**Тема 12, 13. Технології міжміських та міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом**

**Вступ.** **Загальні підходи.** Маршрутна мережа міжнародних автобусних перевезень пасажирів нараховує більш як 180 маршрутів і забезпечує стале сполучення України з 14 країнами Європи (станом на 2021р.).

У 1996 р. Міністерство транспорту України увійшло до Європейської конференції міністрів транспорту (ЄКМТ). Україна приєдналася до Європейської угоди про міжнародні автомагістралі від 15 листопада 1975 р. Україна стала стороною:

а) **п'яти міжнародних конвенцій**, угод і протоколів так званого блоку «Дорожній рух», а саме:

* *Конвенції про дорожній рух від 8 листопада 1968 p.;*
* *Конвенції про дорожні знаки і сигнали від 8 листопада 1968 p.;*
* *Європейської Угоди, що доповнює Конвенцію про дорожній рух від 7 червня 1979 p.;*
* *Європейської Угоди, що доповнює Конвенцію про дорожні знаки і сигнали від 3 серпня 1979 p.;*
* *Протоколу про розмітку доріг від 1 березня 1968 р. до Європейської Угоди 1971 p., що доповнює Конвенцію про дорожні знаки і сигнали від 1 березня 1973 p.;*

б) **однієї угоди** з блоку «Дорожні транспортні засоби», а саме: Угоди про прийняття єдиних технічних приписів для колісних транспортних засобів, предметів обладнання та частин, які можуть бути встановлені та/або використані на колісних транспортних засобах, і про умови взаємного визнання офіційних затверджень, виданих на основі цих приписів, від 20 березня 1958 р. з поправками, внесеними 16 жовтня 1995 p.;

в) **однієї угоди** з блоку «Перевезення небезпечних вантажів», а саме: Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) від 30 вересня 1957 р.;

г) двох міжнародних конвенцій з блоку «Поліпшення перетину кордону», а саме: Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) від 14 листопада 1975 р. та Митної конвенції, що стосується контейнерів від 2 грудня 1972 р.

Зазначені заходи сприяли відкриттю для іноземних перевізників українського ринку транспортних послуг.

Міжміські автомобільні перевезення пасажирів виконуються переважно груповим методом з використанням автобусів, рух яких може бути організований за *регулярним* та *нерегулярним* маршрутом. *Індивідуальні* перевезення легковими автомобілями в міжміському сполученні носять епізодичний характер і здійснюються у формі замовленого обслуговування.

Особливості *технології міжміських автобусних перевезень* визначаються експлуатаційними умовами на маршрутах та закономірностями формування пасажиропотоків. Найбільш значущим чинником є довжина маршрутів та перегонів між зупинками.

До ***міжміських внутрішньообласних*** маршрутів належать перевезення за маршрутами, довжина яких не перевищує 50 км і які проходять у межах території області, а до міжміських міжобласних – довжина яких перевищує 50 км і які виходять за межі території області. Із загальної кількості міжміських маршрутів близько 85 % внутрішньообласні. Найбільша частка обсягів перевезень ( ≈ 60 %) освоюється на маршрутах довжиною до 100 км. Приблизно 35% об’єму перевезень пасажирів припадає на маршрути довжиною від 100 до 200 км.

Довжина перегону міжобласних маршрутів визначається розташуванням великих населених пунктів один від одного.

