п., а не обмежуватися загальною територією об'єктів. Це буде відповідати і перейменуванню вантажних дворів у вантажні райони залізничних станцій та правозастосовної діяльності, в результаті якої за ст. 136

КпАП України винні притягаються до відповідальності за перебування без належного дозволу на території вантажних дворів. Крім цього, при вирішенні питання про відповідальність цієї категорії суб'єктів порушення ст. 136 КпАП України необхідно виходити і з відомчої правової регламентації перепускного режиму. З іншими суб'єктами на відміну від вище перерахованих, як правило, не виникає труднощів при притягненні їх до адміністративної відповідальності за порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті.

За порушення правил, спрямованих на забезпечення збереження вантажів на транспорті, передбачене адміністративне стягнення у вигляді штрафу. Так, у ч. 1 ст. 136 КпАП України за пошкодження пломб і запірних пристроїв вантажних вагонів, автомобілів, автомобільних причепів, контейнерів, трюмів та інших вантажних приміщень плавучих засобів, зривання з них пломб, пошкодження окремих вантажних місць та їх упаковки, пакетів, огорож вантажних дворів, залізничних станцій, вантажних автомобільних станцій, контейнерних пунктів (площадок), портів (пристаней) і складів, які використовуються для виконання операцій, пов'язаних із вантажними перевезеннями, а також перебування без належного дозволу на території вантажних дворів, контейнерних пунктів (площадок), вантажних районів (дільниць), портів (пристаней), шлюзів і зазначених вище складів – тягнуть за собою накладення штрафу від трьох до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян; у ч. 2 за пошкодження рухомого складу, контейнерів, плавучих та інших транспортних засобів, призначених для перевезення вантажів, а також перевізних пристроїв – тягне за собою накладення штрафу від восьми до дванадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

За раніше проведеними дослідженнями науковцями адміністративного законодавства, 78,4% опитаних працівників органів внутрішніх справ на транспорті пропонують як виняток виключення передбачити в законодавстві норму про кримінальну відповідальність за зрив пломб і закруток [136]. На наш погляд, така думка була пов'язана з важливістю контрольно-запірних пристроїв у забезпеченні збереження вантажів і поширеністю цих видів правопорушень, яка і на теперішній час є актуальною.

По-перше, більшість таких порушень виникають при крадіжках вантажів під час проникнення в вагон. Однак на Львівській залізниці за період з 1992 до 2000 роки не виявлено жодного випадку

правопорушення за пошкодження рухомого складу, контейнерів, перевізних пристроїв, вантажних місць та їх упаковки, пакетів; тільки 95 випадків (1,1%) – за пошкодження пломб і запірних пристроїв, зривання з них пломб; за пошкодження огорож – 16 випадків (0,3%); а інші – за перебування без належного дозволу на об'єктах транспорту – 6461 випадків (98,9%).

По-друге, низька ефективність використання ч.1 ст. 136 КпАП України є результатом відсутності методичних розробок щодо застосування вказаної норми, наприклад, у Статуті патрульно-постової служби міліції України [137] і спільній Інструкції МВС України і Укрзалізниці [138]. Так, у параграфі 4 розділу 7 Статуту патрульно-постової служби міліції "Особливі обов'язки нарядів міліції на залізничному, водному та повітряному транспорті" відсутня методика дій роботи нарядів патрульно-постової служби міліції під час несення служби у вантажних дворах, контейнерних пунктах (площадках) та інших місцях, де зберігаються вантажі й інші матеріальні цінності, а також при виявленні крадіжки вантажів по прибуттю рухомого складу (контейнерів), при вивантаженні вантажів з вагону, при отриманні повідомлення про крадіжку та ін. Крім того, слід звернути увагу на той момент, коли порушується кримінальна справа щодо факту проникнення у вагон (контейнер) з метою крадіжки вантажу, встановлюється сума збитку викраденого, а сума збитку за пошкодження вагона чи контейнера не встановлюється, що також є суттєвим недоліком, оскільки пошкоджений вагон (контейнер) може бути не придатний для подальшого процесу перевезення. А також наявності великої кількості технічних термінів, які вимагають спеціальних знань і знань великої кількості відомчих нормативних актів, які регламентують порядок використання вагонів, контейнерів, пломб, запірних пристроїв, огорож та ін., недосконалість самої диспозиції статті, недоліків правозастосовної діяльності, обліку адміністративних правопорушень тощо.

На основі аналізу опитування працівників транспортної міліції, в якому брало 377 посадових осіб, та прогнозування [139] слід запропонувати нову редакцію ст. 136 КпАП України, з поділом її на частини та введенням повторності і викласти в такій редакції:

Стаття 136. Порушення правил безпеки руху і збереження вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті

Перебування без належного дозволу на території вантажних дворів, контейнерних пунктів (площадок), вантажних районів (дільниць), портів (пристаней), шлюзів, складів та інших об'єктів транспорту, а також пошкодження огорож вантажних дворів, залізничних станцій, вантажних автомобільних станцій, контейнерних пунктів (площадок), портів (пристаней) і складів, які використовуються для виконання операцій, пов'язаних із вантажними операціями, – тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі від трьох до п'яти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Пошкодження пломб і запірних пристроїв вантажних вагонів, автомобілів, вантажних причепів, контейнерів, трюмів та інших вантажних приміщень плавучих засобів, зривання з них пломб, окремих вантажних місць та їх упаковки, пакетів – тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі від п'яти до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Ті ж самі дії, вчинені повторно протягом року після застосування заходів адміністративного стягнення – тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі від восьми до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Пошкодження та розукомплектування рухомого складу, контейнерів, плавучих засобів та інших транспортних засобів призначених для перевезення вантажів а також перевізних пристроїв – тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі від п'яти до десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Ті ж самі дії, вчинені повторно протягом року після застосування заходів адміністративного стягнення – тягнуть за собою накладення штрафу у розмірі від восьми до п'ятнадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

Пропонуємо також розширити можливості адміністративного стягнення за порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті, зокрема за перебування без належного дозволу на території вантажних об'єктів, крім штрафу, передбачити попередження, а для працівників залізничного транспорту, винних у порушенні ст. 136 КпАП України, відповідно – попередження і виправні роботи. Адже, на багатьох об'єктах залізничного транспорту безпосередньо існують умови для перебування без належного дозволу на них сторонніх осіб (відсутність огорож, переходів для проходу або їх розташування у незручному місці, мала кількість плакатів і знаків, які попереджають про заборону переходу та ін.). Застосування судом

стягнення у вигляді виправних робіт має виховний вплив на порушників, а також надасть можливість судам одночасно вирішити питання про матеріальну відповідальність в адміністративному і цивільно-процесуальному порядку.

Викладене в даному підрозділі дає підстави для наступних висновків:

1. У чинному адміністративному законодавстві України передбачено ряд адміністративно-правових норм, які регламентують забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті. Умовно їх можна поділити на три групи. До першої слід віднести ті норми, які безпосередньо спрямовані на забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті, до другої – ті норми, які опосередковано спрямовані на забезпечення збереження вантажів, до третьої – ті які впливають на технічну сторону забезпечення збереження вантажів.

2. Дрібне розкрадання вантажів, вчинене за певних умов, наприклад, із вагону (контейнера), з-під охорони, працівником залізничного транспорту, – за своїм характером більш шкідливе явище порівняно із звичайним дрібним розкраданням, а також одним з недоліків обліку цих правопорушень є відсутність у статистичній звітності форми 1 – АП графі дрібного розкрадання вантажів.

3. На нашу думку, вирішення проблеми розмежування дрібного розкрадання як злочину, так і проступку буде сприяти виділенню додаткової кількості ознак такого розмежування, а також при виробленні механізму взаємодії, аналізу їх оцінки.

4. Об'єктом адміністративних правопорушень, передбачених у ст. 136 КпАП України, виступають суспільні відносини, які формують у сфері державного управління порядок забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті.

5. Для усунення суперечностей, пов'язаних із визначенням безпосереднього об'єкту посягань, який передбачений ст. 136 КпАП України, пропонується змінити назву статті і викласти в такій редакції: “Порушення правил безпеки руху і збереження вантажів на залізничному, морському, річковому та автомобільному транспорті”.

6. Серед елементів об'єктивної сторони правопорушення слід звернути увагу на заподіяну шкоду, тобто суттєву роль у визначенні наслідків порушення ст. 136 КпАП України відіграють не тільки матеріальні збитки, а створення умов для незбереження вантажів.

Останні виступають як ознаки не тільки об'єктивної сторони, але і безпосереднього об'єкта посягання.

7. Порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті може бути вчинено зумисне або необережно. Останнє характерне для таких суб'єктів, як працівники транспорту і під'їзних колій (під час виконання ними трудових обов'язків). Для цієї категорії правопорушників можлива і змішана форма вини: відношення до порушення правил може виражатися як зумисне, а до наслідків, які наступили, – необережно.

8. В умовах створення транспортних коридорів в Україні, заміна діючої статті 136 Кодексу України про адміністративні правопорушення на нову редакцію є необхідним елементом функціонування залізничного транспорту.

9. Доцільно розширити можливості адміністративного стягнення за порушення ст. 136 КпАП України, зокрема за перебування без належного дозволу на території вантажних об'єктів, крім штрафу передбачити попередження, а для працівників залізничного транспорту, винних у порушенні ч. 1 ст. 136 КпАП України, відповідно попередження і виправні роботи.

1.4 Органи, які забезпечують охорону вантажів на залізничному транспорті, та їх правове положення

Адміністративно-правовий порядок збереження вантажів розподіляється в залежності від суб'єктів, які забезпечують порядок охорони майна, що перевозиться залізничним транспортом. До суб'єктів, які безпосередньо задіяні до збереження вантажів, слід віднести органи і організації транспорту, вантажовідправників і вантажоодержувачів, транспортно-експедиційні підприємства, органи внутрішніх справ, які здійснюють охоронні функції. Кожному з лічених суб'єктів відведена окрема роль. Одні виконують обов'язки щодо обробки вантажу, другі – здійснюють контрольно-наглядові функції, треті – забезпечують захист вантажів спеціальними засобами, формами і методами [140]. Збереження вантажу здебільшого залежить від узгоджених дій різних суб'єктів.

На під'їзних коліях обов'язки охорони вантажів і вагонів покладаються на підприємства, організації та установи, у підпорядкуванні яких знаходяться колії (§ 29 Розд. 12 Правил).

Якщо такі колії обслуговуються локомотивами залізниці, то охорона вагонів і вантажів здійснюється залізницею (з моменту вивезення вагонів з під'їзної колії). На момент навантаження у вагон вантажем вантажовідправника, охорону його і відповідальність за нього несе сам вантажовідправник. Прийом-передача навантажених вагонів на під'їзних коліях оформляється згідно з розпискою працівників обох сторін, які здають і приймають вагони (у Пам'ятці прийомоздавача або Відомості подачі і відправлення вагонів, чи в Натурному листі) із зазначенням у ній номерів і роду вагонів, а також з відміткою "навантажений". Час прийому вантажу до перевезення засвідчується календарним штампелем станції на накладній (ст. 23 СЗ України).

Залізниця має право перевірки даних, які вказані у накладній, шляхом вибіркового зважування (ст. 24 СЗ України).

Контроль за виконанням вантажовідправником і вантажоодержувачем правил перевезень, технічні умови навантаження і кріплення вантажів покладено на станцію. Вона ж здійснює заходи щодо охорони вантажів і забезпечує їх збереження на станційних коліях, вантажних дворах, контейнерних пунктах та інших місцях проведення вантажної роботи. Контролює дотримання перепусткового режиму, забезпечення режиму таємності і своєчасного

здійснення необхідних заходів щодо захисту таємних і службових даних від розголошу (п.3.15 Положення про залізничні станції). Це і визначає відповідальність залізниці за збереження вантажів з часу прийняття його для перевезення і до видачі вантажоодержувачу або до передачі (згідно з Правилами) іншому підприємству, організації, установі (ст. 127 СЗ України).

У місцях перевалки вантажу відповідальність за його зберігання до фактичної передачі покладено на сторону яка здає, а після фактичної передачі на сторону, що отримує. Але охорона навантажених і порожніх вагонів у портах (на пристанях) проводиться за рахунок порту (пристані) та за допомогою його засобів "навіть в тих випадках, коли вантаж залізниці йому ще не був переданий, або навпаки, після того, коли вантаж ним вже переданий залізниці" [42, 141, 142].

Різний підхід у притягненні до відповідальності за небереження вантажів і охорони послаблює інтерес у залізниці до їх збереження.

Досить складний і недосконалий порядок охорони вантажів існує також на міжгалузевих підприємствах промислового залізничного транспорту (ППЗТ). Такі підприємства були призначені для усунення недоліків при взаємодії залізниці і під'їзних колій (відставання в удосконаленні останніх вбачається у механізмі навантаження і вивантаження, ваговому господарстві і т.п.), що в значній мірі визначає якість транспортного обслуговування, в тому числі і збереження вантажів.

Умови забезпечення збереження вантажів міжгалузевих підприємств промислового залізничного транспорту визначені Правилами транспортного обслуговування підприємств і організацій, міжгалузевим промисловим залізничним транспортом [143, 144, 145], договорами між ППЗТ і підприємствами, які обслуговуються за загальним принципом (п.52 вказаних Правил). Обов'язок ППЗТ – нести відповідальність за збереження вантажів з моменту прийняття їх для перевезення від керівників і до здачі станції залізниці, або до здачі його вантажоодержувачу, що відповідно вимагає від ППЗТ і прийняття необхідних заходів щодо забезпечення збереження вантажів під час перевезення, вантажних робіт, транспортно-експедиційних операцій тощо. Водночас, відповідальність за збереження вантажів покладається на ППЗТ тільки при наявності

вантажів на залізничних коліях (п.65 вказаних Правил). На території обслуговування підприємств така відповідальність і охорона покладається на вантажовідправників (вантажоодержувачів). Останні несуть відповідальність за збереження лише у випадках прибуття цінних вантажів та вантажів, які швидко псуються, а також, які не прийняті з вини вантажоодержувача, що об'єктивно знижує інтерес ППЗТ до заходів щодо охорони таких вантажів. Крім цього, криті вагони опечатуються пломбами вантажовідправників, а це означає, що у випадку виявлення не збережених перевезень вантажів у комерційно справних вагонах, відповідальність за них несе вантажовідправник; а в комерційно несправних – залізниця. Створення умов для забезпечення збереження вантажів: освітлення території навантаження і вивантаження, своєчасний вивіз вантажу, визначення придатності вагонів під навантаження відповідних вантажів в комерційному відношенні та ін. – також покладається на вантажовідправника (вантажоодержувача).

Таким чином, недосконалість порядку цивільно-правової відповідальності за не збереженість вантажів створює фактичну можливість формального відношення ППЗТ до охорони вантажів; відсутність контролю за станом вантажу на одній із стадій процесу перевезення (прийом-видача) при участі ППЗТ. Вважаємо, що удосконалення цивільно-правової і запровадження адміністративно-правової відповідальності за грубе порушення порядку збереження вантажів суттєво посилює б порядок їх охорони.

Обов'язки забезпечувати збереження вантажів і багажу, які перевозяться залізницею, вживати заходи щодо попередження і припинення їх крадіжок, належать до статутних вимог і покладаються на кожного працівника залізничного транспорту.

Кількість притягнутих до кримінальної відповідальності працівників залізничного транспорту за крадіжки вантажів по Укрзалізниці становила у 1993 році – 1014 чоловік, у 1994 р. – 1097 чол., у 1995 р. – 1183 чол., у 1996 р. – 882 чол., у 1997 р. – 554 чол., у 1998 р. – 447 чол., у 1999 р. – 541 чол., у 2000 р. – 573 чол.

На залізничному транспорті у зв'язку з недосконалістю перепусткового режиму, порядку збереження вантажів на шляху проходження та іншими видами порушення адміністративно-правового порядку охорони велика кількість осіб, які скоїли крадіжки вантажів, не мають відношення до транспорту. На рис. 4.1 показана

динаміка затриманих працівників залізничного транспорту за крадіжки вантажів, яка за графіком більш співпадає з динамікою балансових збитків від всіх не збережених перевезень, в тому числі і крадіжок (див. рис. 1.1), ніж в цілому з динамікою затриманих розкрадачів, про що ще раз підтверджує висновок про наявність загальних причин і умов для всіх видів не збережених перевезень на залізничному транспорті.

		1992	1993	1994	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001
1	Динаміка затриманих розкрадачів	2139	2037	2153	2090	1782	1405	1389	1417	1501	1496
2	Динаміка затриманих залізничників	927	1014	1097	1183	882	554	447	496	626	641
3	Питома вага заліз. Серед усіх затрим. за крадіжки вантажів	43,3	49,7	50,9	56,6	49,2	39,4	32,1	35,0	41,7	42,8

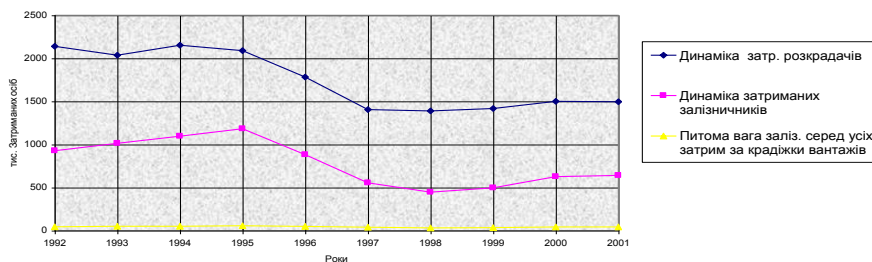


Рисунок 4.1. Динаміка осіб, затриманих у зв'язку з крадіжками вантажів на залізничному транспорті³.

Важливу роль у забезпеченні збереження вантажів відіграє комерційна служба. Достатньо сказати, що близько 3/4 всіх збитків виникають з причин, які прямо залежні від роботи прийомоздавачів [146].

При переході транспорту України на ринкові відносини, виникла необхідність визначити розміри збитків, заподіяних в результаті відправки вантажів в комерційно несправних вагонах з

³ Примітка: На осі ординат рисунка відображено кількість затриманих розкрадачів в тисячах, а на осі абсцис графіка відображено зростання або спад кількості затриманих розкрадачів за роками.

неправильно оформленими перевізними документами, несвоєчасним і неповним стягненням платежів, зборів, штрафами та іншими порушеннями порядку збереження вантажів[147].

Виникнення служби, діяльність якої б стосувалась основних структурних механізмів залізничного транспорту, може забезпечити збереження вантажів перш за все економічними методами. Тому пропонується створення окремої структури всієї комерційної роботи у вигляді госпрозрахункових комерційних центрів при управліннях і відділеннях доріг з відповідними підрозділами на великих вантажних станціях. Якщо нова служба візьме на себе виконання всіх комерційних операцій, які пов'язані з перевезеннями, ефективним використанням вагонів і контейнерів, з одержанням прибутків, розвитком сфери послуг, і при цьому буде розвиватися на економічній, а не на командно-адміністративній основі, – тоді відбудуться позитивні зміни щодо вдосконалення і дотримання порядку охорони майна, яке перевозиться суб'єктами, від яких найбільше залежить збереження вантажів.

Важливу роль в збереженні вантажів (особливо у виявленні, попередженні і розкритті крадіжок) відіграє така форма контролю, як комерційний огляд поїздів (вагонів і контейнерів) на станціях, вантажних дворах і пунктах комерційного огляду (ПКО) [148]. Основними функціями комерційного огляду є своєчасний огляд, виявлення, оформлення і усунення комерційних і технічних браків, підготовка поїздів, які прибули до розпуску та їх відправки, розмежування відповідальності між станціями навантаження і вивантаження, прийому і відправлення та ін. Особливо ця форма контролю набуває у зв'язку із скороченням працівників ВОХР та прийомоздавачів вантажів. Відсутність належних умов для виконання, а також непослідовність і суперечливий зміст нормативної бази сприяють масовим порушенням встановленого порядку комерційного огляду. Наприклад, на Львівській залізниці замість 4-8 чоловік прийомоздавачів вантажів на ПКО працює тільки 1-2 (аналогічне становище і на інших залізницях).

Спочатку був встановлений порядок, при якому працівники ВОХР і прийомоздавачі на ПКО спільно перевіряли стан автотракторної продукції. Пізніше організація комерційного огляду була покладена і на працівників пунктів технічного обслуговування (ПТО) і ВОХР, що спричинило скорочення прийомоздавачів. Така практика виявилась шкідливою, тому Укрзалізниця заборонила

використовувати стрільців ВОХР для виконання функцій прийомоздавачів на ПКО і КПП вантажних дворів і управлінь залізниць. З одного боку, встановлений порядок, при якому стрільці ВОХР не повинні приймати під охорону вагони з вантажем у випадку виявлення комерційних браків, які загрожують збереженню вантажів, а з іншої – відсутність наряду ВОХР не повинно бути причиною для затримки потягу.

Загальне правило відправлення поїздів і вагонів без огляду в комерційному відношенні і з невстановленими комерційними браками із станції не допускається: існує перелік (див. Правила комерційного огляду поїздів і вагонів) [149], в якому зазначено, що забороняється ставити вагони, стан яких не забезпечує збереження вантажів, а також з явними ознаками крадіжок або втрат вантажу, можливістю доступу через пошкодження кузова вагона, витікання з кузова вагону. Однак вагони з технічним пошкодженням даху, підлоги, дверей, обшивки кузова, дверної накладки і болта дверної накладки у звіті форми КНО-5 (звіт комерційних недоліків) не зазначені. Не підлягають обліку і ряд суттєвих комерційних недоліків, що загрожують збереженню вантажів.

Таким чином, існуючий порядок обліку допускає прямування вагонів з комерційними і технічними браками; фактично не створений механізм контролю за виконанням більш досконалого порядку огляду поїздів і вагонів. Щоб призупинити потік руху комерційно і технічно несправних вагонів та контейнерів на залізницях, слід встановити порядок, при якому залізницям було б не вигідно подавати і приймати їх від вантажовідправників і вантажоодержувачів, а також від інших залізниць (про що вже говорилося вище з приводу вдосконалення тарифів і стандартів).

Крім цього, необхідно встановити та проводити заохочувальні заходи для прийомоздавачів за кількістю виявлених на ПКО відремонтованих вагонів з комерційними браками. Тобто, за відправлення комерційно справних вагонів – не скорочувати ПКО, а, навпаки, розширити межі дій комерційного огляду. Наприклад, в Німеччині на державних залізницях діє система "НОРВАГ", за допомогою якої здійснюється (не формально) "огляд вагонів і контейнерів до і після навантаження, після кожного вивантаження, під час передачі на залізниці інших країн, а також в ході прийняття їх приватними залізницями Німеччини" [150]. Для дотримання встановленого порядку огляду на залізницях необхідні і відповідні

умови (знання порядку виявлення, оформлення і усунення комерційних недоліків, для чого на кожному ПКО доцільно мати "Пам'ятку"; достатню кількість прийомоздавачів; забезпечення їх необхідним інвентарем і матеріалами для усунення браків; все це повинно бути передбачено технологічним процесом огляду), чіткий механізм стимулювання, контролю і відповідальності за його порушення не тільки залізницями, але і конкретними особами, які задіяні в процесі огляду.

Другою структурою, яка суттєво впливає на збереження вантажів є відомча воєнізована охорона Укрзалізниці. Головним завданням відомчої охорони згідно з Положенням про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті [151, 152] є: здійснення охорони вантажів на шляху прямування та в парках станцій за переліком, затвердженим Укрзалізницею; здійснення охорони об'єктів залізничного транспорту; запобігання незаконному перевезенню сторонніх осіб у вантажних поїздах та пересування їх залізничними коліями у невизначених місцях; запобігання та ліквідація пожеж на підприємствах, в установах та організаціях, що входять до складу залізниць України, а також у залізничному рухомому складі.

Для виконання вказаних завдань воєнізована охорона Укрзалізниці (ВОХР) має підрозділи щодо охорони вантажів і особливо важливих об'єктів, а також підрозділи пожежної охорони. У структуру ВОХР входять: управління воєнізованої охорони; служби воєнізованої охорони залізниць; служби воєнізованої охорони метрополітенів; загони воєнізованої охорони залізниць; стрілецькі, пожежні та інші підрозділи.

Дислокація ВОХР є основним документом, який регламентує місця знаходження підрозділів, їх чисельність і особливості організації служби. Охорона і оборона залізничних об'єктів, вантажів і майна здійснюється за принципами караульної служби; належать до виконання особовим складом бойових завдань і вимагає точного дотримання всіх нормативних положень. Під час виконання службових обов'язків особовий склад караулу має право застосовувати зброю на умовах і в порядку, встановленому законодавством.

Згідно з положенням Укрзалізниці "Про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України" від 20 серпня 1997 року №ЦУОУ/0017 [65], перелік вантажів, які охороняються в парках

станцій складається з 54 найменувань (із 5300). У даний час безперервно супроводжуються, як правило лише розрядні і деякі інші вантажі. Вантажі, які не входять до переліку номенклатурних, практично не охороняються. Таке грубе порушення моделі режиму в нормах і адміністративно-правового порядку діяльності не сприяє забезпеченню надійної охорони вантажів. Адже за перевізним та іншими документами вантажі вважаються під охороною, а фактично її немає. Для безперервної охорони всіх номенклатурних вантажів на об'єктах транспорту і на шляху проходження у ВОХР немає ні сил ні засобів, хоча в Положенні Укрзалізниці та інших відомчих нормативних актах передбачається спеціальний перелік вантажів, що повинні супроводжуватися особовим складом відомчої воєнізованої охорони. Водночас посилення охорони (посилення адміністративно-правового порядку) забезпечується посиленням пропускнуго режиму, виставленням постів сторожової, воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на вантажних об'єктах транспорту. Передбачається також при застосуванні ними технічних, оперативно-розшукових, слідчих, маневрових, інших форм та методів охорони.

У даний час, у зв'язку із зменшенням вантажообороту, відбулось скорочення особового складу ВОХР, хоча кількість номенклатурних вантажів, які необхідно супроводжувати, збільшилась у 4 рази. У цьому випадку доцільно було б: збільшити кількість особового складу стрільців воєнізованої охорони в межах необхідних для супроводження всіх номенклатурних вантажів, розширити компетенцію ВОХР щодо охорони вантажів – крім сторожових функцій, наділити профілактичними і контрольними правами. Безпосередньо пропонується за рахунок залізниці ввести посаду заступника начальника загону по організації і взаємодії ОВС з ВОХР, який би підпорядковувався МВС (знаходився в штатах МВС). Слід також удосконалювати порядок діяльності ВОХР та використовувати особовий склад лише за призначенням.

Адміністративно-правовий порядок збереження вантажів на шляху проходження і на об'єктах транспорту містить чимало протиріч щодо порядку його формування, організації виконання і відповідальності за невиконання, що не сприяє стабільності охорони. В одних випадках порядок охорони вантажів в парках, у вантажних дворах, контейнерних пунктах, ремонтних коліях і складах встановлюється начальниками станцій та інших підприємств, на яких знаходяться підрозділи і пости воєнізованої охорони (п.7.1.2.

Настанови). У других – режим роботи об'єкта, порядок накладення пломб і печаток на сховища, службові приміщення, сейфи, інші сховища, а також пропускний режим, який виключає доступ сторонніх осіб до матеріальних цінностей і документів, визначається керівниками відповідних підприємств, організацій та установ за погодженням з начальником відділу воєнізованої охорони залізниці (п.1.12 Положення про порядок охорони). По-третє – такий порядок встановлюється сумісно з начальниками станцій, інших підприємств і організацій транспорту та воєнізованою охороною в тісному контакті з органами транспортної міліції, громадськими організаціями. З одного боку, порядок організації охорони вантажів на шляху проходження та в парках станцій затверджується Укрзалізницею, а організація охорони вантажів на перелічених об'єктах покладається на начальників загонів і підрозділів ВОХР (п.1 Положення про порядок охорони, п.3 Інструкції), з другого – незалежно від наявності постів ВОХР і сторожової охорони, керівники підприємств своїми наказами призначають в кожній зміні відповідальних осіб за забезпечення збереження вантажів на робочих місцях (дільницях – п.5 Інструкції), які не підпорядковані ВОХР. Фактично виходить, що не вся організація охорони покладається на ВОХР.

Обов'язок забезпечення збереження вантажів на шляху проходження і на об'єктах транспорту покладається як на ВОХР, так і на начальників станцій та інших підприємств транспорту. А підготовка об'єктів транспорту для передачі їх під сторожову, воєнізовану Укрзалізницю та позавідомчу охорону при органах внутрішніх справ, лежить на керівниках таких об'єктів. Останні зобов'язані утримувати об'єкти у стані забезпечення збереження вантажів. Однак їх обладнання і ремонт повинно здійснюватись за рахунок тих підприємств, на які покладено виконання цих робіт (п.5.5 Положення про порядок охорони). Це одна із причин, чому на більшості об'єктів транспорту, пов'язаних з вантажними перевезеннями, відсутні надійні технічні засоби охорони, огорожі, освітлення, немає елементарних умов для роботи на контрольно-пропускних пунктах (КПП), проведення огляду і перевірки працівників транспорту і машин, які вивозять вантажі тощо. Охорона ж вантажних дворів і контейнерних пунктів на станціях, сортувальних і навантажувально-розвантажувальних пунктах, матеріальних складах та баз позавідомчої охорони органів внутрішніх справ, що

передбачено Положенням про охорону вантажів і об'єктів на залізницях України, не знайшла широкого застосування (оскільки більшість об'єктів транспорту, щодо яких вирішувалось питання про передачу їх під охорону ОВС, не були підготовлені для надійної охорони).

Замість усунення такого роду недоліків у Положенні про ВОХР охорона об'єктів залізничного транспорту з переліку, що затверджується начальником залізниці, покладається на ВОХР і не може вимагати їх усунення – начальник загону ВОХР призначається начальником залізниці та підпорядковується начальникові служби відомчої охорони і начальникові залізниці (п.10 Положення про ВОХР на залізничному транспорті).

Звичайно, що такий порядок охорони вантажів на об'єктах транспорту не сприяє їх збереженню. Він дає можливість керівникам підрозділів транспорту оправдувати неприйняття заходів щодо охорони вантажів, уникаючи при цьому відповідальності, а для вищестоящих керівників, навпаки, – можливість свавілля у притягненні підлеглих до відповідальності. Висновок один: необхідно привести транспортне законодавство у відповідність (до вимог надійної охорони вантажів).

Якщо організації транспорту зобов'язані забезпечувати збереження вантажів, як правило, під час технологічних операцій їх обробки, ВОХР відповідно між ними, то органи внутрішніх справ – специфічними засобами, формами і методами.

Органи внутрішніх справ на залізничному транспорті є складовою частиною системи МВС України, організаційно сформовані в досить складну підсистему, існування якої в значній мірі відображає виробничу структуру самого транспорту. Це сприяє чіткому функціонуванню іншої самостійної системи – Укрзалізниці. Система управління органів внутрішніх справ на залізничному транспорті (ОВСТ) побудована відповідно до системи управління залізничного транспорту на чотириступеневій основі (табл. 4.2).

Структурна побудова ОВСТ та Укрзалізниці. Таблиця 4.2.

I Ступінь	II Ступінь	III Ступінь	IV Ступінь
Укрзалізниця	Управління залізниці	Відділки залізниці	Станція

УВСТ МВС України	УМВС України	Лінійні відділи (відділення)	Лінійні пункти
---------------------	--------------	---------------------------------	----------------

В основі структурної побудови органів внутрішніх справ на транспорті лежать функції профілактики, оперативно-розшукової і процесуальної діяльності, безпосередньої охорони вантажів, об'єктів транспорту тощо. Тому підрозділи дізнання, слідства, кримінального розшуку (КР), державної служби боротьби з економічними злочинами (ДСБЕЗ), служби по боротьбі із злочинними посяганнями на вантажі (БЗПВ), адміністративної служби міліції (АСМ) є основними складовими елементами суб'єктів органів внутрішніх справ [153, 154, 155, 156, 157], які забезпечують збереження вантажів на залізничному транспорті.

Кожний з цих підрозділів вирішує специфічні завдання. Однак стосовно безпосередньої охорони вантажів вони не конкретизовані. В одних випадках мова йде про забезпечення громадського порядку і боротьби із злочинністю в цілому, в других – про припинення безконтрольного перебування підлітків на транспорті, попередження правопорушень, які загрожують безпеці руху і завдають матеріальних збитків, а в третіх – про супроводження працівниками міліції при необхідності цінних вантажів.

З одного боку відсутність конкретності у визначенні завдань охорони вантажів, що стоять перед різними підрозділами органів внутрішніх справ на транспорті, призводить до незлагодженості дій і недостатньої кількості сил і засобів, а з іншої – до великого навантаження одних і самоусунення інших. Це підтверджується результатами діяльності окремих служб УМВС України на Львівській залізниці щодо розкриття злочинів, пов'язаних з вантажами за 1999 рік (БЗПВ – 87, АСМ – 99, КР – 11, ДСБЕЗ – 2).

Як вже зазначалось, більшість втрат виникають з причин, що безпосередньо залежать від роботи прийомоздавачів. Тільки відвантаження непідготовленого до перевезення вантажу в тарі та упаковці, що не відповідають стандартам, здійснюється в 60% випадків [158]. Водночас правоохоронні органи, включаючи і органи внутрішніх справ на транспорті, а також ВОХР, органи контролю за дотриманням держстандартів на транспорті та інші позбавлені можливості здійснювати функції нагляду і контролю за виконанням порядку збереження вантажів на транспорті, тим більше

встановленого правовими нормами технічного характеру – це вимагає у деяких випадках втручання у виробничу діяльність органів транспорту, а також необхідних спеціальних знань в цій галузі працівникам органів внутрішніх справ на транспорті і ВОХР. Незважаючи на це, зусилля служб органів внутрішніх справ на транспорті повинні бути спрямовані на виявлення недоліків адміністративно-правового порядку збереження вантажів, застосовувати заходи щодо недопущення його порушень (насамперед працівниками транспорту, вантажовідправників і вантажоодержувачів), а також давати рекомендації для його удосконалення. На жаль, цей напрям профілактичної діяльності ОБСТ використовується не цілеспрямовано і безсистемно.

Працівники органи внутрішніх справ на транспорті змушені у деяких випадках виконувати функції залізничників, наприклад, знаходячись за своїми функціональними обов'язками під час комісійного вивантаження вагонів та контейнерів, на пунктах комерційного огляду поїздів і вагонів, в оперативних заслонах і ін., що відволікає ті, і так невеликі, сили працівників міліції, які повинні вести боротьбу з крадіжками вантажів. Таке порушення обмежує і можливості профілактичної, оперативно-розшукової діяльності працівників органів внутрішніх справ.

Вивільнити працівників органів внутрішніх справ на транспорті від виконання невласливих їм функцій можливо лише при наданні їм права вимагати від працівників транспорту дотримання встановленого порядку збереження вантажів. Такими повноваженнями вони наділені лише тоді, коли працівники залізничного транспорту грубо порушують порядок збереження вантажів при виконанні трудових обов'язків, за що наступає адміністративна і кримінальна відповідальність. Лише так органи внутрішніх справ на транспорті реально зможуть поєднати функції безпосередньої боротьби з крадіжками вантажів і їх попередження.

Якщо діяльність щодо охорони вантажів сторожової та воєнізованої охорони Укрзалізниці, а також оперативно-розшукової, при розслідуванні крадіжок вантажів та розгляду матеріалів про адміністративні правопорушення регламентуються законами і нормативними документами відповідних міністерств та відомств, то ні у Статуті патрульно-постової служби міліції України, ні в інших документах МВС України детально не регламентується правовий порядок діяльності при несенні патрульно-постової служби охорони

вантажів – у рухомій патрульній групі, на посту, контрольно-пропускному пункті, заслоні, інших нарядах, а також дії нарядів при виявленні крадіжки вантажів після прибуття рухомого складу (контейнерів) на станцію, при вивантаженні вантажів з вагону, контейнера, при отриманні повідомлення про крадіжку від працівників транспорту або інших осіб, при особистому їх виявленні патрульними або постовими на станціях, вантажних дворах, контейнерних пунктах та інших місцях (об'єктах) залізничного транспорту.

Відсутність чіткого правового порядку безперечно негативно впливає на професійну підготовку особового складу органів внутрішніх справ та результати боротьби з крадіжками вантажів патрульно-постовими нарядами міліції. Керівники підрозділів охорони громадського порядку здебільшого не задіюють до охорони вантажів патрульно-постові наряди, мотивуючи різними причинами, в тому числі і відсутністю таких обов'язків у Статуті, а також правового порядку діяльності щодо забезпечення збереження вантажів цією службою. Однак, набутий досвід міліціонерами під час охорони вантажів необхідно опрацювати і закріпити у Статуті патрульно-постової служби міліції України або у сумісній Інструкції⁴.

Так, патрульно-постові наряди міліції повинні вживати всіх необхідних заходів щодо охорони вантажів, рішуче присікати і затримувати осіб, що скоїли крадіжки, тому що це є одним із головних завдань цієї служби. Вони зобов'язані вести нагляд за об'єктами транспорту, де знаходяться товарно-матеріальні цінності, зосереджуючи увагу на стан об'єктів (складів, вагонів тощо), на транспорт, який вивозить вантаж, працівників транспорту та інших осіб, а також їхню поведінку.

Під час звернення, громадян із заявами або повідомленнями про підготовку крадіжки або скоєну крадіжку вантажів, працівникам транспорту необхідно записати прізвище, ім'я, по батькові заявника, адресу проживання та роботи, час надходження інформації, час і місце події (номер вагону, поїзда та ін.), інші дані, які можуть мати

⁴ Дисертантом сумісно з УМВС України на Львівській залізниці направлялись пропозиції в МВС України, щодо змін та доповнень в ст. 177, 178 Статуту патрульно-постової служби міліції, а також конкретні дії наряду ППСМ під час виявлення крадіжки вантажу з вагону чи контейнера

значення для викриття злочину (свідків, підозрюваних, місця схову викраденого тощо).

При отриманні повідомлення (заяви) про крадіжку вантажів, необхідно терміново доповісти черговому (по радіостанції, через працівників залізниці або іншим способом). А після прибуття на місце події – провести огляд території, порожніх вагонів, підсобних приміщень, інших місць, якщо є в цьому потреба, а також вживати певні заходи для виявлення і затримання осіб, що скоїли крадіжку вантажів, встановити свідків, очевидців, виявити сліди, речі, інші докази та організувати їх охорону. Особи службового наряду при виявленні вагонів з комерційним браком чи ознаками крадіжки повинні вимагати від прийомоздавачів, щоб ті ставили до відома органи внутрішніх справ для участі у перевірці вантажу та проведенні розслідування. Якщо ознаки крадіжки вантажу виявленні під час вивантаження вагону, то прийомоздавач повинен терміново призупинити вивантаження, викликати працівників для перевірки стану вагона, доповісти начальнику станції, який в свою чергу зобов'язаний довести до відома начальника ВОХР і ОВСТ та забезпечити їх участь у перевірці вантажу та проведенні розслідування.

Практика показує, що незалежно від стану прибуття вагону (справний чи несправний) до місця його вивантаження, не виключається можливість скоєння крадіжки вантажів вже під час його вивантаження. Тому, при виявленні ознак крадіжки у вагоні, постовому (або патрульному) доцільно призупинити вивантаження вантажу, (якщо ще не призупинені) до прибуття оперативно-слідчої групи; в'яснити за яких обставин, ким і в який час виявлені ознаки крадіжки, хто був присутній при вивантаженні вагонів, в тому числі із сторонніх, хто і з яких причин відлучався від вагону з моменту виявлення цих ознак і до прибуття міліціонера. Після виявлення слідів, знаряддя крадіжки, викраденого або самих злочинців, організувати відповідно їх охорону, переслідування, затримання і одночасно повідомити про це черговому.

На великих сортувальних і вантажних станціях або на станціях із складною оперативною обстановкою, при забезпеченні збереження вантажів, в більшості випадків виставляють пости патрульно-постової служби. Для посилення охорони вантажів застосовуються такі оперативно-маневрові форми, як: патруль, засада, пікет, заслон та ін. При охороні вантажів на станціях повинна приділятися увага паркам

прибуття, формуванню і відправленню поїздів, тому що в них проводиться комерційний і технічний огляд поїздів та вагонів, передаються під охорону ВОХР номенклатурні вантажі. У парках формування інколи пошкоджуються вагони і контейнери з вантажем.

Наряди, які несуть службу у парках відправлення, повинні також знати, що працівники залізничного транспорту не зацікавлені у виявленні не збережених перевезень вантажів після відправлення їх і з станції, оскільки в цьому випадку відповідальність за втрату вантажу несе станція, з якої відбулось відправлення. Тому міліціонерам необхідно вимагати від працівників транспорту обов'язкового дотримання Додатку №2 "Правил комерційного огляду поїздів і вагонів", яким заборонено ставити у поїзди "вагони з наявними ознаками крадіжки або втрати вантажу, можливістю доступу до вантажу через пошкодження кузова вагону, витікання вантажу з кузова вагону або цистерни (за винятком темних нафтопродуктів, витікання яких допускається не більше 60 краплин в хвилину)".

У роботі органів внутрішніх справ на залізничному транспорті широко застосовується і особливий вид наряду – заслон, який має безпосереднє відношення до посилення адміністративно-правового порядку збереження вантажів. Оперативні заслони, як вид наряду органів внутрішніх справ, виставляється для затримання злочинців, забезпечення збереження державного, колективного і приватного майна, виявлення і вилучення з поїздів осіб, що порушують громадський порядок та ін. [75]. На основних стикових станціях залізниць створені постійно діючі оперативні заслони у складі начальника заслону, оперуповноважених (кількість залежить від навантаження), експертів-криміналістів, молодших інспекторів кримінального розшуку та міліціонерів. Наприклад, відділення внутрішніх справ на станції Південний Парк УМВС України на Львівській залізниці виконує функціональні обов'язки оперативного заслону.

Однак відсутність чіткого правового положення, а також регулювання поставлених завдань, цілей, функцій, організаційної побудови є основними факторами негативного впливу на організацію роботи заслону, плинності особового складу: відсутність в них професійних знань, вмінь та навиків специфіки роботи в оперативних заслонах; нескоординованість дій не тільки між працівниками органів внутрішніх справ на транспорті і транспорту, але різних підрозділів ОВСТ; слабу матеріально-технічну базу; відсутність елементарних

умов для роботи. Крім того, виконання не своїх функціональних обов'язків при відсутності правового регулювання оперативних заслонів інколи викликають протидію зі сторони міліціонерів, керівників підрозділів охорони громадського порядку ОВСТ. Це все разом не дозволяє якісно виконувати завдання, що поставлені перед заслоном.

Для вирішення цих завдань пропонується ввести самостійний інститут в системі органів внутрішніх справ на транспорті – молодших інспекторів-криміналістів, які будуть відрізнятись від міліціонерів, молодших інспекторів кримінального розшуку та експертів-криміналістів. Зобов'язати (після відповідної підготовки та зміни ряду правових норм) здійснення огляду рухомого складу, контейнерів, що поступили на дільницю обслуговування оперативного заслону з комерційним і технічним браком або з ознаками крадіжок, проводити контроль за роботою прийомоздавачів, стрільців ВОХР по огляду вагонів і контейнерів, виявляти і фіксувати сліди злочину тощо, а також наділити їх відповідними правами для виконання своїх обов'язків. Необхідність створення чіткого правового регулювання щодо забезпечення збереження вантажів дозволить суб'єктам забезпечити порядок їх охорони.

Викладене в даному підрозділі дає підстави для наступних висновків:

1. Збереження вантажів залежить від правового порядку і скоординованих дій суб'єктів, які безпосередньо задіяні у даному процесі. До них слід віднести органи та організації транспорту, вантажовідправників і вантажоодержувачів, транспортно-експедиційні підприємства, органи внутрішніх справ, що здійснюють охоронні функції.

2. В удосконаленні роботи щодо забезпечення збереження вантажів, насамперед особлива роль належить комерційній службі. Близько 3/4 усіх збитків виникають з причин, які прямо залежні від організації цієї служби. Тому пропонується створення окремої структури у вигляді госпрозрахункових комерційних центрів при управліннях, відділеннях доріг з відповідними підрозділами на великих вантажних станціях.

3. Посилення адміністративно-правового порядку збереження вантажів також необхідно здійснювати воєнізованій охороні Укрзалізниці. В цьому випадку пропонується в межах дозволеного збільшити кількість особового складу, розширити компетенцію

охорони вантажів: крім сторожових функцій, наділити профілактичними і контрольними правами; ввести посаду заступника начальника загону по організації взаємодії ВОХР з ОВСТ.

4. Якщо організації транспорту зобов'язані забезпечувати збереження вантажів, як правило, під час технологічних операцій по їх обробці, воєнізована охорона – під час технологічного циклу перевезення, то органи внутрішніх справ специфічними засобами, формами і методами. Відсутність чіткого правового порядку безпосередньо негативно впливає на професійну підготовку особового складу, тому виникає необхідність у змінах та доповненнях статті 177 Статуту патрульно-постової служби міліції України та спільній Інструкції ВОХР та ОВСТ.

5. Ввести самостійний інститут в системі органів внутрішніх справ на транспорті – молодших інспекторів-криміналістів, зобов'язати їх здійснювати огляд рухомого складу, контейнерів, що поступили на дільницю обслуговування з комерційним і технічним браком або з ознаками крадіжок, здійснення контролю за роботою прийомоздавачів та стрільців ВОХР по огляду вагонів і контейнерів і ін., а також наділити їх відповідними правами для виконання своїх обов'язків.

6. Встановити раціональний порядок збереження вантажів, його дотримання, що дозволить створити баланс правостимулюючих засобів (заохочень, пільг, заінтересованості) та правових "гальм" (заборон, обмежень, відповідальність тощо).

РОЗДІЛ 2

ОСНОВНІ ЗАСАДИ ОРГАНІЗАЦІЙНО-ПРОФІЛАКТИЧНОЇ ДІЯЛЬНОСТІ ПРАВООХОРОННИХ ОРГАНІВ ТА ОРГАНІВ ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ ЩОДО ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБЕРЕЖЕННЯ ВАНТАЖІВ

2.1. Загальні питання диференціації профілактики адміністративних правопорушень на залізничному транспорті України

Дослідження проблеми адміністративно-правового попередження правопорушень можливо здійснити лише на базі комплексного і системного підходів, наукові та пізнавальні можливості яких за останні роки знаходять все більше застосування [159].

Комплексність і системність запобіжного впливу на адміністративну деліктність є складним, внутрішньо взаємопов'язаним і цілісним процесом, що охоплює всі форми позитивного впливу на правопорушення, які існують. Цей процес, в силу свого впливу, пов'язаний із соціально-економічними та ідеологічними змінами, чутливо реагує на негативні явища в нашому житті. Система попереджувального впливу на адміністративні правопорушення постає із реальної дійсності на тій підставі, що існує якісно визначений об'єкт, на який необхідно здійснювати запобіжний вплив.

Під об'єктом системного і комплексного попереджувального впливу слід розуміти сукупність різнорідних, багатосторонніх явищ, процесів, їх окремих сторін, факторів об'єктивного і суб'єктивного порядку, що обумовлюють існування адміністративної деліктності та вчинення деліктів [106]. Важливим в цьому напрямі є визначення внутрішніх і зовнішніх деліктних факторів. Їх сутність повинна аналізуватися на основі вчення про детермінаційний комплекс адміністративної деліктності, складовою частиною якої він є.

Адміністративно–правове попередження правопорушень становить окремий блок у загальній системі запобіжного впливу на злочинність. Це відносно самостійний блок, що має свій склад, структуру, цілі та функції. Точки зору, які існують на термін

"попередження", можна трактувати в широкому (соціально-політичному) і вузькому (адміністративно-правовому) розумінні. Широке розуміння попередження адміністративного правопорушення містить різноманітні (соціально-політичні, економічні, ідеологічні, правові) заходи державних органів і громадських організацій, спрямовані на скорочення, зменшення і поступову ліквідацію явищ, що породжують правопорушення. У вузькому розумінні, попередження адміністративного правопорушення містить заходи профілактики правопорушень, які здійснюються у процесі накладення і виконання адміністративних стягнень [160].

Можна відзначити, що ідея попередження адміністративної деліктності пронизує всю систему адміністративно-правових та процесуальних інститутів, які є не повною мірою гнучкими, рухливими і пристосованими для потреб суспільства. Можна зробити висновок, що саме поняття "попередження" є збірним або комплексним. Першим етапом попереджувальної діяльності, спрямованої на недопущення протиправних дій з боку конкретної особи – профілактика. Якщо вона стає недостатньо ефективною, тоді з'являється необхідність запобігання адміністративному правопорушенню або його припинення. Разом з тим, виникають ситуації, коли поняття "попередження" і "припинення", з точки зору практики їх застосування, досить часто виглядають як тотожні, хоча між ними існують деякі відмінності. Вони вказують на наявність певної системи дій порушника, якими б швидкими або миттєвими вони не були. Існує певний момент і в підготовці до вчинення протиправних дій. Тому в даній ситуації необхідно застосовувати виховні або профілактичні заходи примусу, і лише після цього, якщо проведена профілактика не дала позитивних результатів, вся увага зосереджується на попередженні адміністративного правопорушення.

Однакове вживання термінів "попередження" і "профілактика" є нелогічним, оскільки в систему попередження адміністративної деліктності входять різноманітні види профілактичної діяльності суб'єктів профілактики [161, 162], але ця діяльність дуже різко аналізується як окрема, відносно самостійна і складна підсистема [163].

Боротьба з адміністративними правопорушеннями неможлива без вирішення однієї з важливих проблем – профілактики адміністративної деліктності. Практична її необхідність ґрунтується на тому, що більшість людей спочатку вчиняють адміністративні

проступки, а згодом – злочини [164, 165]. Тому цільовим призначенням профілактики адміністративного проступку є попередження правопорушень з метою запобігання переростання проступків у кримінальні злочини [166, 167, 168].

Значна кількість вчинених адміністративних проступків і подальша тенденція до їх зростання вимагають, на наш погляд, розробки власного понятійного визначення профілактики адміністративних правопорушень та системи заходів щодо боротьби з ними.

За останні роки у правовій науці з'явилися праці, в яких автори розглядають профілактику правопорушень як цілеспрямовану діяльність державних органів влади і управління та громадських організацій на виявлення, вивчення і усунення причин правопорушень [169; 170]. У даний час до цієї діяльності залучилися і приватні структури, які самі зацікавлені у стабільності та правопорядку.

Однак все більше прихильників поділяють точку зору, викладену І.С. Самошенком, який вважає, що основне призначення профілактики правопорушень полягає "у попередженні можливих, але ще не вчинених правопорушень" [171]. Виховання правової культури громадян також є основним завданням державних органів в профілактиці, як щодо окремих правопорушень, так і в цілому до системи законодавства. Тому, цільова орієнтація профілактики адміністративної деліктності дозволяє визначити кількість нейтралізованої соціальної дезорганізованості та встановити величину соціально-профілактичного ефекту.

Звідси можна прийти до висновку, що профілактику попередження адміністративних проступків слід розглядати в широкому і вузькому розумінні з метою успішної реалізації її у різноманітних сферах життя і діяльності людей.

Широке розуміння профілактики попередження адміністративних правопорушень передбачає здійснення комплексних загальносоціальних заходів [172, 173], спрямованих на скорочення проступків, нейтралізацію, локалізацію й усунення негативних факторів, що сприяють вчиненню правопорушень, підняття рівня правової культури населення. Наприклад, на залізничному транспорті одним із видів профілактичних заходів є застосування технічних норм, які безпосередньо передбачені в Правилах перепусткового режиму на підприємствах, в організаціях і установах Укрзалізниці № 0008 (межі забороненої зони огорожуються колючим дротом

(стрічкою або сіткою) у 12 ниток висотою 2 м., попереджувальні знаки, охоронна сигналізація тощо). Профілактику адміністративних правопорушень, у вузькому розумінні, можна розглядати як діяльність державних органів, адміністрацій підприємств, установ та організацій, їх трудових колективів, громадських організацій та окремих громадян, що спрямована на попередження окремих проступків, застереження конкретних осіб або груп людей від вчинення ними адміністративно карних протиправних дій.

Отже, профілактика адміністративного проступку – це цілісний комплекс заходів соціального, економічного (наприклад, добровільна оплата здача зброї), спеціального та індивідуального характеру, що здійснюються органами внутрішніх справ, іншими державними органами і громадськими організаціями з метою виявлення, нейтралізації та усунення причин та умов вчинення протиправних дій, попередження і припинення правопорушень суб'єктами профілактики.

Сфера профілактики правопорушень надзвичайно широка, тим більше, якщо брати до уваги реальні можливості і масштаби загальної соціальної профілактики. Як говориться, профілактика правопорушень все більше і більше поширює свою "територію", яку необхідно ще "відпрацювати". Значно розширивши територію своєї діяльності, вона переступила межі сфери права. Сьогодні профілактика правопорушень вже не може залишатись полем діяльності тільки юристів. З метою забезпечення комплексного підходу до профілактики, до її практичного виконання повинні залучатись представники різних громадських, інших природничих та економічних наук [174, 175]. Наприклад, в Управлінні Львівської залізниці у складі служби соціального розвитку створено відділ з профілактики та попередження правопорушень [176; 177; 178], у Положенні якого зазначено, що основним завданням відділу є сприяння керівництву залізниці у викорененні криміногенних елементів, сприяння правоохоронним органам у здійсненні оперативних заходів та виключення умов скоєння злочинів, пропаганда у засобах масової інформації, виховання високої правосвідомості. У п.5.2. Статуту Львівської державної залізниці також зазначено, що обов'язком відділу є здійснення роботи щодо профілактики правопорушень і контролю за станом правопорядку і законності [179].