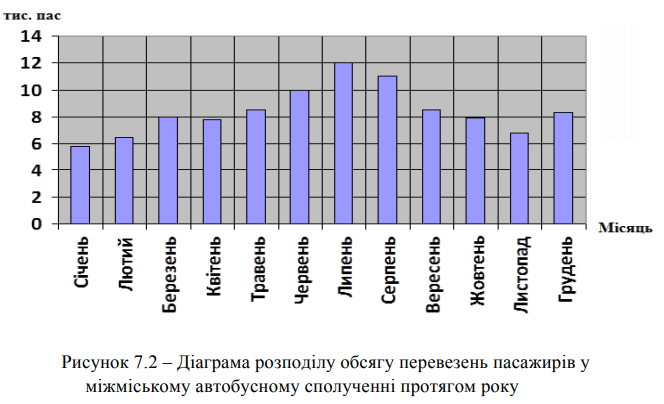
Типовий приклад – маршрут Київ – Черкаси із середньою довжиною перегону 52 км. Довжина перегонів внутрішньообласних маршрутів декілька менша і визначається віддаленістю різних населених пунктів, зокрема сіл та селищ міського типу. У зв’язку з цим, час виконання рейсу автобуса на міжміському маршруті стає похідною величиною і, як правило, перевищує допустиму тривалість зміни водія. Ось чому, при організації міжміських перевезень особливу увагу звертають на організацію праці та відпочинку водіїв. Правилами дорожнього руху швидкість руху міжміських автобусів на дорогах обмежена межею 90 км/год (ст26 ПДР). Експлуатаційна практика свідчить, що при швидкості сполучення понад 50 км/год міжміський маршрут вважається **швидкісним**, а при швидкості понад 55 км/год – **експресним**. Високі швидкості руху на трасах вимагають застосування автобусів з підвищеною питомою потужністю двигуна.



Тривале перебування в автобусі міжміського сполучення викликає транспортну втому пасажирів, що спонукає до використання комфортабельних автобусів з м’якими сидіннями, кліматичним обладнанням, м’якою підвіскою конструкції тощо.

У міжміському сполученні автомобільним транспортом перевозиться понад 25% всіх пасажирів від загального обсягу автобусних перевезень. Інтенсивність попиту на перевезення пасажирів у міжміському автобусному сполученні протягом року не постійна (рис. 7.2).

Рух автобусів міжміського сполучення організовують використовуючи **наскрізний** або **дільничний методи**. Основним є наскрізний метод, що передбачає проходження автобусом всього маршруту від початкового до кінцевого пункту. При дільничному методі маршрут поділяється на експлуатаційні ділянки (плечі), на кожному з яких працюють різні автобуси, а тому пасажири вимушені здійснювати пересадки та переміщення багажу. Дільничний метод застосовується обмежено, наприклад, у разі поділу маршруту водною перешкодою без мостового переходу тощо.



***Перевізник*** при здійсненні перевезень в міжміському сполученні зобов'язані застрахувати пасажирів. На технологію перевезень пасажирів у **міжнародному сполученні** впливають: особливості експлуатаційних умов та національного транспортного законодавства, територією яких здійснюється перевезення; закономірності формування пасажиропотоків на маршрутах; необхідність перетину державного кордону.

У міжміському автобусному сполученні тривалість рейсу може досягати декількох діб, у зв'язку з чим вирішальним чинником організації перевезень стає дотримання встановлених режимів праці та відпочинку водіїв. При організації перевезень повинні враховуватися вимоги міжнародних договорів та транспортного законодавства різних країн. Екіпаж автобуса повинен знати умови руху іноземною територією, національні правила дорожнього руху, культурно-побутові особливості населення, необхідна підготовка додаткової шляхової документації тощо.

Переміщення автобуса, пасажирів, персоналу і багажу ***через державні кордони*** пов'язано з прикордонним та митним контролем. В Україні понад 25% пасажирів у міжнародному сполученні перевозяться автомобільним транспортом.

Міжнародні автобусні перевезення підрозділяють на **регулярні**, **нерегулярні** та **маятников**і.

***Регулярні*** пасажирські перевезення – це перевезення пасажирів на автобусному маршруті загального користування за умовами, визначеними паспортом маршруту, затвердженим в установленому порядку органами виконавчої влади та органами місцевого самоврядування або уповноваженими органами; ***нерегулярні*** пасажирські перевезення – перевезення пасажирів автобусом, замовленим юридичною або фізичною особою з укладанням письмового договору на кожну послугу, в якому визначають маршрут руху, дату та час перевезень, інші умови перевезень та форму оплати послуги, або перевезення за власний кошт;

***міжнародні спеціальні регулярні перевезення*** – перевезення, що здійснюються з території однієї держави до місця тимчасового перебування на території іншої держави таких категорій пасажирів:

а) робочих між домівкою і роботою;

б) школярів і студентів з/до навчального закладу; транзитні міжнародні перевезення - перевезення пасажирів без їх висадки або посадки територією певної країни, які здійснюються за маршрутом з початковим й кінцевим пунктами в інших країнах.