Необхідно зазначити, що соціальний контроль в юридичній літературі визначається в одних випадках, як одна з форм управління діяльністю суспільних суб'єктів [180], в інших – як спосіб саморегуляції соціальної системи, яка забезпечує впорядковану взаємодію елементів, що її складають, через нормативне (в тому числі й правове) регулювання [181]. Контроль, як такий, об'єктивно необхідний для будь-якої управлінської діяльності. Ця функція характерна всім державним органам [182]. Саме поняття контролю може трактуватись досить широко [183]. Ми розуміємо, що контроль логічно передбачений у будь-якій діяльності, оскільки, якщо не здійснювати контроль, то не можна забезпечити й правове регулювання у конкретній сфері.

Для з'ясування сутності та значення контролю важливо також звернути увагу на межі або сферу його застосування. Ми знаємо, що контроль властивий будь-якій системі управління. Однак це не означає, що контрольну діяльність здійснюють тільки внутрішньосистемно. Контрольні функції виконують різні органи виконавчої влади щодо об'єктів, які їм не підпорядковані. Такий контроль ще називається спеціальним або спеціалізованим. У Концепції адміністративної реформи в Україні, схваленій Указом Президента України від 22 липня 1998 року, такому виду контролю приділена особлива увага.

У даний час профілактика правопорушень впливає не тільки на стан деліктності, але і на стан діяльності окремих господарських структур, в даному випадку на показники виробничої діяльності. Прикладом може бути значення профілактичної діяльності залізниці, де навіть незначне розкрадання або псування вантажу викликає відповідну реакцію його власника, який в подальшому може призвести до переорієнтації перевезень із залізничного на інші види транспорту, що реально знижує конкурентну спроможність залізниці.

Профілактика правопорушень є складною системою органів, організацій і установ, які здійснюють вплив на соціальні об'єкти з метою попередження можливих порушень адміністративно-правових заборон та усунення (локалізації, нейтралізації) факторів, які їх детермінують.

Соціальний механізм попередження правопорушень складається із взаємодії суб'єктів, вплив яких направлений на відповідні об'єкти попереджувальної дії. У теперішніх умовах профілактику адміністративної деліктності здійснює багатoelementна система

органів і організацій, що між собою в більшості випадків не пов'язані. Цю систему складають перш за все суб'єкти профілактики. Місце і роль кожного суб'єкта визначається насамперед наявністю можливостей профілактичного впливу, її економічної доцільності та можливості проводити профілактичну роботу.

У даний час формується нова система профілактичної роботи, що будується на засадах Комплексної цільової програми боротьби зі злочинністю на 1996 – 2000 роки. На виконання цієї програми МВС України розробило ряд заходів, одним з яких є план основних організаційно-практичних заходів МВС України щодо реалізації вимог Комплексної цільової програми боротьби зі злочинністю на 1996 – 2000 роки, затверджений наказом МВС України № 722 від 20 жовтня 1996 року. Створено підрозділи по роботі з населенням та громадськими формуваннями [184].

Система суб'єктів профілактики адміністративних правопорушень визначена у ст.6 КпАП України [185]. Це державні органи, громадські організації, трудові колективи, які розробляють і здійснюють заходи, спрямовані на попередження адміністративних правопорушень, виявлення та усунення причин і умов, які сприяють їх вчиненню, на виховання громадян в дусі суворого дотримання законів та дисципліни.

У центрі суб'єктів профілактики перш за все повинні знаходитись органи виконавчої влади [186]. І хоча зміни у текст Кодексу України про адміністративні правопорушення ще не внесені, ст.6 КпАП України як і раніше покладає на місцеві Ради зобов'язання координації роботи з профілактики адміністративних проступків, стаття 119 Конституції України передбачає, що місцеві державні адміністрації на відповідній території повинні забезпечувати законність і правопорядок, дотримуватись прав і свобод громадян. Тому, на думку професора Додіна Є.В., ст.6 КпАП України необхідно привести у відповідність до Конституції України [187]. А втім, обов'язок місцевої державної адміністрації в організації боротьби з адміністративними проступками не звільняє органи місцевого самоврядування від турбот щодо охорони громадського порядку та охорони прав громадян на своїй території. На нашу думку, доцільно також доповнити ч.1 ст.6 КпАП України поняттям адміністрацій підприємств, установ і організацій різних форм власності і викласти в такій редакції: – "Державні органи, адміністрації підприємств, установ і організацій різних форм власності, громадські організації,

трудо́ві колективи розробляють і здійснюють заходи, спрямовані на запобігання адміністративним правопорушенням, виявлення й усунення причин та умов, що сприяють їх вчиненню, на виховання громадян у дусі високої свідомості і дисципліни, суворого додержання законів".

Одним із основних суб'єктів профілактики органів виконавчої влади є органи внутрішніх справ. Їх діяльність з профілактики адміністративних правопорушень організовується і здійснюється в кількох правових формах. Ці форми профілактики можна умовно поділити на два основних блоки: організаційний та функціональний [106].

Зміст організаційного блоку становить такі форми організаційної профілактики адміністративних правопорушень: виявлення причин та умов адміністративного правопорушення; організація профілактики окремих видів адміністративних проступків та інших негативних явищ, тісно пов'язаних з правопорушеннями; облік порушників та осіб з асоціальною спрямованістю й організацію щодо них профілактичного впливу та огляду; участь місцевих державних органів і громадських організацій у проведенні організаційно-масової і виховної роботи.

Форми здійснення профілактики (функціональний блок) реалізується на виконавчому рівні профілактичного впливу. Зміст цього блоку становлять: рейди і спеціальні операції, які проводяться силами органів внутрішніх справ й громадськості; доповіді, лекції, звіти, індивідуальні та групові бесіди з питань недопущення вчинення протиправних дій; правова пропаганда із зміцненням правопорядку з використанням періодичних видань, радіо і телебачення; надсилання на адресу державних органів і громадських організацій, виробничих колективів різної форми власності інформації [169, 188], яка сприяє виявленню і усуненню причин та умов адміністративних проступків; шефство, наставництво і залучення осіб, щодо яких здійснюється профілактика, до суспільно корисних занять.

Зміст форм організаційної та функціональної профілактики адміністративних правопорушень вимагає подальшого спеціального дослідження, а викладене дозволить більш детально визначити механізм спеціального та індивідуального профілактичного впливу на обставини, що обумовлюють вчинення адміністративних проступків.

Два основних аспекти характеризують профілактику правопорушень, яка здійснюється органами внутрішніх справ.

Перший з них – це постійне поєднання заходів переконання з передбаченими законом заходів примусу щодо осіб, які порушили норми права. Другий аспект складається з об'єму компетенції органів внутрішніх справ у сфері, яка розглядається. Немає жодної дільниці профілактики правопорушень, в якій не були б задіяні органи внутрішніх справ у дотриманні законодавства. Аналіз чинного законодавства і практика його застосування дозволяє виділити декілька головних напрямків профілактичної діяльності ОВС, одним з яких є охорона всіх форм власності, в тому числі і вантажів, що перевозяться залізничним транспортом. При цьому органи внутрішніх справ застосовують різні засоби і методи.

Головним критерієм оцінки ефективності профілактики правопорушень є ступінь позитивного впливу цієї діяльності на стан і динаміку правопорушень. Можна, звичайно, запровадити багато різних заходів, але, якщо вони не принесли відчутних результатів, це означає, що в організації і здійсненні профілактики правопорушень допущені серйозні прогалини.

Стан і динаміка правопорушень визначаються не тільки діяльністю органів внутрішніх справ. Здебільшого, вони залежать від широкої сукупності соціальних факторів. У ст.6 КпАП України підкреслюється, що обов'язок з профілактики адміністративних правопорушень покладається не тільки на державні структури, але і на трудові колективи, в т.ч. адміністрації. В умовах спаду виробництва, зупинки діяльності багатьох підприємств трудові колективи або припинили, або послабили свою профілактичну роботу. Але ці труднощі мають тимчасовий характер. Послідовне здійснення економічних реформ призупинить спад виробництва і знову постане питання про зміцнення трудової дисципліни (хоча її необхідно зміцнювати вже тепер), а діяльність трудових колективів з профілактики правопорушень знову стане необхідною. Тому доцільно нагадати про організацію такої роботи в трудових колективах, де організуючою ланкою були б Ради профілактики. Коли б одні тільки органи внутрішніх справ були в змозі забезпечити надійний правопорядок, – не виникало б необхідності у залученні до профілактики широкого кола інших державних органів, а також громадських організацій і громадян. Разом з тим, не доводилось би сумніватись, що правильно налагоджена профілактична робота органів внутрішніх справ наближає наше суспільство до ліквідації

злочинів і правопорушень до, усунення всіх причин, що їх породжують [189].

Викладене в даному підрозділі дає підстави для наступних висновків:

1. Дослідження проблеми адміністративно-правового попередження правопорушень можливо здійснити лише на базі комплексного і системного підходів, об'єктом яких є сукупність різноманітних, багатосторонніх явищ, процесів, факторів об'єктивного і суб'єктивного порядку, що обумовлюють існування адміністративної деліктності та вчинення деліктів.

2. У теперішніх умовах профілактику адміністративних правопорушень здійснює багатоелементна система органів та організацій. Це державні органи, громадські організації, трудові колективи, які розробляють і здійснюють заходи, спрямовані на попередження адміністративних правопорушень, виявлення та усунення причин і умов, які призводять до їх скоєння, на виховання громадян у дусі суворого дотримання законів, дисципліни.

3. Головним критерієм оцінки ефективності профілактики правопорушень є ступінь позитивного впливу цієї діяльності на стан і динаміку правопорушень.

2.2. Мета та види профілактичних заходів запобігання та припинення правопорушень на залізничному транспорті України

Профілактика правопорушень – одне з важливих завдань органів внутрішніх справ. Її перевага, як метод укріплення громадського порядку, у збереженні вантажів на залізничному транспорті заключається в наступному. По-перше, виявлення і усунення в процесі профілактичної роботи причин та умов, що дозволяють, як правило, запобігти не одному конкретному, а великій кількості можливих правопорушень. По-друге, заходи індивідуальної профілактики, які мають виховний вплив на конкретних осіб, дають можливість попередити конкретні правопорушення [190].

За останні роки у правовій науці з'явилися праці, в яких автори розглядають профілактику правопорушень як цілеспрямовану діяльність компетентних державних органів, спрямовану на виявлення, вивчення та усунення причин та умов, що сприяють їх вчиненню [106].

У період демократизації суспільства все більша увага приділяється адміністративно-правовій профілактиці розкрадань, а саме створення таких умов, завдяки яким розкрадання майна виключалось би.

Профілактика адміністративних правопорушень на об'єктах залізничного транспорту передбачає здійснення комплексних загальносоціальних заходів, спрямованих на зменшення проступків, нейтралізацію, локалізацію і усунення негативних факторів, що призводять до вчинення правопорушень. Наприклад, одним з видів профілактичних заходів є застосування технічних норм, які безпосередньо передбачені у Правилах перепусткового режиму на підприємствах, в організаціях і установах Укрзалізниці (межі забороненої зони огорожуються колючим дротом (стрічкою або сіткою) у 12 ниток висотою 2 м., попереджувальні знаки, охоронна сигналізація і ін.).

Відповідно до цих правил створюється спеціальний перепустковий режим для попередження крадіжок майна всіх форм власності. Основним завданням цього режиму є встановлення такого пропуску, при якому виключається можливість проникнення на об'єкти осіб, які не мають на те відповідного дозволу, а також вивезення (винесення) вантажів та інших матеріальних цінностей без відповідних документів.

Нормами даних правил закладена також перевірка автотранспорту, локомотивів, вагонів та інших транспортних засобів, які в'їжджають і виїжджають із забороненої зони підприємств, установ і організацій.

Основне призначення профілактики правопорушень на залізничному транспорті полягає у попередженні можливих, але ще не вчинених правопорушень. Заслугує на увагу і така думка, що метою профілактики правопорушень поряд з їх попередженням є виявлення уже вчинених порушень (це стосується, в основному, правопорушень з формальним складом) та покарання винних з метою недопущення більш тяжких проступків, а то й злочинів.

Органи внутрішніх справ на транспорті, які ведуть боротьбу з крадіжками вантажів на транспорті, зобов'язані вживати всі заходи для виявлення та усунення причин, умов, що сприяють здійсненню цього злочину [191; 192; 193].

Розробка і здійснення заходів, спрямованих на їх усунення, є важливим напрямком в діяльності правоохоронних органів на транспорті.

До основних видів профілактичних заходів на транспорті можна віднести: по-перше – запобігання крадіжкам вантажів (дрібного розкрадання); по-друге – роз'яснення юридичних норм серед населення (в т.ч. серед осіб, які проживають неподалік об'єктів залізничного транспорту); по-третє – створення спеціальних видів профілактики (технічних і технологічних).

До першого виду профілактичних заходів необхідно віднести діяльність органів внутрішніх справ і воєнізованої охорони Укрзалізниці, на базі яких створюються спільні спеціалізовані групи для здійснення профілактичної роботи по боротьбі з крадіжками вантажів та інших правопорушень на залізничному транспорті України (п.1.1. Інструкції).

До другого можна віднести проведення агітаційно-пропагандистської діяльності (лекції, радіо, телебачення, преса тощо). Третій вид передбачає створення умов, що надають можливість проведення профілактичних заходів, впровадження нових технологій та технічних засобів (нові вагони, нові пломби, шифр-замки, створення беззупиночних маршрутів тощо).

Органи внутрішніх справ на залізничному транспорті запобігають крадіжкам вантажів шляхом здійснення комплексних заходів загальної та індивідуальної профілактики. Заходи загальної

профілактики, основним чином, спрямовані на виявлення або усунення умов, що призводять до крадіжок вантажів, а заходи індивідуальної профілактики спрямовані на виявлення осіб, від яких можна очікувати скоєння крадіжки або інших протиправних дій. До них застосовуються заходи виховного впливу, а в деяких випадках встановлюють контроль за їх поведінкою.

Успішність профілактичних заходів, що здійснюються в цих напрямках, багато залежить від своєчасного отримання достовірної інформації про обставини, що сприяють здійсненню крадіжок вантажів.

Інформація про такі обставини може бути отримана з різних джерел. З метою отримання правдивих і об'єктивних даних про криміногенні фактори необхідно забезпечити комплексний підхід до вибору джерел інформації, збору і обробки даних на основі використання всіх інформаційних можливостей. Необхідно намагатися з'ясувати всі обставини, що призводять до здійснення правопорушень.

На нашу думку основні джерела інформації, що можуть використовуватися органами внутрішніх справ на транспорті з метою виявлення обставин здійснення крадіжок вантажів, можна згрупувати таким чином:

1. Загальні джерела інформації, які включають в себе повідомлення працівників транспорту, засобів масової інформації, громадських формувань, заяв громадян.

2. Спеціалізовані джерела інформації – матеріали аналізу статистичних даних про здійснення крадіжок вантажів на обслуговуючій дільниці і на окремих об'єктах, матеріали спеціальних рейдів, перевірок, безпосереднього обслідування працівниками органів внутрішніх справ на об'єктах транспорту, які обслуговуються, матеріали розслідування кримінальних справ і дані, що були одержані в результаті анкетних опитувань працівників транспорту.

Розглянемо окремо кожний випадок.

Працівників органів внутрішніх справ на транспорті насамперед повинна цікавити інформація, яка надійшла від посадових осіб, і з якої вони можуть одержати відомості про обставини, що сприяють здійсненню крадіжок, обумовлених технологічним процесом роботи служб. Необхідна інформація може бути одержана і від інших працівників транспорту прийомоздавачів, локомотивних бригад та ін.

Засоби масової інформації – преса, радіо, телебачення – часто порушують питання, пов'язані з різними аспектами діяльності транспортних організацій, органів внутрішніх справ, прямо вказують на обставини, що сприяють здійсненню тих чи інших правопорушень.

Громадські формування, які беруть участь в охороні громадського порядку на транспорті, проводячи свою правоохоронну діяльність, часто стикаються, наприклад, з формами, що негативно впливає на зберігання вантажів. У зв'язку з цим, правоохоронним органам на транспорті слід підтримувати постійний зв'язок з громадськими формуваннями, регулярно аналізувати матеріали, які відображають результати їх діяльності.

Листи і заяви громадян про виявлені недоліки в роботі окремих працівників транспорту, а також в роботі окремих транспортних підрозділів, можуть допомогти у розробці конкретних профілактичних заходів для усунення умов, що сприяють здійсненню конкретних правопорушень.

Аналіз статистичних даних про здійснення крадіжок вантажів на дільниці, що обслуговується та на окремих об'єктах повинен бути постійним. У процесі аналізу встановлюється динаміка, рівень, структура, тенденція крадіжок вантажів. Наприклад, аналізується місце, час, спосіб здійснення злочинного посягання, особливі характеристики осіб, які їх скоїли (вік, місце проживання, чим займається, минула судимість та інші ознаки, що мають значення для профілактики).

При аналізі місця і часу, способу здійснення крадіжок слід врахувати обстановку, в якій вони здійснювалися. Необхідно звернути увагу на те, чим той або інший період характеризується для даної дільниці транспорту.

Аналіз статистичних даних з використанням групового методу дає можливість визначити, де, коли і яким способом здійснюються крадіжки вантажів найчастіше.

Результати аналізу місця і часу здійснення крадіжок при порівнянні їх з даними про розміщення сил і засобів органів міліції, з графіками роботи патрульно-постової служби, інших сил міліції, а також громадських формувань, дозволяють оцінити раціональність їх дислокацій та часу роботи.

Обстеження об'єктів транспорту може здійснюватись як окремими працівниками, так і в процесі спеціальних рейдів, перевірок, що проводять органи внутрішніх справ на транспорті

самостійно або разом з адміністрацією, громадськістю, іншими громадськими формуваннями. Обстеження повинні проводитись, враховуючи аналіз статистичних даних про здійснення крадіжок, загального стану оперативної обстановки на ділянці обслуговування.

В процесі обстеження насамперед слід звернути увагу на місця, де найчастіше здійснюються крадіжки вантажів.

Як показує досвід роботи органів внутрішніх справ на транспорті, обстеження об'єктів з ефективним способом виявлення обставин, що сприяють здійсненню крадіжок, дозволяє обирати найбільш своєчасні і цілеспрямовані заходи профілактичного характеру [194, 195, 196].

З матеріалів розслідування кримінальних справ про крадіжки вантажів, особливо з протоколів допитів підозрюваних або обвинувачених можна встановити, що саме дозволило здійснити крадіжку даним способом, в даному місці і в даний час, які обставини полегшили реалізацію його злочинного замислу, яким чином і через кого було реалізовано вкрадене майно, хто або що цьому сприяло. Правдиві і вичерпні відповіді обвинуваченого на поставлені питання дають можливість з'ясувати деякі обставини, що сприяли крадіжці на транспорті і які важче виявити іншим чином. Як показує практика, 70% обвинувачених, притягнутих до відповідальності на транспорті, визнали свою вину в повному обсязі і давали правдиві покази.

Потрібні дані можна одержати також з інших матеріалів: протоколів огляду місця події, обшуків, характеристик обвинувачених тощо.

Одне з важливих місць посідає опитування громадська думка про стан правопорядку на об'єктах транспорту. З допомогою спеціально розробленого анкетування опитуються працівники транспорту, представники громадськості. Аналіз проведених опитувань дозволяє одержати важливі відомості про умови, що сприяють здійсненню різних видів правопорушень, в тому числі крадіжок вантажів, на окремих ділянках і об'єктах, які обслуговують магістралі.

Слід також врахувати, що залучення широких мас трудящих до питання про виявлення причин і попередження злочинів – ефективний засіб виховання мас, підняття їх активності, що само по собі дуже важливо для попередження злочинів [197, 198]. При цьому мова йде про попередження не тільки адміністративних правопорушень, а й багатьох злочинів, на що звертається увага в кримінологічній літературі [199].

Враховуючи, що обставини, які пов'язані з недоліками діяльності адміністрації транспорту, не можуть бути усунені органами внутрішніх справ самостійно, вони домагаються їх усунення шляхом надсилання інформації і внесення подання у відповідні вищестоящі органи управління залізничним транспортом.

Працівникам міліції слід прагнути, щоб інформація, яка виходила від них відповідала таким вимогам:

- була своєчасною;
- містила чіткі вказівки про суть і характер з'ясованих обставин, що сприяють крадіжкам;
- базувалась на відповідних даних;
- передбачала конкретні цілеспрямовані і ефективні пропозиції, які необхідні для усунення виявлених обставин [200, 201].

Після направлення інформації, працівники органів внутрішніх справ зобов'язані перевірити, як усуваються керівниками транспортних засобів недоліки, про які їм повідомляли. Якщо на отриману інформацію вони не реагують, або реагують не так, як цього вимагають інтереси справи, працівники міліції доповідають про це рапортом керівництву органів внутрішніх справ. Про недисциплінованість керівників у встановленому порядку подається інформація у вищестоящі органи. Інформація і подання про усунення обставин, які сприяють злочинам, зокрема, посягання на вантажі, переважно виносяться на розгляд керівників тих служб транспорту, які мають право і зобов'язані безпосередньо та швидко усунути недоліки.

Зміцненню ділового співробітництва правоохоронних органів з транспортними службами сприяє вирішення проблем через комплексний підхід до профілактики правопорушень. В останні роки широке розповсюдження знайшла розробка комплексних планів профілактики правопорушень, що розробляються в масштабах залізниць, відділків доріг, залізничних вузлів і станцій. Відрізняються такі плани тим, що вони складаються з врахуванням планів соціального розвитку даного транспортного підрозділу а також передбачають спільні заходи адміністрацій установ транспорту та органів внутрішніх справ, які спрямовані на усунення обставин, що сприяють вчиненню правопорушень [202].

Інші обставини, що сприяють вчиненню крадіжок вантажів, усуваються безпосередньо органами внутрішніх справ або ж спільно із адміністрацією і громадськістю транспортних служб, територіальними органами внутрішніх справ.

У даному випадку комплекс заходів, спрямованих на усунення цих обставин включає в себе:

- вдосконалення на основі глибокого аналізу і оцінок оперативної обстановки, дислокації постів і маршрутів адміністративної служби міліції, з урахуванням найбільш можливих місць і часу здійснення крадіжок;
- активізацію роботи та підвищення пильності працівників адміністративної служби міліції, що працюють на постах і маршрутах;
- підвищення ефективності роботи оперативно-пошукових груп на об'єктах транспорту.

Викладене в даному підрозділі дає підстави для наступних висновків:

1. До основних видів профілактичних заходів на залізничному транспорті необхідно віднести: по-перше – запобігання крадіжкам вантажів (дрібного розкрадання); по-друге – роз'яснення юридичних норм серед населення; по-третє – створення нових спеціальних видів профілактики (технічних і технологічних).

2. Успіх профілактичних заходів багато залежить від своєчасного отримання достовірної інформації про обставини, що сприяють здійсненню крадіжок вантажів. Основні джерела інформації можна поділити на дві групи: 1) загальні джерела інформації; 2) спеціалізовані джерела інформації.

3. Зміцненню ділового співробітництва правоохоронних органів з транспортними органами сприяє вирішення проблем через комплексний підхід до профілактики правопорушень, в основу якого входить розроблення спільних комплексних планів.

2.3. Шляхи підвищення ефективності взаємодії правоохоронних органів з органами залізничного транспорту щодо збереження вантажів на залізничному транспорті України

Тісний зв'язок і постійна взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з органами управління і громадськістю – одне із важливих умов вирішення завдань, спрямованих на забезпечення збереження майна, законності, ліквідацію злочинів, усунень різних причин, що їх породжують.

Під взаємодією, в широкому розумінні слова, ми розуміємо будь яку погоджену діяльність державних органів і громадських організацій щодо виконання загальних завдань.

Під взаємодією в боротьбі із злочинністю ми розуміємо спільне або узгоджене здійснення дій, а також об'єктивно обумовлених, взаємопов'язаних заходів, що спрямовані на попередження, розкриття злочинів і розшук злочинців.

Значення взаємодії полягає в тім, що вона забезпечує планомірне здійснення комплексу заходів попередження правопорушень [203].

На залізничному транспорті взаємодія обумовлена технологічним циклом перевезення вантажів, в якому органи внутрішніх справ на транспорті виконують оперативно-профілактичні заходи, а органи залізничного транспорту, в тому числі і громадські формування, виконують щодо збереження вантажів контрольно-сторожову функцію. У зв'язку із зростанням транспортних перевезень вантажів інших держав міжнародними коридорами, беруть участь й інші органи (Міністерства охорони здоров'я, митниці, прикордонні війська), роль яких в попередніх роках була недостатньо вивчена.

До основних напрямків та форм взаємодії органів внутрішніх справ на транспорті та органів залізничного транспорту слід віднести:

- розроблення та здійснення заходів щодо запобігання, виявлення та розкриття порушень норм чинного законодавства, спрямованих на забезпечення збереження вантажів, протидії організованій злочинності групам, які можуть виникати з числа працівників залізничного транспорту та інших осіб;
- обмін інформацією про наміри і спроби крадіжок вантажів, незаконних перевезень товарів чи інших предметів;

- внесення до відповідних інстанцій, міністерств та відомств пропозицій щодо усунення причин і умов, які сприяють здійсненню збереження вантажів;
- узагальнення підсумків та розробок нових форм взаємодії;
- проведення спільних засідань колегій міністерств та відомств, оперативних нарад їх керівного складу;
- проведення спільних операцій за єдиним планом з комплексним використанням сил і засобів;
- створення спільних оперативних штабів (робочих груп) для координації дій (за необхідністю).
- Взаємодія проводиться на таких рівнях:
 - на державному – між центральними апаратами МВС України та Міністерства транспорту, що безпосередньо здійснюється управлінням МВС України на транспорті та управлінням по організації взаємодії з правоохоронними органами та галузевими службами Укрзалізниці;
 - на регіональному – між управліннями МВС України на залізницях та управліннь залізниць. З окремих питань – забезпечення збереження вантажів щодо зовнішньоекономічних перевезень з регіональними митницями, Напрямами прикордонних військ України, органами екологічного, ветеринарного нагляду та органами санітарно-епідеміологічного нагляду Міністерства охорони здоров'я;
 - на місцевому – між лінійними органами внутрішніх справ та відділками залізниць. З окремих питань – забезпечення збереження вантажів щодо зовнішньоекономічних перевезень з регіональними митницями, Напрямами прикордонних військ України, органами екологічного, ветеринарного нагляду та органами санітарно-епідеміологічного нагляду Міністерства охорони здоров'я.

У суспільстві необхідність взаємодії і координації визначається тим, що вирішення питань, які належать до однієї з будь яких сфер суспільного життя, стосується і всіх інших сфер [204]. Мета їх полягає у поліпшенні організації боротьби із злочинністю [205; 206].

У складній і багатогранній діяльності попередження злочинів, як і в боротьбі із правопорушеннями, органи внутрішніх справ на транспорті взаємодіють з іншими органами державного управління, громадськими організаціями та окремими громадянами. Це дозволяє їм неухильно підвищувати ефективність попереджувальних заходів у боротьбі із злочинністю.

Важливою складовою частиною попередження правопорушень є профілактика. На сучасному етапі профілактика є магістральним напрямом у боротьбі із злочинністю, оскільки вона обумовлює перш за все викоренення причин, що породжують злочини і умови, сприяють їх вчиненню.

Багаторічний досвід боротьби органів державного управління і громадських організацій із злочинністю також підтверджує її першочергову значущість у попередженні правопорушень. Тому органи виконавчої влади неодноразово вказують на необхідність активізації профілактики правопорушень.

Правовою основою взаємодії органів внутрішніх справ у профілактиці правопорушень з іншими правоохоронними органами, а також громадськістю, є закони та підзаконні нормативні акти [207; 208].

Згідно з чинним законодавством, органи внутрішніх справ по кожній кримінальній справі зобов'язані виявляти причини, що сприяють вчиненню правопорушень і вживати заходів для їх усунення. Ці заходи полягають перш за все в тім, що керівники організацій, установ, органів, які правомірні і зобов'язані усувати правопорушення у формі подання (органа дізнання, слідства) повідомляють про обставини вчинення правопорушення.

Взаємодія органів внутрішніх справ з органами управління на транспорті є одним із елементів забезпечення збереження вантажів. Для підвищення ефективності боротьби з крадіжками вантажів, правопорушеннями на транспорті Міністерство внутрішніх справ України і Міністерство транспорту України видало спільну вказівку від 18 листопада 1996 року № 3-2391 "Про заходи щодо вдосконалення роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на транспорті республіки" [209; 210; 211; 212, 213; 214]. У ній передбачено створення в пунктах дислокації підрозділів ВОХР та ОВС на транспорті спільних спеціалізованих груп, а також затвердження інструкції організації їх роботи.

Згідно з даною інструкцією, спільні спеціалізовані групи створюються на великих вузлових і сортувальних станціях для здійснення оперативно-профілактичної роботи по боротьбі з крадіжками вантажів, незаконним проїздом посторонніх осіб у вантажних поїздах, пересуванням залізничними коліями.

До профілактичних заходів належать: патрулювання в парках станцій, на перегонах, вантажних об'єктах; таємне супроводження поїздів; проведення засад. Такі групи аналізують також причини та умови, що сприяють крадіжкам вантажів і здійснюють на цій основі профілактичну роботу для їх усунення. Проводять правову пропаганду щодо роз'яснення правил, що діють на транспорті, і спрямовані на забезпечення збереження вантажів, правил безпеки громадян та відповідальності за їх порушення у колективах підприємств залізничного транспорту, в організаціях та установах, школах, населених пунктах, прилеглих до залізниці. А також беруть участь в оглядах, рейдах перевірки стану збереження вантажів на об'єктах вантажного господарства. По суті – це реакція на позитивний результат використання оперативно-маневрових форм і методів охорони вантажів спільними спеціалізованими групами.

Діяльність спільних спеціалізованих груп ВОХР і ОВСТ досить повно висвітлена у спеціальній літературі [215, 216]. Зокрема, в постанові Кабінету Міністрів України від 5 січня 1995 року № 7 в п.2.5 вимагалось на дільницях, та в регіонах, де спостерігається збільшення кількості правопорушень, створити оперативно-маневрові групи [217]. Тому не випадково була розроблена спільна Інструкція про організацію роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на транспорті [218; 219], у якій викладені основні завдання, порядок створення, організація, форми і методи їх роботи. Однак в теперішніх умовах необхідний їх критичний аналіз.

До основних недоліків спільних спеціалізованих груп необхідно віднести велику плінність кадрів, виконання ними тих завдань, що не передбачені в їх функціональних обов'язках Статуту патрульно-постової служби міліції. Відсутність високого рівня професіоналізму, слабка організація роботи та керівництва, недостатнє забезпечення засобами зв'язку, автотехнікою і службовими собаками, а також те, що працівники органів внутрішніх справ на транспорті недооцінюють можливості спільних спеціалізованих груп; склад стрільців ВОХР не завжди відповідає вимогам для роботи в таких групах; наявні факти розголосу інформації про роботу спецгруп та ін. Для досягнення стабільних позитивних результатів необхідна постійна і клопітка робота з ними. Однак досвід передових спецгруп показує, що там, де склад кримінального розшуку і ДСБЕЗ, який входить у вказані групи, володіє оперативною обстановкою та інформацією, кожний наряд

повсякденно перед тим, як заступити на службу, отримує конкретну інформацію про осіб, від яких можна очікувати скоєння крадіжок вантажів, про місця їх скоєння, форми і методи нагляду, затримання злочинців і правопорушників, а також встановлення очевидців і свідків, такі спецгрупи досягають позитивних результатів.

На основі правового аналізу та власного практичного досвіду, авторами пропонуємо новий проект спільної Інструкції, що вніс зміни та доповнення в організацію роботи спільних спеціалізованих груп такої редакції:

Проект

ІНСТРУКЦІЯ **про організацію роботи спільних спеціалізованих груп** **воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ** **на транспорті України**

1. Загальні положення

1.1. Спільні спеціалізовані групи воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на транспорті України (надалі – групи) створюються для здійснення профілактичної роботи щодо боротьби з крадіжками вантажів та іншими правопорушеннями на залізничному транспорті України.

1.2. Чисельний склад груп визначається згідно з місцевими умовами, оперативними обставинами, але не менш, ніж 13 чоловік, в тому числі: 1 начальник відділення, 9 старших стрільців і 3 працівники міліції.

1.3. Групи комплектуються із працівників воєнізованої охорони та органів внутрішніх справ на транспорті, які пройшли спеціальну підготовку.

При комплектуванні груп перевагу мають стрільці, міліціонери та провідники службових собак з практичним досвідом роботи на залізничному транспорті, в інших воєнізованих формуваннях, які мають кваліфікацію.

Старшим зміни призначається працівник міліції.

1.4. У своїй діяльності особовий склад груп керується законами, підзаконними актами, відомчими нормативними документами та даною інструкцією.

1.5. Для підвищення професійної майстерності особового складу груп, поширення передових форм та методів роботи

проводяться щорічні, спеціальні, загонові та залізничні збори, організовуються школи передового досвіду.

1.6. Підсумки роботи груп за місяць, квартал, півріччя, рік підводяться на службових нарадах, про результати доповідають у службу воєнізованої охорони і Управління (відділ) внутрішніх справ на транспорті.

1.7. Працівники груп:

1.7.1. Здійснюють оперативно-профілактичну роботу щодо боротьби з крадіжками вантажів, незаконним проїздом посторонніх осіб у вантажних поїздах, ходінням залізничними коліями; патрулювання у парках станцій, на перегонах, вантажних об'єктах; таємний супровід поїздів; проведення засад. Вживаються заходи щодо збереженню комерційної таємниці відправника суб'єктів підприємницької діяльності) щодо перевозжуваних вантажів.

1.7.2. Аналізують причини та умови, що сприяють крадіжкам вантажів і здійснюють на цій основі профілактичну роботу для їх усунення.

1.7.3. Проводять правову пропаганду в колективах підприємств залізничного транспорту, в організаціях та установах, школах, населених пунктах, прилеглих до залізниці щодо роз'яснення діючих на транспорті правил, що спрямовані на забезпечення збереження вантажів, правил безпеки громадян та відповідальності за їх порушення.

1.7.4. Беруть участь в оглядах, рейдах щодо перевірки стану збереження вантажів на об'єктах вантажного господарства залізниці і під'їзних коліях підприємств.

2. Організація роботи спеціалізованих груп.

2.1. Згідно із затвердженням начальником підрозділу воєнізованої охорони і лінійного відділу внутрішніх справ планом та графіком роботи група несе службу по змінно. Як правило, зміна призначається на терміном не більше доби.

2.2. Пошукові та профілактичні заходи в групах плануються і здійснюються з урахуванням аналізу оперативних обставин на обслуговуванні дільниці. При цьому враховуються особисті спостереження працівників груп, знання місць скупчення неповнолітніх, осіб без визначеного місця проживання та роботи, розташування військових частин, житлових масивів, гаражів та

підприємств. Начальником групи складається план-завдання на кожен добу, яке доводиться до особового складу на інструктажі.

2.3. Перед заступленням особового складу в наряд начальник групи або начальник караулу воєнізованої охорони проводить інструктаж, де особовому складу повідомляє про: результати роботи попередньої зміни, оперативну обстановку на дільниці, порядок зв'язку з посадовими особами міліції та воєнізованої охорони. Перевіряються знання застосування табельної зброї, її зберігання, користування радіостанціями, використання службової собаки, правил техніки особистої безпеки та інструкції стосовно сигналізації на залізницях. Порядок та проведення інструктажу визначається Статутом патрульно-постової служби міліції України (п.4 розділ 3).

2.4. Особовий склад груп для несення служби озброюється табельною зброєю і залежно від поставлених завдань може бути вдягнений у формений або цивільний одяг.

2.5. Групи в своїй роботі використовують різні форми та методи, несення служби. Для боротьби з крадіжками вантажів на шляху прямування наряд групи висилається на дільниці, де можливі крадіжки. Зміні видається маршрут форми ХУ – 2, який дає право безкоштовного проїзду в локомотивах, вантажних та пасажирських поїздах.

2.6. Наряд групи незалежно від того, де він знаходиться територіально, підпорядковується своєму керівництву підрозділу воєнізованої охорони та лінійного відділу внутрішніх справ на транспорті, підтримує з ними постійний зв'язок, проводить роботу у взаємодії з працівниками станції та громадськістю залізничного транспорту.

Після закінчення несення служби старшими групи на ім'я начальника ЛВВС і підрозділу воєнізованої охорони подається рапорт про проведену роботу, де вказується, що конкретно зроблено для виконання плану-завдання, результати профілактичної роботи.

2.7. Особовий склад групи має право:

2.7.1. Вимагати від працівників і службовців залізничного транспорту та інших осіб дотримання правил перепусткового режиму на об'єктах залізничного транспорту (Правила перепусткового режиму на підприємствах, в організаціях і установах Укрзалізниці № ЦУО-0008, затверджених наказом Укрзалізниці від 05.09.96р. № 190 – Ц).

2.7.2. Згідно з чинним законодавством затримувати правопорушників і доставляти їх у підрозділи ВОХР або ОВС, складати на них протоколи. У випадку необхідності працівники ВОХР застосовують зброю згідно з Положенням про порядок застосування вогнепальної зброї (затвердженою постановою Кабінету Міністрів № 575 від 12 жовтня 1992 року), а також спеціальні засоби (наручники, гумові кийки, засоби зв'язування, сльозоточиві речовини) у випадках і порядку, передбачених законодавством (постанова Кабінету Міністрів України № 1813 від 16.11.1998 року), а працівники міліції згідно зі ст. 15, 15-1 Закону України "Про міліцію" і ст. 15,16 Кримінального Кодексу України.

2.7.3. Заходити у службове приміщення підприємств, установ і організацій залізничного транспорту при переслідуванні осіб, що підозрюються у скоєні злочину, а також попередженні порушень, які загрожують громадському порядку, особистій безпеці громадян та руху поїздів.

2.7.4. Перевіряти стан умов збереження матеріальних цінностей, справність огорожі, технічних засобів охорони, виконання посадовими особами правил забезпечення збереження вантажів, вживати заходи щодо усунення виявлених недоліків.

2.7.5. Узгоджувати з поїздним диспетчером або черговим по станції питання зупинки поїзда для посадки (висадки) групи на окремих станціях у випадку крайньої необхідності.

2.7.6. При виконанні службових обов'язків користуватися всіма видами залізничного зв'язку.

2.8 Особовий склад групи зобов'язаний:

2.8.1. Під час звернення працівників транспорту, громадян із заявами або повідомленнями про підготовку до крадіжки або скоєну крадіжку вантажів їм необхідно встановити і записати прізвище, ім. 'я, по батькові заявника, адрес його місця проживання і роботи, час надходження інформації, час і місце події (номер вагону, поїзда і т.п.), інші дані, які можуть мати значення для викриття злочину (свідків, підозрюваних, місця схову викраденого та ін.), та діють відповідно до вимог Статуту патрульно-постової служби міліції України (розділ 11) щодо конкретного правопорушення.

2.8.2. При отриманні повідомлення (заяви) про крадіжку вантажів необхідно терміново доповісти черговому. Прибувши на місце події – провести огляд території, порожніх вагонів, підсобних приміщень та інших місць за необхідністю, а також вжити заходів до

виявлення і затримання осіб, які скоїли крадіжку вантажів, встановлення свідків, очевидців, слідів, речей та інших речових доказів і охорони останніх.

2.8.3. При виявленні ознак крадіжки у вагоні під час вивантаження спеціалізованій групі доцільно призупинити вивантаження вантажу (якщо вона не призупинена) до прибуття оперативно-слідчої групи; з'ясувати, при яких обставинах, ким і в який час виявлені ознаки крадіжки, хто знаходився при вивантаженні вагонів, у тому числі із числа посторонніх, хто і з яких причин відлучався від вагону з моменту виявлення цих ознак і до прибуття спеціалізованої групи; після виявлення слідів, знаряддя, викраденого або злочинців організувати відповідно їх охорону, переслідування, затримання і одночасно повідомити про це черговому по органу або старшому наряду.

2.8.4. При виявленні ознак крадіжки вантажів по прибуттю рухомого складу на станцію спеціалізованій групі необхідно встановити місце крадіжки – до чи на станції відправлення, на шляху проходження, на станції прибуття або виявлення крадіжки; знати, чи на проміжних станціях рухомий склад довго не затримувався, а на вузлових – проходить швидка заміна локомотивних бригад, які необхідно встигнути опитати за фактом крадіжки до їх зміни (а при підозрі в крадіжці оглянути і робоче місце); враховувати порядок розформування прибувшого і сусідніх рухомих складів, в яких могли бути охоронці вантажу, стрільці ВОХР, інші працівники транспорту, посторонні особи, які причетні до крадіжки або можуть пояснити щонебудь про скоєне.

2.8.5. При особистому виявленні крадіжки спеціалізованій групі необхідно з'ясувати час прибуття поїзда, його номер, номер вагону, місце перебування в рухомому складі, наявність людей, спосіб крадіжки (зрив пломби, закрутки, пролом підлоги, через відкритий люк і т.п.). Проаналізувати ситуацію і за часом визначити: чи була можливість вчинення крадіжки на станції прибуття залізничниками, в тому числі машиністами, посторонніми особами, які супроводжували вантаж, або які перебували в сусідніх рухомих складах. Виходячи із ситуації, встановити осіб, причетних до обробки рухомого складу і мали можливість перебувати поруч з вагоном, з якого вчинена крадіжка, а також згідно з законом провести огляд службових приміщень у осіб, які підозрюються у крадіжці. При опитуванні машиніста або помічника машиніста локомотиву необхідно дізнатися:

чи були стоянки рухомого складу, їх місце і тривалість, чи бачили вони посторонніх осіб або ознаки крадіжки вантажу. Про отримані дані, повідомити старшому наряду або черговому по органу і діяти по його вказівці. Якщо отримані дані дають можливість затримати злочинців "по гарячих слідах", спеціалізована група починає їх переслідувати.

2.9. Порядок доставляння осіб підозрюваних у вчиненні правопорушення:

2.9.1. При затриманні правопорушника за дрібне розкрадання, особа доставляється спеціалізованою групою в підрозділ воєнізованої охорони для складання адміністративного матеріалу уповноваженою посадовою особою. По всіх випадках працівники спеціалізованих груп проводять розслідування обставин, що передбачені у ст. 136 КпАП України.

2.9.2. У випадку, коли вбачається кримінальний характер скоєного правопорушення, особа доставляється виключно в органи внутрішніх справ для організації проведення оперативно-розшукових заходів. У випадку відсутності в межах станції ОВС правопорушники доставляються в підрозділи ВОХР, де утримуються до прибуття оперативно-слідчої групи міліції.

2.9.3. У всіх інших випадках доставляння осіб здійснюється в службові приміщення міліції, ВОХР, а також у службові приміщення посадових осіб Укрзалізниці згідно зі Статутом патрульно-постової служби міліції України (розділ 10).

2.10. За невиконання покладених на працівників групи завдань, порушення діючого законодавства винні, згідно зі встановленим порядком, несуть дисциплінарну, матеріальну або кримінальну відповідальність.

3. Начальник відділення спеціалізованих груп.

3.1. Призначається наказом начальника лінійного відділу внутрішніх справ на транспорті.

3.2. Постійно підтримує ділові стосунки з працівниками залізничного транспорту, на основі аналізу обставин визначає місця крадіжок та організовує комплекс заходів для розкриття здійснених злочинів.

3.3. Систематично вивчає причини, що породжують порушення перепускового режиму на станціях, вносить пропозиції адміністрації станції для усунення причин та умов, які сприяють незбереженню

матеріальних цінностей, організовує проведення профілактичної роботи в трудових колективах, школах, училищах з питань дотримання законодавства на об'єктах залізничного транспорту.

3.4. Працює над підвищенням бойової готовності особового складу групи, забезпечує проведення занять за спеціально розробленою програмою, навчає прийомам "самбо", стрільбі із табельної зброї, здійснює облік робочого часу роботи групи.

3.5. Щодобово аналізує результати роботи групи, веде в журналі облік використання автотранспорту, технічних засобів та службових собак.

3.6. Здійснює контроль за роботою спеціалізованої групи керуючись Положенням про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті та Статутом патрульно-постової служби міліції (п.5, розділ 3).

Правоохоронна діяльність у всіх країнах світу є одним із важливих факторів стабілізації суспільних відносин, забезпечення особистої і майнової безпеки громадян [220, 221]. Органи міліції як суб'єкт правоохоронної діяльності України цілеспрямовано здійснюють профілактику правопорушень (злочинів), взаємодіють з іншими суб'єктами правоохоронної діяльності, мають можливість вибору лінії поведінки, обумовлена конкретним станом об'єкта впливу [222].

Спрямованість впливу – це контакти працівників міліції з широким колом громадян, перш за все з правопорушниками, потерпілими, свідками. В той же час контакти міліції реалізуються і по «горизонталі», коли мова йде про їх взаємодію з громадськістю для реалізації тих або інших правоохоронних заходів.

Викладене в даному підрозділі дає підстави для наступних висновків:

1. Постійна взаємодія органів внутрішніх справ на транспорті з органами управління і громадськістю – одна із важливих умов вирішення завдань, спрямованих на забезпечення збереження майна, законності, сприяє виявленню і розкриттю злочинів. Крім того, це сприяє підвищенню ефективності і організації діяльності роботи залізниці.

2. На залізничному транспорті тісний зв'язок і постійна взаємодія відбувається між органами внутрішніх справ на транспорті та воєнізованою охороною Укрзалізниці. Одним із головних елементів цієї взаємодії є забезпечення збереження вантажів спільними спеціалізованими групами ВОХР та ОВС.

Таким чином, викладене дає підставу зробити деякі теоретичні висновки і внести практичні рекомендації, реалізація яких, на нашу думку, позитивно вплине на роботу органів внутрішніх справ і органів залізничного транспорту щодо забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті України.

1. Існує об'єктивний та суб'єктивний взаємозв'язок між діяльністю органів і організацій транспорту, вантажовідправниками і вантажоодержувачами, транспортно-експедиційними підприємствами, а також спеціалізованими суб'єктами охорони щодо забезпечення збереження вантажів.

2. Удосконалення адміністративно-правового порядку збереження вантажів повинно здійснюватись: суб'єктами, які за своєю основною виробничою діяльністю пов'язані з технологією обробки вантажу; удосконаленням структури, функцій, правового статусу суб'єктів, що здійснюють сторожові і контролюючі функції, а також оперативно-розшукову і профілактичну діяльність; через використання у повному обсязі практичного досвіду роботи органів залізничного транспорту та правоохоронних органів держав Європейського Союзу.

3. Юридичний склад адміністративних правопорушень, що посягають на вантажі на об'єктах залізничного транспорту можна визначити, як логічну конструкцію моделі юридично значущих і закріплених у правових нормах ознак, наявність яких є підставою та основою для кваліфікації вчинених особою протиправних дій.

4. Важливу роль для кваліфікації правопорушення (ст. 136 КпАП України) відіграють умови збереження вантажів. Вони характеризують початок, розвиток і наслідки порушення правил забезпечення збереження вантажів на транспорті.

5. Систематизувати за загальними ознаками (а саме: суспільна небезпека та шкідливість, протиправність, винність, караність), норми, які знаходяться в різних главах КпАП України, що безпосередньо спрямовані на захист вантажів;

6. Удосконаленню правозастосовної діяльності щодо забезпечення збереження вантажів можуть сприяти: доповнення до Статуту патрульно-постової служби міліції України щодо більш ефективних дій транспортної міліції охорони вантажів; розробка та впровадження правоохоронними органами методики перевірок та виявлення порушень правил забезпечення збереження вантажів, особливо, що скоюються працівниками транспорту, вантажовідправниками і вантажоодержувачами; розробка проекту Інструкції "Про організацію

роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ України”; запровадження нових видів заохочення, що будуть стимулювати працівників залізниці на проведення охоронних заходів, які безпосередньо не передбачені їхніми посадовими обов’язками (наприклад, створення фондів заохочення за рахунок економії коштів, які використовуються для здійснення охоронних заходів); доповнити Статут залізниць України статтями про відповідальність за порушення правил, спрямованих на забезпечення збереження вантажів на залізничному транспорті, в яких об’єднати всі правові норми різних галузей права, що забезпечують правовий порядок збереження вантажів.

Додаток

Статут залізниць України

1. Загальні положення

1. Залізничний транспорт загального користування (далі – залізничний транспорт) є однією з базових галузей економіки України, що забезпечує її внутрішні та зовнішні транспортно-економічні зв'язки і потреби населення у перевезеннях.

Основною організаційною ланкою на залізничному транспорті є залізниця.

2. Статут залізниць України (далі – Статут) визначає обов'язки, права і відповідальність залізниць, а також підприємств, організацій, установ і громадян, які користуються залізничним транспортом.

Статутом регламентуються порядок укладання договорів, організація та основні умови перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, основні положення експлуатації залізничних під'їзних колій, а також взаємовідносини залізниць з іншими видами транспорту.

3. Дія Статуту поширюється на перевезення залізничним транспортом вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, у тому числі на перевезення вантажів, навантаження і розвантаження яких відбувається на залізничних під'їзних коліях незалежно від форм власності, які не належать до залізничного транспорту загального користування (далі – залізничні під'їзні колії).

Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізницями, що будуються, до здавання їх у постійну експлуатацію здійснюється згідно з порядком, який визначають власник або орган управління будівництва та відповідна залізниця за погодженням з Держнаглядохоронпраці.

4. Перевезення залізницями вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу у міжнародному сполученні здійснюється відповідно до угод про залізничні міжнародні сполучення.

5. На підставі цього Статуту Мінтранс затверджує:

- а) Правила перевезення вантажів (далі – Правила);
- б) Технічні умови навантаження і кріплення вантажів;

- в) Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України (далі – Правила перевезень пасажирів);
- г) інші нормативні документи.

Нормативні документи, що визначають порядок і умови перевезень, користування засобами залізничного транспорту, безпеки руху, охорони праці, громадського порядку, перетину залізничних колій іншими видами транспорту і комунікаціями, пожежної безпеки, санітарні норми та правила на залізничному транспорті, є обов'язковими для всіх юридичних і фізичних осіб на території України.

6. У цьому Статуті наведені нижче терміни вживаються у такому значенні:

- вантаж – матеріальні цінності, які перевозяться залізничним транспортом у спеціально призначеному для цього вантажному рухомому складі;

- вантажовідправник (відправник вантажу, вантажовласник) – зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка довіряє вантаж залізниці для його перевезення;

- вантажоодержувач (одержувач вантажу, вантажовласник) – зазначена у документі на перевезення вантажу (накладній) юридична чи фізична особа, яка за дорученням вантажовідправника отримує вантаж;

- вантажні операції – навантаження вантажу на залізничний рухомий склад, вивантаження вантажу із залізничного рухомого складу, сортування дрібних відправок та контейнерів, перевантаження, перевалка на транспортні засоби іншого виду транспорту;

- внутрістанційні перевезення – перевезення вантажу з однієї під'їзної колії на іншу в межах однієї станції;

- Збірник правил перевезення і тарифів залізничного транспорту – офіційне періодичне видання, в якому публікуються затверджені згідно з цим Статутом нормативні акти з питань перевезення;

- міжнародне залізничне сполучення – перевезення пасажирів, вантажів, багажу, вантажобагажу та пошти між Україною та іноземними державами;

- накладна – основний перевізний документ встановленої форми, оформлений відповідно до цього Статуту та Правил і наданий

залізниці відправником разом з вантажем. Накладна є обов'язковою двосторонньою письмовою формою угоди на перевезення вантажу, яка укладається між відправником та залізницею на користь третьої сторони – одержувача. Накладна одночасно є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення;

- небезпечні вантажі – речовини, матеріали, вироби, відходи виробничої та іншої діяльності, які через присутні їм властивості за наявності певних факторів можуть в процесі транспортування, під час проведення вантажних робіт та збереження призвести до вибуху, пожежі, пошкодження технічних засобів, пристроїв, споруд та інших об'єктів транспорту, заподіяння матеріальних втрат і шкоди навколишньому середовищу, а також загибелі, травмування, отруєння, опіків, захворювання людей, тварин;

- перевізні документи – накладна та інші залізничні документи на вантаж;

- під'їзди до залізничних станцій – автомобільні шляхи, які примикають до території залізничної станції;

- Правила перевезення вантажів (Правила) – нормативний акт, що конкретизує передбачені цим Статутом положення, які регламентують участь та обов'язки сторін у процесі перевезення вантажів;

- пряме залізничне сполучення – перевезення вантажів, пасажирів, багажу і вантажобагажу у межах двох і більше залізниць України;

- пряме змішане сполучення – перевезення, що здійснюється залізницями та іншими видами транспорту за єдиним транспортним документом протягом усього шляху прямування;

- тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу – система цінових ставок та правил їх застосування, за якими провадяться розрахунки за перевезення залізницями;

- збори – цінові ставки, за якими провадяться розрахунки за виконання підприємствами залізничного транспорту робіт та послуг, пов'язаних з перевезенням вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу;

- Технічні умови навантаження і кріплення вантажів – обов'язкові для дотримання всіма учасниками перевезення вимоги щодо розміщення, закріплення, способу навантаження, розвантаження

вагонів, забезпечення безпеки руху, збереження залізничного рухомого складу та вантажів (далі – Технічні умови); транспортні засоби – залізничний рухомий склад (вагони всіх видів, локомотиви, моторейковий транспорт) і контейнери.