Рух на таких маршрутах регламентується міжнародними конвенціями, двосторонніми урядовими угодами і договорами перевізників. ***Туристичні міжнародні перевезення,*** це нерегулярні перевезення пасажирів за заздалегідь визначеним маршрутом з туристичною метою. Серед міжнародних автомобільних перевізників переважають малі форми підприємництва – 78% перевізників мають 1-2 автобуси, 15% – від 3 до 5 автобусів, решта 7% експлуатують понад 5 автобусів. Це ускладнює виконання перевізниками вимог щодо підготовки автобусів до тривалих рейсів і продуктивне використання автобусів у зв'язку з обмеженнями положень режиму праці та відпочинку водіїв. Для міжнародних автобусних перевезень найбільш характерними групами пасажирів є особи з обмеженими доходами (пасажири регулярних автобусних маршрутів), особи, які прямують на незначні відстані (до 100 км) та туристи, що обрали нерегулярні перевезення заздалегідь визначеним маршрутом з туристичною метою.

Розподіл обсягів туристичних перевезень має пік попиту на послуги, що припадають на літні місяці (рис. 7.3). У прикордонних зонах існує стійкий попит на міжнародні перевезення легковими автомобілями.



**Загальні вимоги до організації міжнародних перевезень полягає у:**

*- виконанні законодавства України, міжнародних угод України, законодавства держав, територією яких вони здійснюються;*

*- забезпеченні безпеки надання транспортних послуг;*

*- реалізації єдиної технічної політики;*

*- забезпеченні якісного надання транспортних послуг;*

*- захисті інтересів споживачів транспортних послуг.*

**1.1 Організація та управління міжнародними перевезеннями**

Відносини між автомобільними перевізниками, замовниками транспортних послуг, органами виконавчої влади, пасажирами, власниками транспортних засобів, а також їх відносини з юридичними та фізичними особами - суб’єктами підприємницької діяльності, які забезпечують діяльність автомобільного транспорту та безпеку перевезень, регулюються згідно з розділом IV «Міжнародні перевезення пасажирів і вантажів» Закону України Про автомобільний транспорт.

Організацію міжнародних перевезень пасажирів і вантажів (стаття 53) здійснюють перевізники відповідно до міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень. До міжнародних перевезень пасажирів та вантажів допускаються резиденти України, які мають досвід роботи на внутрішніх перевезеннях на договірних умовах не менше ніж три роки.

При виконанні міжнародних перевезень **пасажирів** резиденти України повинні мати:

– дозволи іноземних країн, по території яких буде здійснюватися перевезення;

– ліцензійну картку на транспортний засіб;

– свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;

– сертифікат відповідності щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження вимогам країн, по території яких буде здійснюватися перевезення;

– список пасажирів (при нерегулярних та маятникових перевезеннях);

– білетно-облікову документацію;

– схему маршруту.

При виконанні міжнародних перевезень ***пасажирів нерезиденти*** повинні мати:

– дозвіл України; – свідоцтво про реєстрацію транспортного засобу;

– сертифікат відповідності транспортного засобу вимогам законодавства України щодо безпеки руху, екологічної безпеки та енергозбереження;

– список пасажирів (для нерегулярних та маятникових перевезень);

– білетно-облікову документацію.

Міжнародне співробітництво у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів (стаття 54) забезпечує центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту, який у межах повноважень:

– організовує контроль за виконанням міжнародних договорів України з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;

– розробляє пропозиції щодо розвитку міжнародного співробітництва у сфері міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;

– бере участь у проведенні заходів щодо укладання міжнародних договорів з питань міжнародних перевезень пасажирів і вантажів;

– бере участь у роботі міжнародних організацій автомобільного транспорту;

– забезпечує видачу дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів і вантажів.