II. Вантажне господарство. Пристрої для обслуговування пасажирів

7. Залізниці здійснюють перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти між станціями, відкритими для виконання відповідних операцій.

Станції здійснюють операції, пов'язані з перевезенням пасажирів, багажу і вантажобагажу з прийняттям, видачею вантажів вагонними, дрібними відправками та в контейнерах, а за договорами з відправниками та одержувачами – їх навантаження і вивантаження. Станції можуть відкриватися для проведення усіх або окремих операцій.

Відкриття чи закриття станцій для здійснення усіх чи окремих операцій провадиться Укрзалізницею після опублікування про це у Збірнику правил перевезень і тарифів залізничного транспорту. При цьому питання про експлуатацію малодіяльних збиткових залізничних дільниць, станцій, а також залізничних під'їзних колій, що перебувають на балансі залізниць, вирішується разом з відповідними органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування.

У разі неприйняття органами місцевого самоврядування (протягом 6 місяців після звернення залізниці) рішень про компенсацію збитків з місцевих бюджетів або за рахунок підприємств, що обслуговуються цими дільницями, станціями та під'їзними коліями, Укрзалізниця за погодженням з Мінтрансом має право прийняти рішення про закриття збиткових дільниць, станцій та під'їзних колій.

8. Перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти залізницями провадиться у вагонах парку залізниць або орендованих у залізниць, а також у власних вагонах, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності, в тому числі розташованим за межами України.

Вагони, призначені для перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти, повинні відповідати вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України та санітарно-гігієнічним і протиепідемічним нормам і правилам.

9. Вантажні операції виконуються як на станційних складах і майданчиках, що перебувають у віданні залізниць (місця загального користування), так і на приколійних складах, майданчиках та в інших пунктах, які належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності або надані їм залізницею на підставі договору (місця не загального користування).

10. Для виконання вантажних операцій станції згідно з їх спеціалізацією повинні мати обладнані належним чином споруди і пристрої в місцях загального користування.

Всі споруди і пристрої вантажного господарства за своєю потужністю і переробною спроможністю повинні забезпечувати своєчасне виконання запланованого обсягу вантажних операцій, повне збереження вантажів, своєчасне оброблення рухомого складу, а також механізацію вантажних робіт з додержанням вимог нормативних актів з питань охорони праці.

11. На станціях із значним обсягом вантажних операцій, які виконуються в місцях загального користування, організуються вантажні райони.

Площі вантажних районів і під'їзди до них повинні забезпечувати нормальні умови для роботи усіх видів транспорту і механізмів, що обслуговують вантажний район, а також безпеку руху поїздів і дотримання техніки безпеки людей та охорону навколишнього природного середовища.

Вантажний район за своєю спеціалізацією повинен мати усі необхідні технічні засоби і пристрої, що забезпечують збереження вантажів і протипожежний захист.

12. Залізниця вправі приймати рішення про складування за плату підприємствами, організаціями, установами, громадянами – суб'єктами підприємницької діяльності вантажів у смузі відведення, а також надавати дозвіл на примикання під'їзних колій та будівництво тимчасових споруд.

13. Для зважування вантажів, багажу і вантажобагажу (товаробагажу) використовуються вагонні, вантажні, елеваторні та інші ваги.

Для визначення маси вантажу зважуванням залізниці в місцях загального користування, а відправники та одержувачі вантажів, морські і річкові порти, які примикають до залізниць, в місцях не загального користування повинні мати необхідну кількість ваг і вагових приладів. Для навантаження масових насипних і навалочних вантажів їх відправники повинні використовувати вагові прилади, які визначають масу вантажу в процесі навантаження, чи механізовані дозувальні пристрої.

14. Ваги і вагові прилади підлягають обов'язковій державній повірці і тавруванню в установленому порядку. Зважування вантажів на несправних вагах, а також на вагах з простроченими термінами повірки і таврування не дозволяється.

Залізниці на договірних засадах можуть приймати на технічне обслуговування (технічний нагляд, ремонт, контрольна повірка) ваги власників, призначені для зважування вантажів.

Повірка, таврування ваг та вагових приладів проводяться під час установки ваг, після виходу їх із капітального та середнього ремонту та періодично у терміни, встановлені Держстандартом.

15. Станції, призначені для операцій з перевезення пасажирів, багажу та вантажобагажу, повинні відповідати вимогам, що забезпечують виконання цих операцій, а також санітарно-гігієнічним та протиепідемічним нормам і правилам.

16. На станціях, вокзалах, у пасажирських поїздах повинна бути книга скарг і пропозицій пасажирів, відправників та одержувачів вантажів, яка видається за першою вимогою.

III. Планування та організація перевезення вантажів

17. Перевезення вантажів залізничним транспортом організовуються на договірних засадах. Форма договору про організацію перевезень вантажів встановлюється Правилами. Для забезпечення виконання договірних зобов'язань здійснюється місячне планування перевезень.

Умови та порядок організації перевезення в усіх видах сполучення визначаються Правилами.

Порядок розроблення, термін подання заявок, затвердження планів та облік виконання перевезень вантажів встановлюються Правилами, а військових перевезень – спеціальними інструкціями.

18. Місячне планування перевезення вантажів здійснюється залізницями відправлення на основі поточних або довгострокових договорів про організацію перевезення вантажів та замовлень відправників.

Замовлення на перевезення за встановленою номенклатурою вантажовласники або за їх дорученням експедиторські організації, а також морські та річкові порти подають відповідним залізницям. Замовлення складаються за встановленою формою у вагонах, а у випадках, передбачених Правилами, – і в тоннах.

У разі потреби одночасно з місячним замовленням надаються плани перевезень вантажів маршрутами.

19. У разі неподання з вини залізниць вагонів (контейнерів) для виконання місячного плану перевезення вантажів вони зобов'язані за замовленням відправника виділити рухомий склад, щоб надолужити недовантаження протягом наступного місяця у порядку, встановленому Правилами.

20. Виконання перевезень, у тому числі на пред'явлення, позапланових, понадпланових та перевезень для надолуження недовантаження протягом минулого місяця враховується в обліковій картці встановленої Правилами форми.

Порядок та умови зарахування вагонів, контейнерів під завантаження встановлюються Правилами.

21. Начальник залізниці та уповноважені ним посадові особи за заявою вантажовідправника без додаткової плати:

- а) дозволяють завантаження понад план та поза планом;
- б) змінюють передбачені планом залізниці та станції призначення в порядку та розмірах, установлених Правилами;
- в) дозволяють внутрістанційні перевезення вантажів.

Начальник станції за заявою вантажовідправника дозволяє без додаткової плати:

- а) змінювати передбачений планом тип рухомого складу, якщо таке перевезення допускається Правилами;
- б) змінювати вид вантажу у межах однієї номенклатурної групи, передбаченої планом;
- в) не пізніше ніж за 3 доби до дня навантаження змінювати в місячних планах перевезень залізниці та станції призначення в обсягах до 50 відсотків планової (договірної) норми;

Для перевезень вантажів понад план та поза планом відправник подає заявку залізниці у термін, передбачений Правилами.

Оформлення замовлень на перевезення вантажів поза планом та понад план здійснюється у порядку, встановленому Правилами.

22. За договором залізничного перевезення вантажу залізниця зобов'язується доставити ввірений їй вантажовідправником вантаж у пункт призначення в зазначений термін і видати його одержувачу, а відправник зобов'язується сплатити за перевезення встановлену плату.

Виконання залізницею додаткових операцій, пов'язаних з перевезенням вантажів (завантаження, розвантаження, зважування, експедирування тощо), здійснюється на підставі окремих договорів.

Відправник може здійснювати у встановленому порядку добровільне страхування вантажів.

23. Відправники повинні надати станції навантаження на кожне відправлення вантажу заповнену накладну (комплект перевізних документів).

Станція призначення видає накладну одержувачу разом з вантажем.

Дата приймання і видачі вантажу засвідчується на накладній календарним штемпелем станції. В разі проведення митного контролю дата видачі вантажу ставиться після закінчення митних операцій.

Для посвідчення прийняття вантажу до перевезення станція видає відправнику квитанцію.

Форма накладної і порядок її заповнення, а також форма квитанції затверджуються Мінтрансом.

Під час перевезення масових вантажів у випадках, передбачених Правилами, допускається оформлення однієї накладної (комплекту перевізних документів) на перевезення цілого маршруту або групи вагонів чи комплекту контейнерів.

Станції видають вантажовідправникам бланки накладних (комплектів перевізних документів) за плату згідно з тарифом.

24. Вантажовідправники несуть відповідальність за всі наслідки неправильності, неточності або неповноти відомостей, зазначених ним у накладній.

Залізниця має право перевіряти правильність цих відомостей, а також періодично перевіряти кількість та масу вантажу, що зазначаються у накладній.

Упакування, пакетування, тара повинні відповідати вимогам нормативних документів.

Відправник зобов'язаний на вимогу залізниці пред'явити стандарт або технічні умови, сертифікат на відвантажувань продукцію (якщо вона підлягає сертифікації), а також на її тару.

25. Відправники і одержувачі вибухових, легкозаймистих, радіоактивних, отруйних та інших небезпечних вантажів повинні виконати всі належні заходи, що гарантують безпеку перевезень, мати засоби і мобільні підрозділи для ліквідації аварій та їх наслідків під час перевезення цих вантажів.

26. Вантажі приймаються до перевезення вантажною швидкістю, а також великою швидкістю.

До перевезення великою швидкістю приймаються, як правило, швидкопсувні вантажі, а також інші вантажі в напрямках, установлених Укрзалізницею.

Швидкість перевезення зазначається у накладній вантажовідправником.

27. Вантажі, що потребують тари для їх збереження від втрат, недостач, псування та пошкодження, повинні здаватися до перевезення у непошкодженій тарі, яка відповідає стандартам (технічним умовам), а вантажі, на тару та упаковку яких стандартів не встановлено, – у непошкодженій тарі, яка забезпечує їх збереження.

Овочі, фрукти та інші швидкопсувні вантажі повинні пред'являтися до перевезення у такому стані, який забезпечує збереження їх якості упродовж граничного терміну перевезення, передбаченого Правилами.

Під час перевезення вантажів, які змерзаються і здуваються, відправник зобов'язаний вжити відповідних профілактичних заходів. Залізниця може відмовити в перевезенні у разі невжиття відправником зазначених заходів. У разі невиконання зазначених вимог відповідальність за втрату або пошкодження вантажу, що виникли з цієї причини, несе відправник.

28. Залізниці можуть приймати до перевезення вантажі з оголошеною вартістю. Оголошена вартість не повинна перевищувати дійсної вартості вантажу. У разі розходження між відправником та станцією відправлення вартість вантажу визначається незалежною експертизою, про що складається відповідний акт.

Перелік вантажів, оголошення вартості яких є обов'язковим, а також вантажів, оголошення вартості яких не допускається, встановлюється Правилами.

Під час прийняття вантажу з оголошеною вартістю стягується додатковий збір у розмірі, встановленому тарифом.

29. Укрзалізниця має право запроваджувати, за погодженням з Мінтрансом, тимчасові обмеження щодо перевезень в окремі райони під час стихійного лиха, виникнення інших надзвичайних обставин, скупчення не розвантажених транспортних засобів у пунктах призначення.

30. Завантаження вантажів у вагони (контейнери), а також вивантаження з них здійснюється відправниками та одержувачами.

Залізниці можуть брати на себе виконання вантажних робіт за договорами з відправниками або одержувачами.

Для транспортного обслуговування відправників і одержувачів у місцях загального користування у складі залізниць можуть у встановленому порядку утворюватись підприємства механізованих вантажних робіт, а на під'їзних коліях – об'єднання підприємств залізничного транспорту.

31. Залізниця зобов'язана подавати під завантаження справні, придатні для перевезення відповідного вантажу, очищені від залишків вантажу, сміття, реквізиту, а у необхідних випадках – продезинфіковані вагони та контейнери.

Додаткова підготовка вагонів та контейнерів під завантаження вантажів, що потребують особливих умов перевезення і зберігання, може здійснюватися залізницею на підставі договору за рахунок відправника.

Під наливання повинні подаватися цистерни та бункерні напіввагони, що відповідають роду наливного вантажу.

Підготовка під наливання спеціальних цистерн та бункерних напіввагонів усіх форм власності здійснюється відправником.

Придатність рухомого складу для перевезення вантажу в комерційному відношенні визначається:

- вагонів – відправником, якщо завантаження здійснюється його засобами, або залізницею, якщо завантаження здійснюється засобами залізниці;

- контейнерів, цистерн та бункерних напіввагонів – відправником.

32. Вантажі повинні завантажуватись без перевищення вантажопідйомності вагона (контейнера).

У разі завантаження вагонів (контейнерів) понад їх вантажопідйомність організація, яка провадила навантаження (відправник, залізниця, порт), зобов'язана вивантажити надлишок.

Відправник зобов'язаний підготувати вантаж з урахуванням його схоронності під час транспортування і здійснювати навантаження з виконанням Технічних умов.

Перелік вантажів, перевезення яких допускається на відкритому рухомому складі, встановлюється Правилами.

33. Необхідні для навантаження і перевезення пристосування та матеріали (козли, стояки, прокладки, підкладки, дріт, брезент, віршовка, щитові огороження тощо) повинні заготовляти вантажовідправники.

Встановлення цих пристосувань і матеріалів під час завантаження і зняття їх під час вивантаження здійснюються тією організацією (підприємством), засобами якої провадиться завантаження чи вивантаження.

Про встановлення зазначених пристосувань та матеріалів у вагоні (контейнері) вантажовідправник повинен зазначити у накладній.

Пристосування та матеріали видаються на станції призначення одержувачу разом із вантажем.

34. Про час подачі вагонів під завантаження, вивантаження засобами відправника, одержувача начальник станції зобов'язаний повідомити їх не пізніше ніж за 2 години до подачі.

35. Одержувач або організація, яка здійснює вивантаження, зобов'язані:

- повністю вивантажити (злити) вантаж із вагона (цистерни) і контейнера;

- повністю прибрати з вагона (контейнера) скріплюючий дріт, дрітотві закрутки з люків і штурвалів, стояки, бруски та інші елементи кріплення вантажів, крім інвентарних засобів кріплення, які підлягають поверненню;

- прибрати також папір, картон, фанеру, листовий метал, дошки та інші засоби упаковки і збереження вантажів. У разі неповного розвантаження вагони залишаються в одержувача з внесенням ним платежів за період користування вагонами;

- очистити зовнішню поверхню кузова вагона (контейнера) від залишків, які її забруднюють, захисної плівки, наклейок, бірок і

написів, а всередині вагонів (контейнерів) – від залишків вантажу, емульсій, профілактичних засобів проти змерзання.

Очищення контейнерів здійснюється в усіх випадках вантажовідправником та вантажоодержувачем.

Очищення, промивання і в необхідних випадках дезінфекція вагонів після перевезення тварин, птиці, сирих тваринних продуктів та швидкопсувних вантажів можуть здійснюватися за рахунок одержувача у спеціально обладнаних місцях.

Промивання, дегазація, дезактивація вагонів після вивантаження небезпечних, отруйних, сморідних і забруднюючих вантажів здійснюються одержувачем у спеціально обладнаних місцях. Перелік таких вантажів встановлюється Правилами.

Очищення внутрішньої і зовнішньої поверхні цистерн та бункерних напіввагонів від забруднення після наливу і злиття здійснюється відповідно вантажовідправником або вантажоодержувачем.

Злиття продуктів з цистерн та бункерних напіввагонів має здійснюватись повністю (за винятком випадків, коли стандартами допускається наявність залишків) з очищенням в'язких продуктів з внутрішньої поверхні котла і бункера.

Залізниця має право не приймати не очищені після вивантаження (злиття) вагони і контейнери. Вантажна операція вважається незакінченою до повного очищення вагонів (контейнерів), а з одержувача стягується плата за користування вагонами (контейнерами) за весь час їх затримки під очищенням.

Вантажоодержувач вносить залізниці установлену відповідно до статті 119 цього Статуту плату за час знаходження цистерн і бункерних напіввагонів на промивально-пропарювальній станції залізниці під очищенням від залишків продуктів.

Вантажоодержувач відшкодовує також витрати залізниць, пов'язані з очищенням порожніх вагонів у пунктах їх наступного навантаження.

За погодженням між вантажовідправником і вантажоодержувачем очищення внутрішньої поверхні спеціальних вагонів, які належать їм або орендовані ними, може не здійснюватись, якщо це не суперечить нормам та Правилам.

36. У разі виникнення ускладнень на станції у зв'язку з несвоєчасним вивантаженням і вивезенням вантажів начальник

залізниці має право збільшувати розмір збору за їх збереження до двократного розміру.

Начальник залізниці, уповноважені ним керівники організацій, що входять до складу залізниці, відповідно до Правил мають право на укладення договорів про збереження вантажів на складах станцій або у вагонах.

37. Під час здавання вантажів для перевезення відправником має бути зазначена у накладній їх маса.

Тарні і штучні вантажі перевозяться із зазначенням у накладній маси і кількості вантажних місць. Маса цих вантажів визначається до здавання їх для перевезення і зазначається на вантажних місцях.

Вантажі, що перевозяться насипом і наливом, а також інші вантажі, зважування яких на вантажних вагах неможливе, зважуються на вагонних вагах.

Перелік вантажів, що можуть перевозитися насипом і наливом, установлюється Правилами.

Загальна маса вантажу визначається шляхом зважування на вагах або підрахуванням маси на вантажних місцях за трафаретом чи стандартом.

Маса окремих вантажів може визначатися розрахунковим методом, за обміром або умовно (нафтопродукти в цистернах, тварини, лісоматеріали тощо).

Маса вантажів визначається відправником.

Спосіб визначення маси зазначається у накладній.

38. Завантажені контейнери, а також криті вагони (у тому числі ізотермічні) і цистерни пломбуються тим підприємством, організацією, засобами яких провадиться навантаження. Домашні речі можуть перевозитися за пломбами залізниці або експедитора.

Перелік вантажів, що допускаються до перевезення у вагонах без пломб, технічні умови виготовлення пломб, а також порядок пломбування вагонів і контейнерів встановлюються Правилами.

Пломби, пломбувальні лещата та дрiт, запiрно-пломбувальнi пристрої для пломбування вагонів і контейнерів надаються залізницею за плату виходячи з їх собівартості.

39. Приймання вантажів дрібними відправленнями здійснюється через склади станцій.

40. Перевезення окремих вантажів, перелік яких затверджено Правилами, здійснюється у супроводі провідника відправника

(одержувача). Перевезення інших вантажів у супроводі провідника може здійснюватися за домовленістю з залізницею.

41. Залізниці зобов'язані доставити вантажі за призначенням в установлені терміни.

Терміни доставки вантажів і правила обчислення термінів доставки вантажів встановлюються Правилами, виходячи з технічних можливостей залізниць.

Обчислення терміну доставки починається з 24-ої години дати приймання вантажу до перевезення.

Вантаж вважається доставленим вчасно, якщо на станції призначення він вивантажений засобами залізниці, про що повідомлено одержувача, або якщо вагон (контейнер) з вантажем подано під вивантаження засобами одержувача до закінчення встановленого терміну доставки.

У разі затримки подачі вагонів (контейнерів) під вивантаження внаслідок зайнятості вантажного фронту або з інших причин, залежних від одержувачів, вантаж вважається доставленим вчасно, якщо він прибув на станцію призначення до закінчення встановленого терміну доставки.

42. Залізниця зобов'язана повідомити одержувача в день прибуття вантажу або до 12-ої години наступного дня. Порядок і способи повідомлення встановлюються начальником станції. Одержувач може визначити спосіб повідомлення.

Якщо залізниця не повідомить про прибуття вантажу, одержувач звільняється від внесення плати за користування вагонами (контейнерами) і за зберігання вантажу до того часу, як буде надіслано повідомлення.

За угодою між одержувачем і станцією вагони (контейнери) можуть подаватися без попереднього повідомлення.

43. Вантажовідправник має право змінити зазначеного у накладній вантажоодержувача без зміни станції призначення.

Заява про зміну вантажоодержувача подається начальнику станції відправлення з доданням вантажної квитанції. У разі неможливості подання вантажної квитанції відправник подає копію письмового або телеграфного повідомлення на адресу першого вантажоодержувача про таку зміну.

Залізниця виконує розпорядження відправника лише у тому випадку, якщо вантаж не видано одержувачу.

44. Залізниця може на заяву відправника, одержувача змінити станцію призначення вантажу, прийнятого до перевезення (переадресувати вантаж), з оплатою витрат за договірним тарифом. За час затримки вагонів (контейнерів) в очікуванні переадресування справляється плата, встановлена згідно із статтею 119 цього Статуту. Час затримки обчислюється з моменту, коли минуло дві години після повідомлення про прибуття вантажу.

45. В усіх випадках зміни одержувача або станції призначення вантажу підприємство, організація, громадяни, за заявою яких здійснено таку зміну, є відповідальними перед попереднім одержувачем за наслідки такої зміни і зобов'язані відрегулювати розрахунки між відправниками, попередніми адресатами та фактичними одержувачами.

46. Одержувач зобов'язаний прийняти і вивезти зі станції вантаж, що надійшов на його адресу. Терміни вивезення і порядок зберігання вантажів установлюються Правилами.

Вантажі, що прибули, зберігаються на станції безкоштовно протягом доби. Цей термін обчислюється з 24-ої години дати вивантаження вантажу (контейнера) засобами залізниці або з 24-ої години дати подачі вагонів під вивантаження засобами одержувача.

За зберігання вантажу на станції понад зазначений термін справляється плата, встановлена тарифом.

47. У разі прибуття вантажу на адресу одержувача, поставка якого йому не передбачена планом (договором, контрактом, замовленням, нарядом та ін.), останній зобов'язаний прийняти такий вантаж від станції на відповідальне зберігання.

Одержувач може відмовитись від прийняття вантажу лише у разі, коли якість вантажу через псування або пошкодження змінилася настільки, що виключається можливість повного або часткового його використання.

Відповідальність за псування і пошкодження вантажу, що сталися через його несвочасне вивантаження і вивезення одержувачем, а також через затримку вагонів на залізничних під'їзних коліях і станціях з його вини, несе одержувач.

48. Вантажі видаються на станції призначення одержувачу, зазначеному у накладній, після внесення усіх належних залізниці платежів.

Одержувач розписується в дорожній відомості про одержання вантажу.

Якщо залізниця не має можливості видати вантаж одержувачу, зазначеному у накладній, вона вчиняє з вантажем дії за вказівкою відправника, який зобов'язаний дати таку вказівку у тридобовий термін від дня вручення йому повідомлення.

Якщо повідомлення відправника не надійшло в зазначений термін, залізниця може реалізувати вантаж або повернути його відправнику у разі неможливості реалізувати. Залізниця вправі також реалізувати вантаж, що надійшов, іншій організації у разі перебування його на станції понад граничні терміни зберігання, установлені Правилами, з дотриманням вимог, передбачених статтею 50 цього Статуту.

За затримку вагонів (контейнерів) в очікуванні вказівки відправника новий одержувач вносить залізниці відповідну плату.

49. Якщо залізниця не має можливості доставити прийнятий до перевезення вантаж і видати його одержувачу, вона може передати (реалізувати) цей вантаж у порядку, встановленому Правилами.

Оцінка вантажів, що передаються (реалізуються), в тому числі у випадках, передбачених статтею 48 цього Статуту, здійснюється комісійно представниками залізниці, організації, якій передається вантаж, та місцевих фінансових і торгівельних органів у порядку, встановленому Правилами. Про оцінку вантажу складається акт.

50. Сума, одержана залізницею за переданий (реалізований) вантаж, крім суми, належної залізниці, перераховується зазначеним у накладній одержувачу або відправнику залежно від того, хто з них оплатив вартість вантажу.

У разі неможливості такого розрахунку у зв'язку з відсутністю одержувача або відправника чи їх правонаступників зазначені кошти повинні використовуватися для відшкодування збитків від претензій за вантажі, не доставлені за призначенням.

51. Підприємства залізничного транспорту загального користування мають право на заставу майна переданих їм для перевезення вантажів для забезпечення гарантії належної провізної оплати та інших платежів.

Заставне право діє поки вантаж перебуває у віданні залізниці.

Якщо відправник (одержувач) не внесе залізниці належні їй платежі, залізниця використовує заставне право і реалізує вантаж після закінчення передбаченого Правилами граничного терміну його зберігання. Граничний термін зберігання не повинен перевищувати 30 діб.

52. На станціях призначення залізниця зобов'язана перевірити масу, кількість місць і стан вантажу у разі:

- прибуття вантажу у пошкодженому вагоні (контейнері), а також у вагоні (контейнері) з пошкодженими пломбами відправника або пломбами попутних станцій;

- прибуття вантажу з ознаками недостачі, псування або пошкодження під час перевезення на відкритому рухомому складі або у критих вагонах без пломб, якщо таке перевезення передбачене Правилами;

- прибуття швидкопсувного вантажу з порушенням граничного терміну його перевезення або з порушенням температурного режиму перевезення в рефрижераторних вагонах (контейнерах);

- прибуття вантажу, який був завантажений залізницею;

- видачі з місць загального користування вантажів, вивантажених залізницею;

- прибуття вантажів у вагонах навалом і насипом за вимогою одержувача у розмірах, передбачених Правилами.

У зазначених вище випадках тарні і штучні вантажі видаються залізницею з перевіркою кількості і стану вантажу тільки у пошкоджених місцях. У разі виявлення пошкодження тари або інших обставин, що можуть привести до зміни стану вантажу, залізниця зобов'язана перевірити вантаж у пошкоджених місцях за фактурами і рахунками з розкриттям пошкоджених місць.

У решті випадків вантажі, завантажені відправником, і ті, що прибули у справних вагонах, контейнерах із непошкодженими пломбами відправника, а також без ознак недостачі, псування, пошкодження на відкритому рухомому складі або у критих та інших вагонах без пломб, якщо такі перевезення передбачені Правилами, видаються без перевірки їх кількості і стану.

Маса вантажу вважається правильною, якщо різниця у масі, визначена на станції відправлення, порівняно з масою, що виявилася на станції призначення, не перевищує:

- у разі недостачі – норми природної втрати маси вантажу і граничного розходження визначення маси нетто;

- у разі надлишку – граничного розходження визначення маси нетто.

За участь представника залізниці на вимогу одержувача у вивантаженні і видачі вантажу з одержувача справляється збір за договірним тарифом.

53. Якщо під час перевірки маси, кількості місць або стану вантажу на станції призначення буде виявлено недостачу, псування або пошкодження вантажу, або якщо ці обставини зазначені у комерційному акті, складеному на шляху проходження, станція призначення зобов'язана визначити обсяг фактичної недостачі, міру псування або пошкодження вантажу.

У разі потреби в здійсненні експертизи вантажу залізниця за власною ініціативою або на вимогу одержувача запрошує експертів.

54. Для перевезення вантажів можуть застосовуватися універсальні контейнери транспорту, а також спеціальні і спеціалізовані контейнери, що належать відправникам або одержувачам.

Навантаження вантажів у контейнери і вивантаження з них здійснюється відправником та одержувачем.

Навантаження контейнерів транспорту на вагони і вивантаження їх з вагонів у місцях загального користування здійснюється залізницею.

Усі контейнери за розмірами і вантажопідйомністю повинні відповідати вимогам стандартів (технічних умов).

Вантажі, які можуть бути сформовані в транспортні пакети, повинні пред'являтися для перевезення у пакетованому вигляді.

55. У складі залізниць можуть створюватися експедиторські та транспортно-експедиційні організації.

56. Перевезення вантажів залізничними лініями вузької колії, а також із станцій широкої колії до станцій вузької колії і у зворотному напрямку здійснюється в порядку, встановленому Правилами.

57. Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом (за винятком приміських пасажирських перевезень) встановлюються у порядку, що визначає Кабінет Міністрів України.

Тарифи на перевезення пасажирів і багажу у приміському сполученні встановлюються відповідними залізницями за погодженням з місцевими органами виконавчої влади. У разі застосування тарифів, що не забезпечують рентабельності цих перевезень, збитки залізниць компенсуються з місцевих бюджетів.

Тарифи на перевезення вантажів, пасажирів, багажу, вантажобагажу залізничним транспортом у міжнародному сполученні

встановлюються відповідно до міжнародних договорів та чинного законодавства.

Плата за перевезення вантажів справляється залежно від відстані, яка визначається згідно з планом формування поїздів.

58. Розрахунки за роботи і послуги, пов'язані з перевезенням вантажів, вантажобагажу, пошти, щодо яких не здійснюється державне регулювання тарифів, проводяться за вільними тарифами, які визначаються за домовленістю сторін у порядку, що не суперечить антимонопольному законодавству.

59. Тарифи і збори за перевезення вантажів і багажу лініями, що будуються і відкриті для тимчасової експлуатації, затверджуються власником або органом управління будівництвом за погодженням з Мінтрансом та Мінекономіки.

60. Залізницями затверджуються:

- а) тарифи на перевезення вантажів і пасажирів всіма залізничними лініями, що не належать до загальної мережі залізниць;
- б) ставки зборів з вантажоодержувачів за очищення, промивання та дезінфекцію вагонів засобами залізниць у випадках, передбачених статтею 35 цього Статуту, а також за очищення, промивання засобами залізниць вагонів після вивантаження в інших випадках, коли згідно з Правилами потрібне спеціальне очищення і промивання вагонів;
- в) тарифи на перевезення вантажів коліями, що належать залізницям, без виходу на колії загального користування;
- г) ставки зборів та розмір плати за послуги, передбачені у статті 12 цього Статуту;
- д) пільгові тарифи на перевезення вантажів у місцевому сполученні.

61. Тарифи на перевезення, збори і штрафи, встановлені відповідно до чинного законодавства, публікуються у Збірниках правил перевезень і тарифів залізничного транспорту.

Тарифи на перевезення і ставки зборів, затверджені залізницями, публікуються у засобах масової інформації із зазначенням терміну введення їх у дію.

62. Порядок розрахунків за перевезення і послуги встановлюється Укрзалізницею згідно з чинним законодавством.

Належні за перевезення вантажів і надання додаткових послуг платежі можуть вноситися готівкою, чеками, безготівково, якщо інше

не передбачено законодавством, на станціях відправлення або передоплатою через розрахункові підрозділи залізниць.

Остаточні розрахунки між залізницями і одержувачами за перевезення вантажів і надання додаткових послуг здійснюються на станціях призначення.

Платежі за перевезення експортно-імпортних вантажів здійснюються згідно з міжнародними угодами та чинним законодавством.

У разі несвочасного внесення вантажовідправником, вантажоодержувачем, експедитором належної плати, зборів та штрафів справляється пеня за кожний день затримки у розмірі, встановленому законодавством. Відправка, видача вантажів можуть бути затримані до внесення платежів. За час затримки відправник, одержувач, експедитор сплачують за користування вагонами (контейнерами), залізниці плату, передбачену статтею 119 цього Статуту.

63. Мінтранс разом із заінтересованими міністерствами, іншими центральними органами виконавчої влади, відправниками та одержувачами у виняткових випадках, коли через особливі обставини перевезення окремих вантажів не може бути здійснено з дотриманням Правил, можуть встановлювати порядок перевезення таких вантажів на особливих умовах.

Перевезення вантажів на особливих умовах здійснюються за окремими договорами. При цьому сторони вправі передбачати у договорах додаткову відповідальність за виконання зобов'язань щодо перевезень вантажів.

IV. Залізничні під'їзні колії

64. До залізничних під'їзних колій належать колії, що з'єднані із загальною мережею залізниць безперервною рейковою колією і які належать підприємствам, підприємцям, організаціям та установам незалежно від форм власності, а також громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності (далі – підприємство).

Під'їзні колії призначено для транспортного обслуговування одного або кількох підприємств у взаємодії із залізничним транспортом загального користування.

65. Примикання залізничних під'їзних колій до загальної мережі залізниць дозволяється Укрзалізницею або за її дорученням начальником залізниці.

Будівництво і реконструкція залізничних під'їзних колій, а також пристроїв, призначених для навантаження, вивантаження і очищення вагонів, здійснюється за проектами, погодженими з Укрзалізницею або за її дорученням з начальником залізниці.

Конструкція та стан колійних пристроїв і технічних споруд залізничних під'їзних колій повинні забезпечувати пропуск великовагових вагонів, а у разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивами залізниць, – пропуск локомотивів, наданих для цього залізницею.

66. Колійний розвиток станції, який пов'язаний із збільшенням обсягів перевезень на залізничній під'їзній колії підприємства, здійснюється з матеріалів та за рахунок коштів цього підприємства.

Заходи, пов'язані з примиканням залізничної під'їзної колії підприємства і будівництвом при цьому необхідних нових постів та роз'їздів у місцях примикання, обладнанням їх і укладанням стрілки примикання, здійснюються залізницею за рахунок коштів цього підприємства.

Кошти на розвиток існуючих і будівництво нових залізничних станцій у зв'язку з примиканням нової під'їзної колії передбачаються у проектах та кошторисах підприємств на будівництво залізничної під'їзної колії.

67. Відкриття для постійної експлуатації новозбудованої залізничної під'їзної колії і подання на цю колію рухомого складу допускається після прийняття цієї залізничної колії в експлуатацію комісією за участю представника Держнаглядохоронпраці і встановлення залізницею порядку обслуговування під'їзної колії.

На кожну залізничну під'їзну колію складається масштабний план з нанесенням на нього розташування вантажних фронтів і механізмів, а також технічний паспорт, поздовжній профіль і креслення споруд.

Подача вагонів на залізничні під'їзні колії у період їх будівництва допускається на умовах тимчасової угоди між залізницею та підприємством, якому належить під'їзна колія, або будівельною організацією, які несуть відповідальність за збереження вантажу, рухомого складу, вчасне повернення його і безпеку руху.

68. Залізничні колії, локомотиви і вагони підприємств повинні утримуватися ними згідно з правилами, затвердженими власниками цих підприємств чи органами, до сфери управління яких вони належать.

Локомотиви і вагони, що належать підприємствам і експлуатуються в загальній мережі залізниць, повинні відповідати вимогам Правил технічної експлуатації залізниць України.

69. Працівники залізничних під'їзних колій підприємства, які пов'язані з рухом поїздів і маневровою роботою на коліях залізниці, повинні знати Правила технічної експлуатації залізниць України, Інструкції з руху поїздів та сигналізації; працівники, які керують навантаженням і кріпленням вантажів, – Технічні умови. Порядок і терміни перевірки цих знань встановлюються Укрзалізницею.

Знання інших працівників залізничних під'їзних колій підприємства, пов'язаних з рухом поїздів і маневровою роботою, перевіряються комісією, яка призначається керівником підприємства.

Особи, які не пройшли перевірки відповідних знань, до роботи не допускаються.

Під час виконання службових обов'язків на коліях залізниці працівники залізничних під'їзних колій підприємств зобов'язані мати при собі посвідчення встановленого зразка про проходження перевірки щодо здатності виконувати такі роботи і чітко виконувати розпорядження чергового по станції або станційного диспетчера.

70. Начальнику станції або його заступнику і ревізорам надається право перевіряти стан безпеки руху і залізничного господарства на під'їзних коліях за участю уповноваженого представника підприємства.

У разі виявлення несправностей, що загрожують безпеці руху, розпорядженням начальника станції або ревізора подача вагонів на залізничні під'їзні колії повинна бути припинена до усунення несправностей, з повідомленням про це підприємства.

71. Взаємовідносини залізниці з підприємством, порядок і умови експлуатації залізничних під'їзних колій, визначаються договором.

Подача і забирання вагонів, а також маневрова робота на залізничних коліях, що належать підприємствам, здійснюються їх локомотивами.

Якщо підприємство не має свого локомотива, подача і забирання вагонів та маневрова робота провадяться локомотивом залізниці за плату згідно з тарифом.

Порядок подачі і забирання вагонів і контейнерів на залізничній під'їзній колії встановлюється договором на експлуатацію залізничної колії (договором на подачу та забирання вагонів).

Експлуатація залізничних під'їзних колій, які мають свої локомотиви, повинна здійснюватися на основі єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії і станції примикання.

72. Час перебування вагонів (контейнерів) на залізничній під'їзній колії визначається за їх номерами.

73. Порядок обслуговування контрагентів – підприємств, що мають у межах залізничної під'їзної колії іншого підприємства свої склади або залізничні колії, які до неї примикають, встановлюється договорами, що укладаються без участі залізниці, безпосередньо між контрагентами і підприємством, якому належить залізнична під'їзна колія. Відповідальність перед залізницею за користування вагонами контрагентом, збереження вантажів та вагонів несе підприємство, якому належить залізнична під'їзна колія.

У разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивом залізниці між залізницею і контрагентом укладається договір на подачу і забирання вагонів. Усі розрахунки за обслуговування здійснюються безпосередньо між ними.

Розрахунки, пов'язані з амортизацією залізничних під'їзних колій, за участь контрагента у ремонті та утриманні колії у всіх випадках здійснюються безпосередньо між підприємством і його контрагентом.

74. Залізниця за погодженням з підприємством може використати залізничну під'їзну колію для проведення маневрових робіт, постановки рухомого складу та з іншою метою.

75. У договорах про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договорах про подачу та забирання вагонів повинні враховуватися вантажні фронти, умови і терміни навантаження маршрутів, а також можливість використання під'їзних колій для потреб залізниці.

Вантажний фронт визначається кількістю вагонів, яку можна встановити за довжиною складської колії, що може бути використана для одночасного навантаження або розвантаження однорідних вантажів.

Фронт механізованого навантаження та розвантаження визначається залежно від кількості механізмів.

76. Час перебування вагонів під навантаженням і вивантаженням у разі обслуговування залізничної під'їзної колії локомотивом залізниці визначається з моменту фактичної подачі вагонів на місце навантаження або вивантаження до моменту одержання станцією від підприємства повідомлення про готовність вагонів до забирання.

Час знаходження вагонів на залізничних під'їзних коліях, що обслуговуються їх локомотивами, визначається з моменту передачі вагонів на передавальних коліях.

Місце і порядок операцій встановлюються договором про експлуатацію залізничної під'їзної колії. Норми часу на операції передачі не повинні перевищувати однієї хвилини на вагон і 30 хвилин на всю пред'явлену партію вагонів.

Охорона завантажених і порожніх вагонів на залізничних під'їзних коліях здійснюється засобами і за рахунок підприємств.

Договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії та договір про подачу та забирання вагонів розробляється з урахуванням єдиного технологічного процесу роботи під'їзної колії із станцією примикання.

Порядок розроблення та форма договорів встановлюються Правилами.

77. Термін дії договору про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договору на подачу та забирання вагонів визначається сторонами. У випадку зміни технологічного устаткування або технології роботи станції чи залізничної під'їзної колії окремі пункти договору або увесь договір за вимогами однієї із сторін можуть бути переглянуті до закінчення терміну його дії.

Договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії і договір про подачу і забирання вагонів укладаються між залізницею або відповідною уповноваженою начальником залізниці організацією та підприємством, якому належить під'їзна колія.

У разі обслуговування під'їзної колії підприємством промислового залізничного транспорту договір про експлуатацію залізничної під'їзної колії може укладатися залізницею з цим підприємством.

Порядок урегулювання розбіжностей, що виникають під час укладення, зміни та розірвання цих договорів, визначається згідно із законодавством.

Протиріччя з питань, пов'язаних з безпекою руху, вирішуються начальником залізниці.

78. Примикання споруджуваних залізничних під'їзних колій до існуючих допускаються з дозволу начальника залізниці і відповідного підприємства.

V. Перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні за участю залізниць та інших видів транспорту

79. Залізничний транспорт здійснює перевезення вантажів, пасажирів, пошти і багажу у взаємодії з іншими видами транспорту через систему змішаних сполучень.

80. Для прямого змішаного сполучення відкриті усі залізничні станції, що здійснюють операції з вантажними перевезеннями, а також за переліком, встановленим Мінтрансом, – морські і річкові порти.

Порти вважаються відкритими для прямого змішаного сполучення з моменту телеграфного повідомлення про це (з наступною публікацією у пресі).

81. Вантажі у прямому змішаному сполученні приймаються до перевезення згідно з планом, затвердженим у встановленому порядку на підставі замовлень та договорів на організацію перевезень.

82. У пунктах перевалки транспортні підприємства зобов'язані забезпечувати безперебійну і рівномірну подачу вагонів, суден, інших транспортних засобів під навантаження.

Залізниці, станції, порти у разі неподачі з їх вини засобів перевезення для виконання плану перевалки вантажів зобов'язані виділяти засоби перевезення для надолуження невиконаної частини плану протягом наступного місяця. Порядок виділення засобів перевезення для поповнення недовантаження встановлюється угодою між відповідними транспортними організаціями.

У разі порушення погодженого порядку виділення транспортних засобів залізниці, порти несуть відповідальність за невиконання плану згідно із статтею 106 цього Статуту.

83. Наливні вантажі, вибухові і сильнодіючі отруйні речовини до перевезення у прямому змішаному сполученні не приймаються.

Перелік швидкопсувних, небезпечних, легкозаймистих вантажів, що потребують супроводу провідниками відправників або одержувачів, у прямому змішаному сполученні встановлюється органами управління відповідних видів транспорту за погодженням з Мінекобезпеки.

84. Вантажі, навантажені засобами відправника або порту, що прибули у непошкоджених вагонах (контейнерах) з непошкодженими пломбами, передаються портам, приймаються від портів з перевіркою цілісності і стану пломб, зазначених у перевізних документах.

Вантажі на відкритому рухомому складі передаються за наявності ознак недостачі, псування або пошкодження з перевіркою кількості і стану вантажу. При цьому передача вантажу, який перевозиться у транспортних пакетах, відбувається з перевіркою кількості пакетів.

85. Перевезення вантажів в універсальних контейнерах транспорту у прямому змішаному сполученні здійснюється між пунктами, встановленими Мінтрансом.

За затримку контейнерів понад встановлені терміни порти і залізниці вносять плату, встановлену статтею 119 цього Статуту.

86. Терміни початку приймання вантажів портами від залізниць у пунктах перевалки з відкриттям навігації і терміни закінчення приймання вантажів перед закриттям навігації повідомляються залізницям портами, морськими та річковими транспортними підприємствами, що здійснюють перевезення вантажів.

87. Вантажі приймаються залізницею до перевезення у прямому змішаному сполученні за умови доставки їх у пункт перевалки до оголошеного терміну закриття прийому пунктом перевалки.

88. У разі прострочення та доставки залізницею вантажів до порту призначення після закінчення навігації подальше відправлення вантажів залізничним транспортом чи відповідальне зберігання в порту здійснюється за рахунок залізниці.

Термін доставки цих вантажів відповідно збільшується на час затримки вантажу у портах.

89. Перевалочні роботи виконуються портом, якщо інше не передбачене Правилами.

90. Обладнання вагонів і суден для перевалки і перевезення великовагових, громіздких, довгомірних, кількаярусних вантажів, а

також виправлення, у разі потреби, тари, кріплення вантажів на залізничному рухомому складі і суднах виконується портом.

Матеріали та пристосування для обладнання вагонів та суден і кріплення вантажів надаються відправником.

Вартість виконаних робіт, а також витрат на виправлення тари і переупакування вантажів вноситься до накладної і сплачується одержувачем.

91. Залізничні колії у морських і річкових портах, а також колії спеціального призначення (підкранові, причальні тощо) належать порту.

Будівництво і реконструкція колій та складів здійснюються портом за проектом, погодженим із залізницею.

Утримання і ремонт ваг на перевалочних пунктах здійснюється портом.

92. Умови роботи перевалочних пунктів визначаються договорами, що укладаються залізницею або відповідним підприємством залізниці з портом.

Порядок укладання договорів визначається Правилами.

93. Порти зобов'язані приймати усі вагони, що надходять для перевалки. При цьому плата за користування нараховується також за вагони, які надійшли понад узгоджені обсяги розвантаження, а також за вагони, затримані на станції і на підходах до неї в очікуванні подачі через неприйняття їх портом.

94. Терміни доставки вантажів визначаються за сукупним терміном доставки їх залізничним та іншими видами транспорту і розраховуються на підставі діючих на цих видах транспорту правил.

95. Плата за перевезення вантажів у прямому змішаному сполученні територією України здійснюється:

- а) у пунктах відправлення – відправником за відстань перевезення відповідним видом транспорту. Плату за відстань, яку проходить вантаж до кордону України іншим видом транспорту, може вносити експедиторська організація;
- б) у пунктах призначення – одержувачем за неоплачені перевезення всіма видами транспорту;
- в) за транзитні перевезення – відправником, одержувачем або експедитором.

Порядок взаємних розрахунків між транспортними організаціями за перевезення вантажів встановлює Мінтранс.

96. Облік обсягів перевалки ведеться окремо щодо вантажів, які передавалися із залізничного на інші види транспорту, та щодо вантажів, переданих з іншого виду транспорту на залізничний.

Форми облікових карток і порядок їх ведення встановлюються Мінтрансом.

Залізниці несуть відповідальність за незабезпечення подачі порожніх вагонів за заявкою і завантажених вагонів, що прибули на станцію призначення.

Порти несуть відповідальність за невиконання плану навантаження, а також за вивантаження поданих вагонів.

97. У разі порушення відправниками вимог державних стандартів на тару (упаковку), маркування вантажу або використання упаковки, яка не відповідає якостям вантажу, що спричинило в пунктах перевалки простій вагонів і затримку передачі вантажів з одного виду транспорту на інший, з відправників справляється плата за користування вагонами у двократному розмірі.

У таких же розмірах стягуються плата за затримку вагонів і збір за збереження вантажів у випадках відвантаження на станції і в порти перевалки вантажів для одержувачів, відсутніх у зазначених пунктах.

98. Завантажені та порожні вагони (контейнери) в портах охороняються засобами порту.

У пунктах перевалки пломбування вагонів (контейнерів), що перевозяться у прямому змішаному сполученні, та зняття пломб з них виконуються портом.

99. Володільці мостів зобов'язані розводити і піднімати прогони наплавних та підйомних мостів для пропуску суден.

Витрати залізниць на піднімання прогінних споруд мостів відшкодовуються судовласниками на договірній основі.

VI. Перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу і пошти

100. Залізниці повинні забезпечувати потреби населення у пасажирських перевезеннях, безпеку користування залізничним транспортом, необхідні зручності, якісне обслуговування пасажирів на вокзалах і в поїздах, своєчасне перевезення і збереження багажу і вантажобагажу.

Організація перевезень пасажирів, багажу та вантажобагажу встановлюється Порядком обслуговування громадян залізничним

транспорт, який затверджується Кабінетом Міністрів України, а умови перевезень – Правилами перевезень пасажирів.

Перевезення пошти здійснюється згідно з правилами, затвердженими Держкомзв'язку разом з Мінтрансом.

101. Ціни за послуги, пов'язані з перевезенням пасажирів, багажу та вантажобагажу, на які не поширюється державне регулювання, встановлюють надавачі послуг.

102. Залізниці забезпечують надання на вокзалах приміщення для обслуговування пасажирів поштовим, телеграфним і телефонним зв'язком, продажу періодичної преси, а також обробки і зберігання пошти.

Залізниці можуть надавати приміщення на вокзалах для обслуговування пасажирів міжміських і приміських автобусних сполучень і продажу квитків на інші види транспорту, якщо це не перешкоджає обслуговуванню пасажирів залізничного транспорту.

103. Під час будівництва нових і переобладнання існуючих вокзалів залізниці зобов'язані передбачити надання приміщень для обслуговування пасажирів засобами зв'язку в обсягах, погоджених з Держкомзв'язку.

Будівництво приміщень, спеціально призначених для відділів перевезень пошти, поза основними будівлями вокзалів, а також спеціальних тупиків, під'їзних колій, тунелів, сортувальних майданчиків, платформ та інших споруд, необхідних для обробки пошти, здійснюється за рахунок коштів, передбачених для Держкомзв'язку.

Ділянки для будівництва зазначених приміщень повинні відводитися біля вокзалів із забезпеченням виходу на перон.

104. Органи зв'язку зобов'язані утримувати поштові вагони у непошкодженому стані згідно з Правилами технічної експлуатації залізниць України. Ремонт поштових вагонів, що належать підприємствам зв'язку, здійснюється за їх рахунок.

VII. Відповідальність залізниць, вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів. Акти, претензії, позови

105. Залізниці, вантажовідправники, вантажоодержувачі, пасажирів, транспортні, експедиторські і посередницькі організації та особи, які виступають від імені вантажовідправника і вантажоодержувача, несуть матеріальну відповідальність за

перевезення у межах і розмірах, передбачених цим Статутом та окремими договорами.

106. За незабезпечення залізницею подачі вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень та за невикористання вантажовідправником поданих вагонів і контейнерів чи відмову від вагонів і контейнерів для виконання плану перевезень сплачується штраф у таких розмірах:

- за вантажі, перевезення яких планується у тоннах і вагонах, – з тонни по 5 відсотків ставки добової плати за користування вагонами;
- за вантажі, перевезення яких планується тільки у вагонах (контейнерах), – за вагон (контейнер) по дві добові ставки плати за користування вагонами (контейнерами).

За незабезпечення завантаження маршруту з винної сторони стягується на користь іншої сторони, крім штрафу за невиконання плану перевезень, штраф за маршрут у розмірі трьох добових ставок плати за користування вагонами.

Залізниця і відправник несуть таку ж відповідальність за недотримання зобов'язань надпланових і позапланових перевезень вантажів за заявками відправника, прийнятими залізницею, а також за надолуження невиконання плану попереднього місяця (згідно із статтею 19 цього Статуту).

За невиконання плану перевезень по залізницях призначення вантажовідправник сплачує штраф за вагон (контейнер) у розмірі однієї добової ставки за користування вагоном (контейнером).

107. Вантажовідправник звільняється від сплати штрафу за невиконання плану перевезень у разі:

- а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), що підтверджено відповідними документами згідно з Правилами і призвело до припинення руху на залізничних під'їзних коліях, або якщо згідно з чинним положенням виконувати вантажні роботи заборонено, а також у разі аварії на підприємстві, через що було припинено виробництво відвантажуваної продукції протягом не менше як трьох діб підряд;
- б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 цього Статуту;
- в) невикористання вагонів (контейнерів), поданих понад планову норму без письмового погодження з вантажовідправником;

- г) виконання плану в тоннах вантажів, перевезення яких планується у тоннах і вагонах;
- д) надолуження недовантаження, допущеного протягом декади.

У разі коли вантажовідправник шляхом ущільненого завантаження вагонів (контейнерів) використав менше запланованої кількості вагонів (контейнерів), штраф за недовантаження відповідної кількості вагонів (контейнерів) не стягується.

Якщо вантажовідправник письмово відмовився від вагонів (контейнерів), передбачених заявкою, не менш ніж за дві доби до дня завантаження, розмір штрафу зменшується на третину.

108. Залізниця звільняється від сплати штрафу за невиконання планів перевезень у разі:

- а) стихійного лиха (замети, смерч, повінь, пожежа, землетрус тощо), внаслідок якого було неможливо подати вагони (контейнери) під завантаження;
- б) обмеження перевезень згідно із статтею 29 цього Статуту;
- в) затримки вантажовідправником вагонів (контейнерів) під вивантаженням. У цьому разі залізниця звільняється від сплати штрафу за неподання тієї кількості і тих вагонів (контейнерів), які були затримані під вивантаженням чи не могли бути подані під навантаження з цієї причини;
- г) незабезпечення подачі вагонів (контейнерів) через неплатоспроможність відправника;
- д) виконання плану перевезень власними (приватними) або орендованими вагонами (контейнерами);
- е) незавантаження відправником вагонів, поданих йому у меншій кількості, ніж заплановано.

109. Після закінчення місяця, але не пізніше 10 числа наступного місяця, начальник станції повідомляє вантажовідправнику розрахунок суми штрафу за невиконання плану перевезень.

Нараховані суми підлягають сплаті у п'ятиденний термін.

110. Залізниця несе відповідальність за збереження вантажу від часу його прийняття для перевезення і до моменту видачі одержувачу або передачі згідно з Правилами іншому підприємству.

Обов'язки збереження, супроводження та охорони особливо цінних та небезпечних вантажів, перелік яких встановлюється Правилами, покладаються на відправника.

111. Залізниця звільняється від відповідальності за втрату, недостачу, псування або пошкодження вантажу у разі, коли:

- а) вантаж надійшов у непошкодженому вагоні (контейнері) з непошкодженими пломбами відправника чи без пломб, коли таке перевезення дозволено Правилами, а також якщо вантаж прибув у непошкодженому відкритому рухомому складі, завантаженому засобами відправника, якщо немає ознак втрати, псування або пошкодження вантажу під час перевезення;
- б) недостача, псування або пошкодження сталися внаслідок дії природних причин, пов'язаних з перевезенням вантажу на відкритому рухомому складі;
- в) вантаж перевозився у супроводі провідника відправника чи одержувача;
- г) недостача вантажу не перевищує норм природної втрати і граничного розходження визначення маси;
- д) зіпсований швидкопсувний вантаж, виявлений у вагоні, прибув без порушення встановленого режиму перевезень (охолодження, опалення, вентиляція), і термін перебування вантажу в дорозі не перевищив граничного терміну перевезень, встановленого Правилами;
- е) втрата, псування або пошкодження вантажу відбулися внаслідок:
 - 1) таких недоліків тари, упаковки, які неможливо було виявити під час приймання вантажу до перевезення;
 - 2) завантаження вантажу відправником у непідготовлений, неочищений або несправний вагон (контейнер), який перед тим був вивантажений цим же відправником (здвоєна операція);
 - 3) здачі вантажу до перевезення без зазначення в накладній особливих його властивостей, що потребують особливих умов або запобіжних засобів для забезпечення його збереження під час перевезення;
 - 4) стихійного лиха та інших обставин, які залізниця не могла передбачити і усунення яких від неї не залежало.