Види дозвільних документів та порядок їх розподілу, видачі та використання українськими перевізниками при перевезенні територією іноземних країн визначаються центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту з урахуванням вимог законодавства України та законодавства країни, територією якої буде здійснюватися перевезення.

Міжнародні автомобільні перевезення **іноземними перевізниками** територією України здійснюються за наявності в перевізника українського дозволу або інших дозвільних документів, якщо інше не передбачено законодавством України. Порядок оформлення і видачі дозволів на поїздку територіями іноземних держав при виконанні перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, їх обліку та обміну визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту.

Дозвільні документи Європейської Конференції Міністрів Транспорту розподіляють на конкурсних засадах з урахуванням рівня безпеки руху й екологічної безпеки транспортних засобів, запроваджених у європейських країнах, ефективності їх використання. Порядок проведення конкурсу та видачі дозвільних документів Європейської Конференції Міністрів Транспорту визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту.

*Регулярні, нерегулярні та маятникові* (човникові) пасажирські міжнародні автомобільні перевезення, що здійснюють перевізники України, повинні виконуватись автобусами, що відповідають умовам перевезень та параметрам комфортності і *мають понад 20 місць для сидіння* пасажирів.

При здійсненні міжнародних ***нерегулярних, маятникових*** (човникових) та регулярних транзитних перевезень водії повинні мати списки пасажирів та інші документи, обумовлені законодавством України. Порядок організації регулярних, нерегулярних та маятникових (човникових) перевезень пасажирів у міжнародному сполученні визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту.

Перевезення пасажирів між пунктами, розташованими на території України, транспортними засобами, що належать іноземним перевізникам, забороняється, якщо на це не було отримано дозволу центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту (стаття 57).

Контроль за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом (стаття 58) проводить служба міжнародних автомобільних перевезень центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту в пунктах пропуску через державний кордон України та в пунктах видачі дозволів автомобільним перевізникам України.

*Функціями* ***контролю*** *за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом є:*

– контроль за виконанням перевізниками вимог міжнародних договорів України з питань міжнародних автомобільних перевезень;

– контроль технічного, санітарного та екологічного стану транспортних засобів, що впливає на безпеку руху, екологію та санітарні норми;

– перевірка вагових і габаритних параметрів транспортних засобів;

– контроль та оформлення дозвільних документів на міжнародні перевезення пасажирів автомобільним транспортом;

– облік автомобільних транспортних засобів, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів;

– перевірка транспортно-експедиторської документації та ліцензій на здійснення міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом.

**Резиденти України**, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів чи вантажів, та (або) фахівці, призначені ними відповідальними за організацію та безпеку перевезень, повинні мати документ, що засвідчує їхню кваліфікацію, вимоги до якої та порядок її підтвердження визначає центральний орган виконавчої влади з питань автомобільного транспорту (стаття 59).

Вимоги до професійної кваліфікації за обсягами та рівнем підготовки мають передбачати володіння достатніми знаннями, для того щоб належним чином і ефективно займатися професійною діяльністю міжнародного автомобільного перевізника, зокрема, знаннями таких предметів:

комерційне і фінансове управління підприємством;

технічні стандарти і операції; безпека дорожнього руху;

доступ до ринків; елементи торгового, соціального і трудового, цивільного і податкового законодавства.

**Вимоги до професійної кваліфікації** мають бути підтверджені шляхом успішного складання обов’язкового письмового екзамену, а за необхідності й усного, що проводиться органом, установою чи організацією, призначеною для цього центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту. Резиденти України, які здійснюють міжнародні перевезення пасажирів чи вантажів, повинні мати передбачену законодавством документацію та забезпечувати всі види обов’язкового страхування, передбачені законодавством України.

**Нерезиденти України**, які здійснюють регулярні, нерегулярні та маятникові (човникові) ***перевезення пасажирів*** у міжнародному сполученні по території України, повинні забезпечувати необхідні режими праці і відпочинку водіїв, контроль стану їх здоров’я, а також контроль технічного, санітарного та екологічного стану автобуса перед виїздом на маршрут.

До міжнародних перевезень пасажирів допускаються резиденти України, які склали обов’язковий письмовий екзамен на професійну придатність у порядку, визначеному центральним органом виконавчої влади з питань автомобільного транспорту.

Право на здійснення транспортними засобами міжнародних перевезень пасажирів надається водіям, яким виповнився 21 рік. Право на керування автобусами на міжнародних маршрутах мають водії, які останні три роки працюють водіями автобусів. Окремим розділом (VI визначена **відповідальність перевізників** **за порушення законодавства** про автомобільний транспорт За порушення законодавства про автомобільний транспорт до автомобільних перевізників застосовуються санкції за:

– виконання нерезидентами України міжнародних перевезень пасажирів чи вантажів без документів, перелік яких визначений статтею 53 Закону, - штраф у розмірі п’ятдесяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

– порушення режимів праці та відпочинку водіями транспортних засобів – штраф у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

– перевезення пасажирів на маршруті протяжністю понад 500 кілометрів одним водієм - штраф у розмірі тридцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

– відсутність у випадках, передбачених законодавством, списку пасажирів при здійсненні міжнародного перевезення пасажирів автомобільним транспортом – штраф – у розмірі десяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

– управління транспортними засобами при здійсненні міжнародних автомобільних перевезень без контрольних пристроїв (тахографів) реєстрації режимів праці чи відпочинку водіїв транспортних засобів чи з вимкненими такими контрольними пристроями (тахографами) або без щоденних реєстраційних листків режимів праці та відпочинку – штраф у розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

– здійснення водіями міжнародних автомобільних перевезень без розпізнавальних знаків держави реєстрації транспортного засобу - штраф у розмірі двадцяти неоподатковуваних мінімумів доходів громадян;

– невиконання перевізниками або їхніми представниками приписів органів державного контролю щодо усунення порушень транспортного законодавства - штраф у розмірі сорока неоподатковуваних мінімумів доходів громадян.

**Випуск (впуск)** з (на) території України транспортного засобу, що виконує міжнародне перевезення, на якому здійснено порушення транспортного законодавства, здійснюється тільки після надання водієм документа щодо сплати штрафу чи виконання припису органу державного контролю, якщо скарга чи протест на постанову щодо накладання адміністративного стягнення залишилися без задоволення.

При вчиненні однією особою двох або більше правопорушень фінансове стягнення накладається за кожне правопорушення окремо. Від імені центрального органу виконавчої влади з питань автомобільного транспорту розглядати справи про стягнення у вигляді штрафів за порушення, викладені у цій статті, мають право посадові особи урядового органу державного управління з питань контролю на автомобільному транспорті. Порядок стягнення у вигляді штрафу за порушення, викладені у цій статті, та порядок оскарження і опротестування постанови по справі про правопорушення визначає Кабінет Міністрів України.

**1.2. Регулювання договірних відносин при міжнародних автомобільних перевезеннях пасажирів і багажу**

Уніфікація умов договору міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу має здійснюватися згідно з ***Конвенцією про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу*** (КАПП), яка ратифікована Законом України «Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу» (КАПП) від 15 грудня 2004 року N 2239-ІУ. Наведемо основні витяги з Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу.

**Глава І. Сфера застосування**. Ця Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення пасажирів і – у відповідних випадках – їхнього багажу транспортними засобами, коли в договорі зазначено, що перевезення здійснюється територією, принаймні, двох держав, і що пункт відправлення або пункт призначення, чи той і інший знаходяться на території однієї з Договірних держав (стаття 1). Застосування Конвенції не залежить від місця проживання і громадянства сторін, що укладають договір.