112. У разі знеособлення масових однорідних вантажів, що перевозяться навалом, насипом чи наливом за різними накладними від відправника до одержувача (під час перевалки, перевантаження тощо), природні втрати обчислюються від загальної маси знеособленого у дорозі вантажу.

Недостача або надлишок вантажу, відвантаженого одним відправником на адресу одного одержувача, який перевозиться навалом, насипом чи наливом з перевалкою чи перевантаженням в дорозі і який прибув у непошкоджених вагонах без ознак недостачі, визначається за результатами видачі усієї партії.

113. За незбереження (втрату, нестачу, псування і пошкодження) прийнятого до перевезення вантажу, багажу, вантажобагажу залізниці несуть відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди, якщо не доведуть, що втрата, нестача, псування, пошкодження виникли з не залежних від них причин.

114. Залізниця відшкодовує фактичні збитки, що виникли з її вини під час перевезення вантажу, а саме:

- а) за втрату чи недостачу – у розмірі дійсної вартості втраченого вантажу чи його недостачі;
- б) за втрату вантажу, який здано до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну, – у розмірах дійсної вартості;
- в) за псування і пошкодження – у розмірах тієї суми, на яку було знижено його вартість.

Недостача маси вантажу, за яку відшкодовуються збитки, в усіх випадках обчислюється з урахуванням граничного розходження визначення маси вантажу і природної втрати вантажу під час перевезення.

Загальна сума відшкодування збитку за незбережений вантаж в усіх випадках не може перевищувати суми, яка сплачується за повністю втрачений вантаж.

Поряд із відшкодуванням збитків у разі втрати вантажу залізниця відшкодовує стягнуту за цей вантаж провізну плату, якщо вона не включається у вартість втраченого вантажу.

Витрати і збитки, не передбачені договором перевезення і цим Статутом, не підлягають відшкодуванню.

115. Вартість вантажу визначається на підставі загальної суми рахунка або іншого документа відправника, який підтверджує кількість і вартість відправленого вантажу.

Вартість вантажів, які належать громадянам і вартість яких не було оголошено під час відправлення, визначається за цінами, що діють у тому місці і на той час, де і коли здійснюється відшкодування збитків.

116. За несвоєчасну доставку вантажів і порожніх вагонів, що належать підприємствам, організаціям, установам, громадянам – суб'єктам підприємницької діяльності або орендовані ними, залізниця сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з її вини) у розмірі:

- 10 відсотків провізної плати – за прострочення на дві доби;
- 20 відсотків провізної плати – за прострочення на три доби;
- 30 відсотків провізної плати – за прострочення на чотири і більше діб.

Зазначений штраф не сплачується, якщо вантаж не було вивезено одержувачем із станції впродовж доби після одержання повідомлення про прибуття вантажу або якщо в цей же термін одержувач не розкредитує перевізні документи на вантаж, що прибув.

Залізниця не несе відповідальності за порушення термінів доставки, якщо порушення сталося внаслідок стихійного лиха або з інших, не залежних від залізниці обставин.

117. Відправник або одержувач має право вважати вантаж втраченим і вимагати відшкодування за втрату, якщо вантаж не було видано одержувачу на його вимогу протягом 30 діб з моменту закінчення терміну доставки, а у разі перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні – після закінчення двох місяців з дня приймання вантажу до перевезення.

Якщо вантаж прибув з перевищенням зазначених термінів, одержувач зобов'язаний прийняти його і повернути суму, отриману від залізниці за втрату вантажу. У разі, коли вантаж прибув у частково пошкодженому стані, зазначена сума зменшується з урахуванням збитку, визначеного порядком, зазначеним у статті 114 цього Статуту.

118. За пред'явлення вантажу, який заборонено до перевезень або який потребує під час перевезення особливих заходів безпеки, та з неправильним зазначенням його найменування або властивостей з відправника, крім заподіяних залізниці збитків і витрат, стягується штраф у розмірі п'ятикратної провізної плати за всю відстань перевезення.

Якщо через порушення відправником Правил перевезення небезпечних вантажів сталася аварія, збитки відшкодовуються відправником.

119. За користування вагонами і контейнерами залізниці вантажовідправниками, вантажоодержувачами, власниками під'їзних

колій, портами, організаціями, установами, громадянами – суб'єктами підприємницької діяльності вноситься плата. Порядок визначення плати за користування вагонами (контейнерами) та звільнення вантажовідправника від зазначеної плати у разі затримки забирання вагонів (контейнерів), що виникла з вини залізниці, встановлюється Правилами.

Зазначена плата вноситься також за час затримки вагонів на станціях призначення і на підходах до них в очікуванні подання їх під вивантаження, перевантаження з причин, що залежать від вантажоодержувача, власника залізничної під'їзної колії, порту, підприємства. За час затримки на коліях залізниці вагонів, що належать підприємствам чи орендовані ними, стягується 50 відсотків зазначених розмірів плати.

Зазначена плата стягується також з вантажовідправників, вантажоодержувачів у разі затримки вагонів (контейнерів), пов'язаної з митним оформленням.

Вантажовласники, порти відшкодовують залізницям плату за користування вагонами інших держав від часу прийому цих вагонів від залізниці до повернення їх після виконання вантажних операцій у порядку, визначеному Укрзалізницею відповідно до міжнародних договорів України з цих питань.

Якщо подання вантажовідправнику на його замовлення порожніх спеціальних вагонів затримується з вини вантажовідправника, з нього стягується плата за весь час затримки вагонів на станції навантаження.

Якщо вантажовідправник заявить про відмову від цих вагонів, плата нараховується до моменту одержання відмови.

У разі відмови від раніше замовлених спеціальних вагонів, з вантажовідправника стягується плата за пробіг цих вагонів від станції, з якої вони були відправлені, до станції навантаження, але не більш як за 300 кілометрів. Зазначена плата не стягується, якщо ці вагони були використані на станції навантаження іншим вантажовідправником протягом доби з моменту їх прибуття.

Порядок розрахунків та перелік операцій з вагонами (контейнерами), за час виконання яких не стягується плата, встановлюється Правилами.

У розрахунках затримка до 30 хвилин не враховується, затримка 30 хвилин і більше враховується як повна година.

120. За затримку вагонів і контейнерів через недодання до накладної документів, необхідних для виконання митних, санітарних та інших адміністративних правил або неналежне їх оформлення, вантажовідправник вносить плату, встановлену відповідно до статті 119 цього Статуту, і несе відповідальність перед залізницею за наслідки затримки вагонів і контейнерів.

121. Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт звільняються від плати за користування вагонами і контейнерами:

- а) якщо затримка вагонів або контейнерів виникла через стихійне лихо, що спричинило припинення руху на залізничних під'їзних коліях, а також через стихійне лихо або аварію на підприємстві, внаслідок яких згідно з чинним положеннями заборонено виконувати вантажні роботи;
- б) у разі подання залізницею вагонів (контейнерів) у кількості, що перевищує максимальну переробну спроможність навантажувальних і розвантажувальних пунктів відправника і одержувача;
- в) у інших випадках, передбачених Правилами.

122. За неправильно зазначені у накладній масу, кількість місць вантажу, його назву, код та адресу одержувача з відправника, порта стягується штраф у розмірі згідно із статтею 118 цього Статуту. При цьому відправник несе перед залізницею відповідальність за наслідки, які виникли.

123. Подача залізницею під навантаження неочищеного рухомого складу дозволяється лише за погодженням з вантажовідправником, портом. При цьому залізниця сплачує штраф у розмірі 50 відсотків добової плати за користування вагонами і контейнерами на користь вантажовідправника, порту, які зобов'язані перед навантаженням очистити вагон (контейнер). На очищення вагонів (контейнерів) вантажовідправнику, порту надається необхідний для цього час, який визначається угодою між станцією та вантажовідправником, портом.

У разі здавання вантажоодержувачем, портом після вивантаження неочищеного рухомого складу або контейнерів вантажоодержувач, порт сплачують залізниці штраф у таких самих розмірах.

124. За пошкодження і втрату вагонів, контейнерів на залізничних під'їзних коліях, у порту, на залізничній лінії, яка будується, під час навантаження або вивантаження засобами

відправника або одержувача на станції, за пошкодження чи втрату знімних перевізних пристосувань (піддонів, строп, щитів, печей тощо), що належать залізниці, відправник, одержувач, порт, підприємство (організація) несуть матеріальну відповідальність перед залізницею у розмірі фактично заподіяної шкоди.

Вантажовідправник, вантажоодержувач, порт, підприємство (організація) зобов'язані також відшкодувати залізниці збитки, завдані внаслідок пошкодження рухомого складу, перевантаження, неправильного навантаження, застосування неякісної упаковки або неправильного кріплення вантажу.

125. Після прибуття на станцію призначення вантажу всю відповідальність перед залізницею щодо цього перевезення несе одержувач.

Якщо вантаж адресовано одержувачу, якого не виявилось на станції призначення, відповідальність перед залізницею несе відправник.

126. У разі самовільного використання залізницею вагонів (контейнерів), що належать підприємствам або орендовані ними, залізниця сплачує їм плату за користування, встановлену статтею 119 цього Статуту.

За пошкодження залізницею вагонів або контейнерів, що належать підприємствам, залізниця несе матеріальну відповідальність у розмірі фактично заподіяної шкоди.

За втрачені залізницею вагони і контейнери, що належать підприємствам, залізниця на їх вимогу зобов'язана надати відповідні вагони і контейнери для тимчасового безкоштовного користування, а після трьох місяців з моменту їх втрати – передати вагони і контейнери замість втрачених. У разі відсутності у залізниці відповідного рухомого складу вона зобов'язана відшкодувати його вартість.

127. Залізниця несе матеріальну відповідальність за втрату, недостачу, псування або пошкодження прийнятого до перевезення багажу, вантажобагажу, а також за прострочення його доставки, якщо не доведе, що втрата, недостача, псування, пошкодження, прострочення відбулися не з її вини.

За недостачу, втрату, псування або пошкодження багажу, вантажобагажу залізниця несе відповідальність у таких розмірах:

- а) за багаж і вантажобагаж, прийнятий до перевезення з оголошеною вартістю, – у розмірі оголошеної вартості, а якщо

залізниця доведе, що оголошена вартість перевищує дійсну вартість, – у розмірі дійсної вартості;

- б) за багаж, прийнятий до перевезення без оголошеної вартості, – у розмірі дійсної вартості багажу, встановлену згідно з Правилами перевезень пасажирів;
- в) за псування і пошкодження багажу і вантажобагажу – у розмірах тієї суми, на яку було знижено їх вартість.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу залізниця сплачує штраф у розмірі 10 відсотків провізної плати за кожную добу, але не більше 25 відсотків провізної плати. Неповна доба приймається за повну.

За прострочення доставлення багажу, вантажобагажу в межах до однієї доби штраф не нараховується. Не нараховується цей штраф також у разі, коли пасажир не вивіз багаж із станції в установлені Правилами перевезень пасажирів терміни.

У разі виявлення у багажі, вантажобагажі предметів та речей, перевезення яких заборонено, власник сплачує залізниці штраф у розмірі п'ятикратної вартості перевезення багажу або вантажобагажу.

Відповідальність за збереження ручної поклажі, яку пасажир перевозить з собою, лежить на пасажирі.

128. Повернення вартості невикористаних квитків провадиться у порядку, встановленому Правилами перевезень пасажирів.

У всіх випадках повернення проїзних документів (крім випадків, які сталися з вини залізниці) з пасажирів утримується плата, встановлена за послуги (комісійний збір). Збори (плата), сплачені за резервування місць і продаж квитків, поверненню не підлягають.

129. Обставини, що можуть бути підставою для матеріальної відповідальності залізниці, вантажовідправника, вантажоодержувача, пасажирів під час залізничного перевезення, засвідчуються комерційними актами або актами загальної форми, які складають станції залізниць.

Комерційний акт складається для засвідчення таких обставин:

- а) невідповідності найменування, маси і кількості місць вантажу, багажу чи вантажобагажу натурою з даними, зазначеними у транспортних документах;
- б) у разі виявлення вантажу, багажу чи вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу чи вантажобагажу;
- в) псування, пошкодження вантажу, багажу і вантажобагажу;

г) повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Залізниця зобов'язана скласти комерційний акт, якщо вона сама виявила зазначені вище обставини або якщо про існування хоча б однієї з них заявив одержувач або відправник вантажу, багажу чи вантажобагажу.

В усіх інших випадках обставини, що виникли в процесі перевезення вантажу, багажу і вантажобагажу і які можуть бути підставою для матеріальної відповідальності, оформляються актами загальної форми.

Порядок складання комерційних актів та актів загальної форми встановлюється Правилами.

130. Пред'явленню залізниці позову, який впливає із цього Статуту, має обов'язково передувати пред'явленню до неї претензії.

Право на пред'явлення до залізниці претензій та позовів мають:

а) у разі втрати вантажу:

- відправник – за умови пред'явлення вантажної квитанції і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу;
- одержувач – за умови пред'явлення вантажної квитанції з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу. У разі неможливості пред'явлення вантажної квитанції подається довідка станції відправлення про прийняття вантажу до перевезення з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу;

б) у разі недостачі, псування або пошкодження вантажу:

- одержувач – за умови пред'явлення накладної, комерційного акта і документа, що засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу. Якщо у складанні комерційного акта відмовлено, замість нього подається документ, що підтверджує скаргу про цю відмову;

в) у разі прострочення доставки вантажу – одержувач за умови пред'явлення накладної;

д) у разі втрати багажу чи вантажобагажу – пред'явник багажної чи вантажобагажної квитанції, а у разі недостачі, псування, пошкодження або прострочення доставки багажу, вантажобагажу – пред'явник акта, виданого залізницею про

недостачу, прострочення доставки, псування, пошкодження багажу чи вантажобагажу.

Накладна, вантажна, багажна і вантажобагажна квитанції та комерційний акт подаються лише в оригіналі.

131. Претензії, що виникли з приводу перевезення вантажів, заявляються залізниці призначення вантажу.

Претензії, що виникли з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу можуть бути заявлені залізниці відправлення або призначення (на бажання заявника претензії).

Претензії, що виникли з перевезення вантажу у прямому змішаному сполученні, заявляються:

- а) залізниці призначення, якщо кінцевим пунктом перевезення є залізнична станція;
- б) іншому транспортному органу, якщо кінцевим пунктом перевезення є порт.

Претензії вантажовідправників щодо штрафів заявляються залізниці відправлення, а вантажоодержувачів – залізниці призначення.

Порядок заявлення і розгляду претензій з приводу платежів, зборів і штрафів, пов'язаних з перевезенням пасажирів, багажу і вантажів, встановлюється правилами.

Укрзалізниця може доручити розгляд претензій своїм структурним підрозділам.

132. Не допускається пред'явлення вимог вантажовідправників, вантажоодержувачів і залізниць, що впливають із договорів перевезення, на суму менше однієї мінімальної заробітної плати за кожною накладною, за винятком претензій від громадян.

133. Передача іншим організаціям або громадянам права на пред'явлення претензій та позовів не допускається, за винятком випадків передачі такого права вантажовідправником вантажоодержувачу або вантажоодержувачем вантажовідправнику, а також вантажовідправником або вантажоодержувачем вищій організації або уповноваженій особі, яка виступає від їх імені.

Передача права на пред'явлення претензій і позовів засвідчується переуступним підписом на документі (накладній, вантажній, багажній квитанції), а для уповноваженої особи – довіреністю, оформленою згідно із законодавством.

До претензійної заяви мають бути додані документи, які підтверджують претензію. До претензії щодо втрати, нестачі, псування або пошкодження, крім документів, які підтверджують право на пред'явлення претензії, додається документ, який засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу.

134. Претензії до залізниць можуть бути заявлені протягом шести місяців, а претензії з приводу штрафів – протягом 45 діб.

Зазначені терміни обчислюються:

- а) з дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій про відшкодування за псування, пошкодження або недостачу вантажу, багажу та вантажобагажу;
- б) через 30 діб з дня закінчення терміну доставки – для претензій про відшкодування за втрату вантажу;
- в) через 2 місяці з дня прийому вантажу до перевезення – для претензій про відшкодування за втрату вантажу, що виникли з приводу перевезень у прямому змішаному сполученні;
- г) через 10 діб після закінчення терміну доставки багажу чи вантажобагажу – для претензій про відшкодування за втрату багажу чи вантажобагажу;
- д) від дня видачі вантажу, багажу або вантажобагажу – для претензій з приводу прострочення доставки вантажу, багажу або вантажобагажу;
- е) після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для оплати штрафу, – для претензій про стягнення штрафу за невиконання плану перевезень;
- є) з дня отримання заявником претензії копії платіжного доручення (рахунка) залізниці про нарахування плати – для претензій про повернення плати за користування вагонами і контейнерами;
- ж) з дня встановлення обставин, що спричинили заявлення претензії, – в усіх інших випадках.

135. Залізниця зобов'язана розглянути заявлену претензію і повідомити заявнику про результати її розгляду в такі терміни з дня отримання претензії:

- а) протягом 3 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у залізничному сполученні;
- б) протягом 6 місяців – претензії, що виникли внаслідок перевезень у прямому змішаному сполученні;
- в) протягом 45 діб – претензії про сплату штрафів.

У разі часткового задоволення або відхилення претензій у повідомленні мають бути зазначені підстави рішення залізниці з посиланням на відповідні статті цього Статуту. У цих випадках подані з претензією документи повертаються заявнику.

Якщо у процесі розгляду претензії буде встановлено, що вантаж переадресовано або видано іншому одержувачу на законних підставах, така претензія відхиляється з повідомленням заявнику про те де, коли, кому і за чією вказівкою видано вантаж, для безпосереднього розрахунку з фактичним одержувачем або з тим органом, за вказівкою якого було переадресовано чи видано вантаж.

136. Позови до залізниць, що впливають із цього Статуту, можуть бути подані тільки у разі повної або часткової відмови залізниці задовольнити претензію чи у разі неодержання від залізниці відповіді в установлений термін.

Позови подаються до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження залізниці, якій була пред'явлена претензія, у двомісячний термін з дня одержання відповіді залізниці або з дня закінчення терміну, встановленого для відповіді.

137. Позови залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, що впливають із цього Статуту, можуть бути подані відповідно до установленної підвідомчості чи підсудності до арбітражного суду або до суду за місцем знаходження відповідача протягом 6 місяців.

Зазначений шестимісячний термін обчислюється:

- а) щодо стягнення штрафу за невиконання плану перевезень – після закінчення п'ятиденного терміну, встановленого для сплати штрафу;
- б) в усіх інших випадках – з дня настання події, що стала підставою для подання позову.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Закон України "Про транспорт" від 10.11.1994 року // Відомості Верховної Ради України. – 1994.- №51.- Ст.447.
2. Гіжевський В.К., Мілашевич А.В. Правове регулювання транспортною системою України: [Науково-практичне видання]. – К., 2000. – 141с.
3. Закон України "Про залізничний транспорт" від 4.07.1996 року // Відомості Верховної Ради України. – 1996.- №40.- Ст.183.
4. Постанова Кабінету Міністрів України від 16.12.1996 року №1512 "Транспортні коридори України" // Галицькі контракти. – 1997.- №1.
5. Виклад виступу Президента України Леоніда Кучми на розширеному засіданні Координаційного комітету по боротьбі з корупцією і організованою злочинністю 14 грудня 1999 року // Урядовий кур'єр. – 1999,- №51, 23 грудня.
6. Указ Президента України "Про заходи щодо впровадження Концепції адміністративної реформи в Україні" від 22 липня 1998р. // Урядовий кур'єр. – 1998.- 25 липня.
7. Авер'янов В. Адміністративне право України: доктринальні аспекти реформування // Право України. – 1998.- №8.- С.8-13.
8. Голосніченко І.П. Значення адміністративного права в умовах демократичних перетворень суспільства // Право України. – 1998.- №11.- С.21-22.
9. Закон України "Про власність" від 7 лютого 1991р. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1991.- №20.- Ст. 249.
10. Конституція України // Відомості Верховної Ради України. - 1996.- №30.- Ст. 141.
11. Соглашение о международном железнодорожном грузовом сообщении (СМГС)(с изменениями и дополнениями по состоянию на 1 марта 1997г.).- Москва: Изд. Транспорт, 1997.- 78с.
12. Декларація про державний суверенітет України: Затверджена постановою Верховної Ради УРСР від 16 липня 1990р. // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1990.- №31.- Ст. 429.
13. Статут залізниць України // Постанови та розпорядження Кабінету Міністрів України. – 1998.- №8.- Ст. 311.
14. Правила перевозок опасных грузов по железным дорогам стран СНГ.- Москва: Изд.Транспорт, 1997.- 268с.

15. Про затвердження ставок плати за користування вагонами і контейнерами залізниць // Наказ Міністерства транспорту України від 2.02.1999р. №53.
16. Про затвердження Правил користування вагонами і контейнерами // Наказ Міністерства транспорту України від 25.02.1999р. №113.
17. Технические условия погрузки и крепления грузов.- Москва: Изд. Транспорт, 1988.- 408с.
18. Про Арбітражний процесуальний кодекс України // Вказівка Укрзалізниці від 18.03.1992р. №59-у.
19. Про деякі питання практики вирішення спорів, що виникають з перевезень вантажів залізницею. Роз'яснення Вищого Арбітражного суду України від 20.11.1992р. №01-6/1395.
20. Аналіз арбітражних спорів по незбереженню вантажів: Управління Львівської залізниці від 15.11.1995р. №НЮ-267.
21. Аналіз спорів, розглянутих арбітражним судом за позовами до залізниці про незбереження вантажів: Управління Львівської залізниці від 2.09.2000р. №НЮ-218.
22. Статистична звітність форми №1-АП (Затверджена постановою Держкомстату СРСР від 9.11.1988 р. №158). Звіт про зареєстровані злочини і результати роботи. Номенклатурна справа №22.- листи №79,80.- 2000р.
23. Савичев Г.П. Проблемы эффективности законодательства в транспортных обязательствах. – М.: Изд-во Моск. ун-та, 1979.- 152с.
24. Савичев Г.П. Правовое регулирование перевозок народнохозяйственных грузов.- М.,Изд-во Моск. ун-та, 1986.- 151с.
25. Алехин А.П. Основы отраслевого управления народным хозяйством.- М., 1980.- 296с.
26. Гауф Г.Р., Ляндрес В.Б. Правовые методы обеспечения сохранности грузов на железнодорожном транспорте. – М., 1989.- 255с.
27. Ляндрес В.Б. Право и эффективность использования вагонов и контейнеров. – М., 1989.- 176с.
28. Транспорт и связь: Статистический сборник. – М., 1990.- 239с.
29. Анализ хозяйственной деятельности предприятий железнодорожного транспорта: Учебник / Под ред. Н.Я.Клеща. – М., 1987.- 232с.

30. Гранкин П.Є., Лазаренко П.В., Сьомочкін І.В., Шрамко Г.І. Львівська залізниця. Історія і сучасність. – Львів: Центр Європи, 1996.- 176с.
31. Піддон – це пристосування, яке застосовується для перевезення вантажу / Див. Шрамов А.А., Шубко В.Г. Організація вантажних перевезень і комерційної роботи: Посібник. – М.,1987.- 399с.
32. Колпаков В.К. Адміністративне право України: Підручник. – К.: Юрінком Інтер, 1999.- 736с.
33. Административное право: Учебник. – М., 1967.- 493с.
34. Гіжевський В.К., Мілашевич А.В. Правове регулювання транспортною системою України. – Київ, 2000. –131с.
35. Советское административное право: Учебник / Под ред. А.П.Коренева.- М.: Юрид. лит., 1986.- 400с.
36. Советское административное право: Учебник / Под ред. Р.С.Павловского.- К.: Выща школа, 1986.- 416с.
37. Советское административное право: Учебник. – М., 1940.- 204с.
38. Советское административное право: Учебник / А.П.Алехин, В.В.Бесчеревных, А.А.Кармолицкий; Под ред. Ю.М.Козлова.- М., 1985.- 542с.
39. Советское административное право: Учебник / Под ред. В.И.Поповой и М.С.Студеникиной. – М., 1988.- 320с.
40. Юсупов В.А. Теория административного права. – М., 1985.- 160с.
41. Кодекс України про адміністративні правопорушення // Відомості Верховної Ради УРСР. – 1984.- Додаток до №52.- Ст.1122 (з наступними змінами та доповненнями).
42. Комментарий к Уставу железных дорог СССР / Под редакцией Г.П. Астановского. – М.: Юрид.лит., 1986.- 400с.
43. Егиазаров В. Правовое регулирование перевозок грузов в контейнерах в СССР: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1975.- 24с.
44. Ковалів М.В. Адміністративно-правове регулювання безпеки перевезення вантажів залізничним транспортом // Вісник Львівського інституту внутрішніх справ. Вип. 1'(8). – Львів, 1999. – С. 43-47.
45. Резвых В.Д., Складов І.А. Взаимодействие в процессе административно-правового обеспечения режима социалистического хозяйствования.- Горький, 1977.- 96с.

46. Указ Президента України "Про Концепцію боротьби з корупцією на 1998 – 2005р." від 24.04.1998р. №367 / Офіційний вісник України.- 1998.- №17.- Ст.621.
47. Бачило І.Л. Обеспечение порядка в управлении производством.- М., 1986.- 156с.
48. Правила перепусткового режиму на підприємствах, в організаціях і установах Укрзалізниці / ЦУО – 0008, Затверджено наказом Укрзалізниці від 05.09.1996 № 190-Ц.
49. Притыка Д.Н. Осетинский А.И. Правовое регулирование поставок.- Киев, 1989. – 255с.
50. Ходунов М.Е. Правовое регулирование деятельности транспорта.- М., 1965.- 164с.
51. Савичев Г.П., Витрянский В.В. Правовое обеспечение сохранности грузов при перевозках.- М.: Юрид.лит., 1989.- 222[1]с.
52. Качество продукции и право.- Киев, 1988.- 180с.
53. Князев В. Методика расследования хищений грузов на железнодорожном транспорте: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук.- Харьков, 1972.- 21с.
54. Тарасов В. Расширение сети комбинированных перевозок на Восток // XII MEDZINARODNA KONFERENCIA "SUCASNE PROBLEMY V KOL'AJOVYH VJDZILAH".- 1995, ZILINA, SLOVENSKO.- ZBORNIK PREDNASOK (DODATOK).- S.17-24.
55. Kablukov V.A., Savchuk O.M., Diomin Y.V. DE SIGN OF SPEED FREIGHT BOGIE FOR WAGONS OF UKRAINE// XII MEDZINARODNA KONFERENCIA "SUCASNE PROBLEMY V KOL'AJOVYH VJDZILAH".- 1995, ZILINA, SLOVENSKO.- ZBORNIK PREDNASOK (DODATOK).- S.233-239.
56. Детермінованість (від латинського *determinia* – визначаю) передбачає обумовленість, наявність, відтворення залежність подій, стану в їх існуванні та змінах / Аскін Л.Ф. К вопросу о категориях детерминизма. Современный детерминизм и наука.- В Т.1.: Новосибирск, 1975.- 459с.
57. Словарь иностранных слов.- М.: – 1949.- 805с.
58. Инструкция по актово-претензионной работе на железных дорогах государств-участников содружества, Латвийской республики, Литовской республики, Эстонской республики./ Утверждена Советом по железнодорожному транспорту

государств участников Содружества (Протокол одиннадцатого заседания Совета от 26-27 мая 1994 года, пункт 10).