**Глава II. Особи, за яких перевізник несе відповідальність**. При застосуванні цієї Конвенції перевізник відповідає в такій самій мірі, що і за свої власні дії чи упущення, за дії та упущення своїх агентів і будь-яких інших осіб, за послугами яких він звертається для виконання зобов’язань, які покладаються на нього в силу договору автомобільного перевезення, коли ці агенти або ці особи діють у межах своїх обов’язків (стаття 4).

**Глава III. Транспортні документи.**

Розділ 1**. Пасажири.** 1. При перевезенні пасажирів перевізник повинен видати індивідуальний чи колективний квиток. Відсутність, неправильність оформлення або втрата квитка не зачіпають існування або дійсності договору перевезення, який продовжує підпадати під дію положень цієї Конвенції (стаття 5). 2. У квитку повинні бути зазначені назва й адреса перевізника, а також міститись зазначення про те, що договір підпадає під дію положень цієї Конвенції навіть при наявності яких-небудь застережень, які цьому суперечать.

3. Перевізник несе відповідальність за шкоду, яка може бути заподіяна пасажиру в результаті порушення перевізником зобов’язань, які покладаються на нього відповідно до цієї статті.

Розділ 2**. Багаж.** 1. Перевізник може видавати багажну квитанцію, в якій зазначено кількість і характер багажу, що йому здається; при наявності прохання пасажира видача цієї багажної квитанції є обов’язковою. За видачу багажної квитанції чи за саму квитанцію не стягується жодна винагорода, крім фіскальних зборів, якими вона може обкладатися (стаття 8).

2. У **багажній квитанції,** якщо вона не сполучена з квитком, повинні міститися назва й адреса перевізника і зазначення про те, що договір підпадає під дію положень цієї Конвенції навіть при наявності яких-небудь застережень, які цьому суперечать.

3. **Перевізник** несе відповідальність за збиток, який може бути заподіяний пасажиру в результаті порушення перевізником зобов’язань, покладених на нього відповідно до цієї статті.

**Глава IV. Відповідальність перевізника.**

Розділ 1. **Шкода, заподіяна особам**. 1. Перевізник несе відповідальність за збиток, пов’язаний зі смертю, тілесними ушкодженнями чи нанесенням будь-якої іншої шкоди фізичному або психічному здоров’ю пасажира в результаті події, пов’язаної з перевезенням, і яка мала місце або під час перебування пасажира в транспортному засобі, або під час його посадки чи висадки, або у зв’язку з завантаженням чи відвантаженням багажу (стаття 11).

2. Перевізник звільняється від цієї відповідальності, якщо причиною події стали обставини, яких перевізник, незважаючи на вжитті заходи, необхідні у такому конкретному випадку, не міг уникнути і наслідкам яких він не міг запобігти.

Розділ 2. **Збиток, заподіяний багажу.** 1. Перевізник несе відповідальність за збиток, пов’язаний з повною або часткою втратою багажу і з його пошкодженням (стаття 14).

За будь-який інший багаж перевізник відповідає протягом часу його перебування в транспортному засобі, але у разі крадіжки чи втрати, не пов’язаних з дорожньо- транспортною пригодою, - тільки у тому випадку, якщо він був зданий під нагляд перевізника. До цього іншого багажу прирівнюються особисті речі і предмети, які пасажир має на собі чи з собою.

2. Перевізник звільняється від цієї відповідальності, якщо втрата чи пошкодження пов’язані з дефектом самого багажу, з особливим ризиком, викликаним тим, що багаж містить швидкопсувні або небезпечні для перевезення речовини чи предмети, або відбулися в результаті обставин, яких перевізник, незважаючи на вживання заходів, необхідних у такому конкретному випадку, не міг уникнути і наслідкам яких він не міг запобігти. Коли відповідно до положень цієї Конвенції відшкодування збитку за повну або часткову втрату багажу чи за його пошкодження покладається на перевізника, то може бути поставлена вимога про виплату суми, рівної розміру збитку, але ця сума не може перевищувати 500 франків на одиницю багажу і 2000 франків на пасажира. Крім того, може бути поставлена вимога про виплату суми, рівної розміру збитку за повну або часткову втрату чи пошкодження особистих речей і предметів, які пасажир має на собі чи з собою, але ця сума не може перевищувати 1000 франків на пасажира (Стаття 16).

Розділ 3. **Загальні положення.** 1. Перевізник звільняється цілком або частково від відповідальності, яка випливає з цієї Конвенції, у тій мірі, в якій збиток виник з вини пасажира чи в результаті такої його поведінки, яка не відповідає нормальній поведінці пасажира (стаття 17).

2. Якщо перевізник несе відповідальність за збиток, але заподіянню цього збитку сприяла своїми діями або упущеннями третя особа, перевізник відповідає за весь збиток, маючи, проте, можливість подавати позов на цю третю особу.

**Глава V. Претензії та позови**. Отримання багажу пасажиром без претензії з його боку передбачає, якщо не доведене протилежне, що багаж був отриманий повністю і в гарному стані (стаття 20). Претензія ж подається перевізнику або усно, або в письмовому вигляді протягом семи наступних днів з моменту фактичного прийняття багажу заявником. Що стосується багажу, не зданого перевізнику, зазначений вище термін обчислюється з моменту виявлення втрати чи пошкодження і найпізніше з моменту прибуття транспортного засобу до пункту призначення пасажира. Глава VI. Недійсність умов договору, які суперечать цій Конвенції. Стаття 23.

1. Визнається такою, що не є чинною, будь-яка умова договору, якою прямо або опосередковано допускається відступ від положень цієї Конвенції. Недійсність такої умови не спричиняє недійсності інших умов договору.

2. Зокрема, недійсною є будь-яка умова, відповідно до якої перевізнику уступаються права, які випливають з будь-якого договору страхування, укладеного на користь пасажира, чи будь-яка інша аналогічна умова, а також будь-яке положення, яке перекладає тягар доведення.

3. Недійсною є також будь-яка умова, яка наділяє компетенцією арбітражний суд, щодо якої було зроблене застереження до події, яка стала причиною виникнення збитку.

До Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і у (КАПП) додається Протокол (Женева, 5 липня 1978 року), витяг з якого наводиться нижче. Пункт 1 статті 13 Конвенції замінений наступним текстом: «1. Загальна сума відшкодування, яка повинна бути виплачена перевізником у зв’язку з однією і тією ж подією, не може перевищувати 83,333 розрахункових одиниць на одного потерпілого. Проте, будь-яка Договірна держава може встановити більш високу межу або не встановлювати ніякої межі. Якщо головна контора перевізника знаходиться в такій державі або в державі, що не є Договірною стороною, законодавство якої передбачає більш високу межу або не встановлює ніякого межі, то для значення загальної суми застосовується законодавство цієї держави, за винятком норм, що відносяться до колізійного права» (стаття 2).

**1.3. Регулювання режимів праці та відпочинку екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення**

Законом України «Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення» (ЄУТР) від 7 вересня 2005 року №2819-ІУ запроваджені міжнародні правові норми, які регулюють режими праці та відпочинку водіїв. Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (ЄУТР) має зміни, внесені Поправкою 1, що набула чинності 03.08.73 та Поправкою 2 (994 066) від 24.04.92 р. (пп.2.3.4).

Розглянемо та прокоментуємо основні положення даної угоди. За мету ставиться необхідність підвищення безпеки дорожнього руху, розробка правил, які б регулювали певні умови прийняття на роботу в галузі міжнародного автомобільного транспорту відповідно до принципів Міжнародної організації праці, і спільного прийняття певних заходів для забезпечення додержання таких правил.

Ця Угода застосовується на території кожної Договірної сторони до всіх міжнародних автомобільних перевезень, що виконуються будь-яким транспортним засобом, зареєстрованим на території зазначеної вище Договірної сторони або на території будь-якої іншої Договірної сторони (стаття 2).