59. Під транспортною характеристикою вантажів розуміють сукупність його властивостей, які визначають умови і техніку перевезення, перевантаження, зберігання / Див.: Неруш Ю.М. и др. Грузовые перевозки и тарифы.: Учебное пособие.- М.: Транспорт, 1988.- 288с.
60. Смехов А.А., Малахов А.Д., Островский А.М. и др. Грузоведение, сохранность и крепление грузов / Под редакцией А.А. Смехова.- М.: Транспорт, 1987.- 239с.
61. Неруш Ю.М. и др. Грузовые перевозки и тарифы: Учебное пособие.- М., 1988.- 288с.
62. Ковалів М.В. Юридичні основи забезпечення збереження власності на об'єктах транспорту // Науковий вісник НАВСУ. – К., 1999. Вип. 3. – С.120-124.
63. Гливинский А.З. Административно-правовое обеспечение сохранности грузов на железнодорожном транспорте: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук.- Москва, 1992.- 24с.
64. Постанова Кабінету Міністрів України від 11.01.1994 року №7 "Про затвердження Положення про відомчу воєнізовану охорону на залізничному транспорті" // Збірник Постанов уряду України.- 1994.- №5.- Ст.26.
65. Положення про порядок охорони вантажів і об'єктів на залізницях України від 20 серпня 1997 року, № ЦУОУ/0017 // Наказ Укрзалізниці від 20.08.1997р. № 208-Ц.
66. Новиков В.М., Иваницкий Н.М. Основы транспортного права (железнодорожный транспорт) : Учеб. для вузов ж.д. трансп. М.: Транспорт, 1995.- 286с.
67. Резвых В.Д. Административная ответственность за хозяйственные правонарушения: Учебное пособие.- Горький, 1976.- 135с.
68. Советское административное право: Учебник / Под ред. П.Т.Василенкова.- М.: Юрид. лит., 1990.- 576с.
69. Тимченко І.А. Адміністративна відповідальність.- К.: Політвидав України, 1977.- 63с.
70. Дорогих Н.М. Меры административного принуждения, применяемые органами внутренних дел в борьбе пьянством и алкоголизмом.- Киев, 1988.- 56с.

71. Студеникина М.С. Законодательство об административных правонарушениях.- М.: Знание, 1981.- 64с.
72. Шатский Е.С. Производство по делам об административных правонарушениях в органах внутренних дел.- К.: КВШ МВД СССР. 1983.- 167с.
73. Алексеев С.С. Общая теория права: В 2-х т.- М.: Юрид. лит., 1982.- Т.2.- 360с.
74. Теория государства и права: Учебник.- М., 1987.- 431с.
75. Гижевский В.К. Меры административного принуждения, применяемые органами внутренних дел на транспорте.- К., 1986,- 76с.
76. Голосніченко І.П. Адміністративне право України (основні категорії і поняття): Посібник, Ірпінь, 1998.- 108с.
77. Шкарупа В.К. Доказування та докази в адміністративно-примусовій діяльності органів внутрішніх справ: Монографія.- Київ, 1996.- 203с.
78. Яковлев А.М. Теория криминологии и социальная практика.- М., 1985. С.150-160.
79. Кисин В.Р. Меры административно-процессуального принуждения: Учебное пособие.- М., 1987.- 60с.
80. Еропкин М.И. Управление в области охраны общественного порядка.- М., 1965.- 215с.
81. Правила перепусткового режиму на підприємствах, в організаціях і установах Укрзалізниці // Наказ Укрзалізниці від 05.09.1996р. № 190-Ц.
82. Гижевский В.К. Сущность и назначение мер административного принуждения, применяемых органами внутренних дел на транспорте в целях охраны общественного порядка и обеспечения общественной безопасности: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук.- Киев, 1984.- 22с.
83. Ключниченко А.П. Меры административного принуждения, применяемые милицией.- Киев, 1979.- 86с.
84. Закон України "Про міліцію" від 20 грудня 1990 року // Відомості Верховної Ради УРСР.- 1991.- №4.- Ст.20; 1992.- № 36.- Ст. 526; 1993.- № 11.- Ст. 83; 1995.- № 15.- Ст. 102.
85. Бандурка О.М. Заходи адміністративного припинення в діяльності міліції: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук.- Харків, 1994.- 22с.

86. Михеєнко М.М., Шибіко В.П., Дубинський А.Я. Науково-практичний коментар Кримінально-процесуального кодексу України.- К.: Юрінком Інтер, 1997.- 622с.
87. Юридический энциклопедический словарь. – М., 1984.- 528с.
88. Гончарук С.Т. Адміністративна відповідальність за законодавством України.- Київ, 1995.- 78с.
89. Саввин М.Я. Административный штраф. – М.: Юрид. лит., 1984.- 112с.
90. Студеникина М.С. Что такое административная ответственность. – М.: Сов.Россия, 1990.- 125,[2]с.
91. Лазарев Б.М. Административная ответственность.- М., 1985.- 77с.
92. Лунев А.Е. Административная ответственность за правонарушения.- М: Госюриздат, 1961.- 187с.
93. Якуба О.М. Административная ответственность.- М.:Юрид.лит., 1972.- 152с.
94. Бондаренко Г.П. Административная ответственность в СССР:Процесуальное регулирование.- Воронеж: Изд-во Воронежского ун-та, 1976.- 198с.
95. Коваль Л.В. Административно-деликтное отношение.- Киев: Выща школа, 1979.- 230с.
96. Лазарев Б.М.Административные правонарушения и ответственность за их совершение // Сов.государство и право. – 1985.- №8.- С. 30-40.
97. Лазарев В.В., Попов Л.Л. Новое законодательство об административных правонарушениях и егоприминение // Сов. государство и право. – 1986.- № 3.- С. 51-59.
98. Мартъянов И.В. Административная ответственность по советскому законодательству.- Киев: Выща школа, 1985.- 56с.
99. Васильева Г.В., Студеникина М.С. Законодательство об административных правонарушениях (Словарь-справочник для слушателей народных университетов).- М.: Знание, 1986.- 128с.
100. Бахрах Д.Н., Ренов Э.Н. Производство по делам об административных правонарушениях (Пособие для слушателей народных университетов).- М.: Знание, 1989.- 96с.
101. Анджієвський В.С., Тимченко І.А. Нове законодавство про адміністративні правопорушення. – Київ: Політвидат України, 1987.- 107с.

102. Административная ответственность в СССР / Под ред. В.М. Манохина и Ю.С. Адушкина.- Саратов: Изд-во Саратовского ун-та, 1987.- 399с.
103. Бахрах Д.Н. Административная ответственность граждан в СССР: Учебное пособие. – Свердловск: Изд-во Урал. ун-та, 1989.- 204с.
104. Васильев А.С., Додин Е.В., Туманов В.Т. Предприниматель, его права, обязанности, ответственность.- Одесса, 1994.- 189с.
105. Термін "делікт" походить від латинського *delictum* – (провина, злочин) і виявляється у дії або бездіяльності, що суперечить закону / див. Український радянський енциклопедичний словник.- К.,- 1967.- 722с.
106. Остапенко О.І. Адміністративна деліктологія: соціально-правовий феномен і проблеми розвитку.- Львів: Львівський інститут внутрішніх справ при Українській академії внутрішніх справ. – 1995.- 312с.
107. Алехин А.П. Административная ответственность за правонарушения на транспорте. – М., Юрид. лит., 1967.- 112с.
108. Гаухман Л.Д., Серова М.В. Ответственность за мелкое хищение государственного или общественного имущества.- М., Профиздат, 1990.- 128с.
109. Закон України "Про внесення доповнень і змін в Кримінальний кодекс України, Кримінально-процесуальний кодекс Української РСР і Кодекс України про адміністративні правопорушення" від 7 липня 1992 року // Відомості Верховної Ради України.- 1992. – № 39. – Ст. 570.
110. Советское уголовное право: Учебник. Часть Особенная.- М., 1979.- 584с.
111. Матышевский П.С. Уголовно-правовая охрана социалистической собственности в Украинской ССР.- Киев, 1972.- 202с.
112. Кудрявцев В.Н. Общая теория квалификации преступлений. – М., 1972.- 352с.
113. Антонян Ю.М. и др. Личность корыстного преступника.- Томск, 1989.- 160с.
114. Кочоян С.М. Уголовная ответственность за мелкое хищение государственного или общественного имущества: Учебное пособие.- М. ВЮЗИ, 1989.- 53 [2]с.

115. Курс советского уголовного права / Под ред. А.А. Пионтовского. -М., 1970. Т.П. – 516с.
116. Соколовский В.Г. Виды повторности административных проступков / В кн.: Вопросы государственного и административного права / Пермь, 1976.- С. 61-67.
117. Гончарук С.Т. Административная ответственность за мелкое хищение социалистического имущества: Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук.,- Одесса, 1979.- С.16.
118. Ткаченко В. Уголовная ответственность за повторный проступок // Социалистическая законность. – 1990.- № 8.- С. 37.
119. Сурилов А.В. Теория государства и права: Учеб. пособие.- К.; Одесса: Выща шк., 1989.- 438,[1]с.
120. Козлов Ю.М. Предмет советского административного права.- М.: Изд-во Моск. ун-та, 1967.-160с.
121. Коваль Л.В. Адміністративне право. Курс лекцій – К., Вентурі, 1996.- 208с.
122. Козлов Ю.М. Административные правонарушения.- М.: Юрид. лит., 1976.- 184с.
123. Советское административное право: Учебник / Под ред. В.М.Манохина.- М., 1977.- 186с.
124. Скирский И.В. Уголовная ответственность за нарушение действующих на транспорте правил: Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 1985.- 22с.
125. Бахрах Д.Н. Советское законодательство об административной ответственности.: Учебное пособие. – Пермь, 1969.- 181с.
126. Під "пошкодженням окремих вантажних місць" слід розуміти пошкодження не самого вантажу, як окремого місця, а пошкодження внутрішньої тари; під "упаковкою" – пошкодження внутрішньої тари (наприклад, коробки в якій зберігається взуття) або упаковки матеріалу / Див. Правила перевезення вантажів. Частина 1. Розділ 27.- Москва: Транспорт, 1983.- 317с.
127. Акопов Т. Бездействие как форма преступного поведения. – М., 1980.- 151с.
128. Павловский Р.С. Причины вчинення адміністративних правопорушень і умови, що цьому сприяють // Рад. право. – 1987.- № 4.- С.18-22.
129. Криминология.- М., 1979.- 304с.

130. Ковалів М.В. Адміністративна відповідальність за порушення правил щодо забезпечення збереження власності // Право України. – 2000. – № 1. – С.76-78.
131. Шкарупа В.К. Дисциплінарна відповідальність працівників по трудовому праву України: Навчальний посібник. – Дніпропетровськ, 1999.- 112с.
132. Кодекс Украинской ССР об административных правонарушениях. Научно-практический комментарий / В.С. Анджиевский, Э.Г.Герасименко, Е.В.Додин и др.- К.: Изд-во "Украина", 1991.- 623с.
133. Бюлетень Верховного Суду СРСР. – 1965.- № 3.- Ст.10.
134. Бахрах Д.Н. Административная ответственность. – Пермь:Кн. изд-во, 1966.- 193с.
135. Опрышко В.Ф. Административная ответственность за правонарушения. – Киев, 1986.- 48с.
136. Мозговой П.П. Административно-правовые средства борьбы с хищениями социалистического имущества на железнодорожном транспорте / Административные правонарушения, посягающие на социалистическую собственность, и борьба с ними: Сборник научных трудов. – Горький, 1983.- 192с.
137. Статут патрульно-постової служби міліції // Наказ МВС України від 28 липня 1994 р. № 404.
138. Про заходи щодо вдосконалення роботи спільних спеціалізованих груп воєнізованої охорони Укрзалізниці та органів внутрішніх справ на транспорті республіки // Вказівка Міністерства внутрішніх справ України і Міністерства транспорту України від 18 листопада 1996 року № 3-2391.
139. Смехов А.А., Лысенко Н.Е., Зудилин Н.А. Прогнозирование сохранности перевозимых грузов // Железнодорожный транспорт. – 1996. – № 2.- С.12-15.
140. Закон України "Про оперативно-розшукову діяльність" від 18 лютого 1992р. // Відомості Верховної Ради України. – 1992.- № 22.- Ст. 303.
141. Основы взаимодействия железных дорог с другими видами транспорта: Учебник / Под. ред. В.В.Повореженко. – М., 1986.- 215с.
142. Кирпа Г.Н., Демин Ю.В. О возможных путях развития комбинированных перевозок грузов в Украине // Праці Західного наукового центру ТАУ "Проектування, виробництво та

- експлуатація автотранспортних засобів і поїздів", т.2: Львів, 1995.- С.64-66.
143. Правила транспортного обслуговування підприємств і організацій міжотраслевым залізничним транспортом // Наказ МПС от 17.08.1984г. № 346-Н.
 144. Астановский Г.Б. Договорные отношения на эксплуатацию подъездных путей.- М.: Юрид.лит., 1984.- 111с.
 145. Шмулевич М.И., Юшкевич Е.П. Информационное взаимодействие железнодорожного транспорта и предприятий. – М., 1984.- 159с.
 146. Шрамов А.А., Шубко В.Г. Организация грузовых и пассажирских перевозок и коммерческой работы: Учебник. – М., 1987.- 399с.
 147. Басевич Т. Тенденции развития транспортной системы // Бюлетень ОСЖД.- 1995.- № 3.- С.12-16.
 148. Про посилення контролю за складанням комерційних актів на нестачу насипних вантажів, що перевозяться у відкритому рухомому складі // Вказівка Управління Львівської залізниці від 6.07.1992р. № Г-162-у.
 149. Правила перевезення вантажу. Частина 1.(із змінами та доповненнями станом на 1 січня 1983р.).- Москва: Транспорт, 1983.- 317с.
 150. Солощенко В.Н. и др. Обеспечение сохранности перевозимых грузов / Ж.-д. трансп. Сер. Грезовая и коммерческая работа. Контейнерные перевозки: ОИ/ЦНИИТЭИ МПС, 1989. Вып.1. С.22.
 151. Руководство по организации службы стрелковых и стрелково-пожежных подразделений военизированной охраны МПС № ЦУО – 4253. – М., 1985.- 114с.
 152. Дерябин Г.С. Охрана стальных магистралей. – М., 1981.- 255с.
 153. Адміністративна діяльність органів внутрішніх справ. Загальна частина: Підручник / Відп. ред. Я.Ю.Кондратьев, І.П.Голосніченко.- К.: Укр. Академ. внутр. справ, 1995.- 177с.
 154. Гіжевський В.К. Становлення, розвиток та особливості діяльності ОВС на транспорті. – Київ, 1999.– 160с.
 155. Кравченко Ю.Ф. Актуальні проблеми реформування органів внутрішніх справ України (організаційно-правові питання).- Автореф. дис. ... канд. юрид. наук.- Харків, 1998.- 20с.

156. Околович Л.Я. Организация и тактика охраны общественного порядка на транспорте. – М., 1984.- 74с.
157. Круглов В.А. Организация взаимодействия служб и подразделений ОВД на железнодорожном транспорте в охране общественного порядка: Автореф. дис. ... канд. юрид. наук. – М., 1991.- 22с.
158. Адамовский Э.В. Сохранность грузов при перевозке // Знание Сер. Транспорт. – 1988.- № 4.- 64с.
159. Семенов В.Н. Комплексный характер воспитания: проблемы методологии и практики. – Минск, 1989.-342с.
160. Руденко А.Т. Предупреждение правонарушений – общая задача науки и практики // Научная информация по вопросам борьбы с преступностью.- 1981.- № 67.- С.174-177.
161. Заходи припинення протиправних дій правопорушника досить чітко визначені діючим адміністративним законодавством і мали широке застосування в минулому в Україні та інших державах / Див. Австрійське кримінальне право // Після викладу проф. Петра Стебельського.- Львів, 1902.- С.10-19
162. Лихолоб В.Г. Правовые и нравственные вопросы предупреждения преступности органами внутренних дел: Учебное пособие.- Киев, 1992. С.6-7.
163. Карпец И.И. Проблемы преступности.- М., 1968.- 168с.
164. Буденко Н.И., Коренев А.П., Помаскин В.С. Предупреждение и пресечение нарушителей общественного порядка, совершаемых представителями неформальных объединений: Учебное пособие / Под ред. А.П.Коренева. М., 1989.-268с.
165. Матусевич И.А. К вопросу о психологических основах изучения личности обвиняемого на предварительном следствии // Вопросы судебной психологии. Вып.2.- Минск, 1972.- С.13-17.
166. Голосніченко І.П. Пропозиції щодо розвитку деяких видів профілактики // Радянське право. – 1991.- № 1.- С.30.
167. Додин Е.В. Процесуальні форми профілактики адміністративних правопорушень // Проблеми соціалістическої законності. Вып.10.- Харьков, 1982.- С.37.
168. Жигарев Е.С. Административно-правовые основы деятельности советской милиции в области профилактики правонарушений / Автореф. дисс. ... канд. юрид. наук. – М., 1981.- 22с.
169. Голик С.И., Михайлов Б.П. Организационно-тактические проблемы профилактики правонарушений. – М., 1982. С.53.

170. Михайлов О.Е., Лихолоб В.Г. Профілактика насильницьких злочинів органами внутрішніх справ: Навчальний посібник. – К., 1993. С.29.
171. Самощенко И.С. Понятие правонарушения по советскому законодательству.- М., 1977. С.26-27.
172. Криминология и профилактика преступлений. Учебник / Под ред. докт. юрид. наук А.И.Алексеева.- М., 1989.-431с.
173. Алексеев С.С. Общие дозволения и общие запреты в советском праве. – М., 1989.- 288с.
174. Керимов Д.А. Демократизм советского государственного строительства: проблемы теории и практики.- Вопросы философии.- 1984,- №4.- С.16-17.
175. Ковалів М.В. Прогнозування криміногенної обстановки на об'єктах транспортного комплексу України: шляхи її усунення // Право України. – 2000. – № 3. – С.71-73.
176. Про активізацію і покращення роботи по профілактиці та попередження правопорушень і злочинів // Наказ Управління Львівської залізниці від 13.04.1998р. № 101/Н.
177. Про стан законності і правопорядку на підприємствах Львівської залізниці за 9 місяців 1998 року / Вказівка Управління Львівської залізниці від 16.10.1998р. № НЗК-10/1248.
178. Про виконання заходів по зміцненню законності і правопорядку на Львівській залізниці у 1998 році / Вказівка Управління Львівської залізниці від 9.03.1998р. № НТВ – 17/11.
179. Статут Львівської державної залізниці від 26 серпня 1998 року // Зареєстрований реєстраційною палатою департаменту економічної політики і ресурсів Львівським міським виконкомом від 20 вересня 1998.
180. Игошев К.Е. Социальный контроль и профилактика преступлений.- Горький, 1977.- 233с.
181. Основания уголовно-правового запрета / Под ред. Кузнецова В.Н., Яковлева А.М.- М., 1982.- 267с.
182. Бандурка О.М. Основи управління в органах внутрішніх справ України: теорія, досвід, шляхи удосконалення.- Харків, 1996.- 398с.
183. Шорина Е.В. Контроль за деятельностью государственного управления.- М., 1981.- 301с.

184. Про затвердження типових штатів та Типового положення про підрозділи органів внутрішніх справ по боротьбі з населенням та громадськими формуваннями // Наказ МВС України від 24 червня 1997 року № 400.
185. Авер'янов В.Б. Органи виконавчої влади в Україні. / Ін-т держ. і права ім. В.М.Корецького. – К.: Ін. Юре, 1997.- 48с.
186. Авер'янов В.Б., Крупчан О.Д. Виконавча влада: конституційні засади і шляхи реформування. – Харків: Право, 1998.- 37с.
187. Додин Є.В. Адміністративна деліктологія: Курс лекцій. – Одеса: АО БАХВА, 1997.- 116с.
188. Колпаков В.К. Взаимодействие милиции и общественности в сфере правопорядка: Учебное пособие. К., 1993.- 80с.
189. Блувштейн Ю.Д., Зырин М.И., Романов В.В. Профилактика преступлений: Учеб. пособие. – М.: изд-во "Университетское", 1986.- 287с.
190. Совершенствование профилактической и административной деятельности органов внутренних дел: Сборник научных трудов ад'юнктов и соискателей. – М.: ВНИИ МВД СССР, 1987.- 92с.
191. Про створення спеціальних підрозділів міліції охорони "Титан" // Наказ МВС України від 28.01.1993р. № 42.
192. Про заходи щодо забезпечення збереження вантажів та посилення боротьби з крадіжками на залізничному, водному та повітряному транспорті // Наказ МВС України від 18.07.1994р. № 394.
193. Про внесення змін і доповнень до Положення про спецпідрозділ охорони "Титан" затвердженого наказом № 42-1993 // Наказ МВС України від 2.11.1996р. № 761.
194. Тарарухин С.А. Социалистическая собственность неприкосновенна. – К., 1980.- 310с.
195. Резвых В.Д. Административно – правовая охрана социалистической собственности. – М.: Юрид.лит., 1975.-168с.
196. Перевозка грузов по железным дорогам: Справочник / Под ред. Н.А.Гундобина.- М., 1978.- 456с.
197. Карпец И.И. Изучение общественного мнения. В кн. "Советская криминология". – М., 1976.- 378с.
198. Баранов Н.Н. Анализ оперативной обстановки в сфере обеспечения сохранности грузов на железнодорожном транспорте. – М., 1980.- 31с.

199. Зелинский А.Ф. Криминология: Курс лекций.- Харьков, 1996.- 456с.
200. Лекарь А.Г. Профилактика преступлений. – М., 1982.- 102с.
201. Додин Е.В. Административные проступки и их профилактика органами внутренних дел на транспорте: Учебное пособие. Киев, 1983.- 96с.
202. Брызгалов В.И., Илларионов А.М. Профилактика правонарушений общественными организациями. Организационный аспект: Учебно-практическое пособие.- Киев: НИ и РИО КВШ МВД СССР им. Ф.Э.Дзержинского, 1983.- с.
203. Робозеров В.Ф. Профилактика преступлений. – М., 1976, С.3.
204. Координация... – в общественно-политической деятельности – согласование планов и работы различных звеньев государственного аппарата учреждений и организаций, ставящих целью наиболее эффективное решение стыковых задач / Кондаков Н.И. Логический словарь – справочник. – М.: изд. "Наука", 1975.- 720с.
205. Указ Президента України "Про Комплексну цільову програму боротьби зі злочинністю на 1996 – 2000 роки" від 17 вересня 1996 року № 837.
206. Про організацію виконання Комплексної цільової програми боротьби зі злочинністю на 1996 – 2000 роки // Наказ МВС України від 20 жовтня 1996 року № 722.
207. Постанова Кабінету Міністрів України від 12 жовтня 1992 року № 575 "Положення про порядок застосування вогнепальної зброї".
208. Постанова Кабінету Міністрів України від 10 серпня 1993 року № 615 "Про заходи щодо вдосконалення охорони об'єктів державної та іншої форми власності".
209. Про проведення щомісячного обстеження підприємств і організацій по питанню збереження вантажів, матеріальних цінностей та їх схоронність працівниками ВОХР / Вказівка Управління Львівської залізниці від 26.02.1998р. № 93-В.
210. Положення про відділ з профілактики та попередження правопорушень // Наказ Укрзалізниці від 10.05.1998р. № Ц39-247.
211. Положення про регулювання робочого часу та часу відпочинку особового складу ВОХР залізничного транспорту // Наказ Укрзалізниці від 22.09.1998р. № 234 – Ц.

212. Голосніченко І.П. Попередження корисливих проступків засобами адміністративного права.- К.: Вища школа, 1991.- 207с.
213. Про затвердження Програми невідкладних заходів, що спрямовані на посилення профілактики правопорушень і злочинів, боротьбу з корупційними проявами у системі залізничного транспорту України у II півріччі 1998 року // Наказ Міністерства транспорту України від 21.09.1998р. № 232 – Ц.
214. Гончарук С.Т., Шатский Е.С. Административная ответственность за мелкое хищение социалистического имущества: Учебное пособие.- Киев, 1980.- 87с.
215. Основные материалы сетевой школы по изучению опыта работы совместных специализированных групп военизированной охраны и транспортной милиции. – М., 1975.- 142с.
216. Организация охраны грузов и объектов на железной дороге в условиях работы по Белорусскому методу. – Одесса: МПС, 1988.- 336с.
217. Постанова Кабінету Міністрів України від 5.01.1995 року № 7 "Про Програму заходів щодо забезпечення збереження вантажів, захисту їх від розкрадань і безпеки пасажирів на транспорті".
218. По боротьбі зі злочинністю в сфері вантажних перевезень // Вказівка УВСТ МВС України від 23.12.1994р. № 17/409.
219. Про виконання рішень Ради Укрзалізниці від 26.05.1998р. // Наказ Міністерства транспорту України від 4.06.1998р. № 135-Ц.
220. Шубина И., Сафронов А. Защита сотрудников милиции при выполнении ими должностных обязанностей по УК РФ // Государство и право.- М., 1998.- № 1.- С.54.
221. Веремеенко И.И. Механизм административно-правового регулирования в сфере охраны общественного порядка.- М.: Юрид. лит., 1981.- 183с.
222. Пискарев В.А., Белоус А.Н., Чергинец Н.И. Профилактика правонарушений. Минск: Белорусь, 1978.- 176с.

**Мирослав
Ковалів**

**ПРАВОВІ ТА ОРГАНІЗАЦІЙНІ ЗАСАДИ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ЗБЕРЕЖЕННЯ ВАНТАЖІВ НА
ЗАЛІЗНИЧНОМУ ТРАНСПОРТІ УКРАЇНИ**

Наукове видання

Редактори:
БАЛИНСЬКА О.М.

Коректор:
МАМОН Ю.О.

Комп'ютерний набір і верстка:
КАПІТАНЕЦЬ О.М.

Здано до набору 20.11.2002 р. Підписано до друку 10.01.2003 р.

Формат А 5. 148х210. Папір офсетний. 15,8 друк. арк.

Тираж 500 прим.

Львівський інститут внутрішніх справ при НАВС України
79007, м.Львів, вул.Городоцька,26

Надруковано ПТВФ “Афіша”
79005, м.Львів, вул.Костя Левицького, 4
тел. (0322) 96-65-1-, 96-61-75