**Члени екіпажу.** 1. Мінімальний вік водіїв, які виконують перевезення вантажів, повинен бути таким (стаття 5):

a) для транспортних засобів, у тому числі, залежно від обставин, причепів або напівпричепів, дозволена максимальна вага яких не перевищує 7,5 тонни – 18 років;

b) для інших транспортних засобів – 21 рік, або 18 років за умови, що відповідна особа має посвідчення про професійну освіту, яке визнане однією з Договірних сторін і яке підтверджує закінчення нею курсів підготовки водіїв транспортних засобів, призначених для автомобільних перевезень вантажів.

Договірні сторони інформують одна одну про переважаючі мінімальні національні рівні підготовки та інші відповідні умови щодо водіїв, які виконують міжнародні перевезення вантажів відповідно до цієї Угоди. Будь-якому водію, який виконує перевезення пасажирів, повинно виповнитись 21 рік.

Будь-який водій, який виконує перевезення пасажирів маршрутами радіусом **більш ніж 50 кілометрів** від звичайного місця приписки транспортного засобу, повинен також відповідати одній з таких вимог:

a) він повинен мати досвід роботи, принаймні, один рік водієм транспортних засобів, дозволена максимальна маса яких перевищує 3,5 тонни, у галузі перевезень вантажів;

b) він повинен мати досвід роботи, принаймні, один рік водієм транспортних засобів, які використовуються для перевезення пасажирів маршрутами радіусом 50 кілометрів від звичайного місця приписки транспортного засобу або інших видів пасажирських перевезень, які не підпадають під дію цієї Угоди, за умови, що компетентний орган вважає, що він таким чином здобув необхідний досвід;

c) він повинен мати посвідчення про професійну освіту, яке визнається однією з Договірних сторін і яке підтверджує, що він закінчив курси підготовки водіїв транспортних засобів, призначених для автомобільних перевезень пасажирів.

**Періоди керування.** 1. Період керування між двома будь-якими періодами щоденного відпочинку або між щоденним періодом відпочинку й щотижневим періодом відпочинку, який далі називається щоденний період керування, не повинен перевищувати дев’ять годин. Він може бути збільшений двічі протягом будьякого одного тижня тільки до десяти годин (стаття 6).

Максимум після шести щоденних періодів керування водій повинен отримати щотижневий період відпочинку, як визначено в пункті 3 статті 8. Щотижневий період відпочинку може бути відкладений до кінця шостого дня, якщо загальний період керування протягом шести днів не перевищує максимального часу, який відповідає шести щоденним періодам керування транспортним засобом.

У випадку міжнародних перевезень пасажирів, інших, ніж перевезення регулярними сполученнями, терміни «шести» й «шостого» в другому та третьому підпунктах замінюються відповідно термінами «дванадцяти» й «дванадцятого».

2. Загальний період керування протягом будь-яких двох тижнів не повинен перевищувати дев’яносто годин.

**Перерви. 1.** Після керування протягом чотирьох з половиною годин водій повинен зробити перерву, принаймні, на сорок п’ять хвилин, якщо він не розпочинає період відпочинку (стаття 7).

2. Ця перерва може бути замінена перервами, принаймні, по п’ятнадцять хвилин кожна, розподіленими на період керування або відразу після цього періоду таким чином, щоб це відповідало положенням пункту 1.

3. Протягом цих перерв водій не може виконувати ніякої іншої роботи. Для цілей цієї статті час чекання і час, не використаний для керування й проведений в транспортному засобі, який рухається, знаходиться на поромі або на потязі, не вважається іншою роботою.

4. Перерви, яких дотримуються відповідно до цієї статті, не можуть вважатися щоденними періодами відпочинку.

**Періоди відпочинку.**

1. Протягом кожних двадцяти чотирьох годин водій повинен мати період щоденного відпочинку тривалістю, принаймні, одинадцять послідовних годин, який може бути скорочений мінімум до дев’яти послідовних годин відпочинку не більше трьох разів протягом будь-якого одного тижня за умови, що до кінця наступного тижня, як компенсація, водію буде надано відпочинок еквівалентної тривалості (стаття 8). У ті дні, коли тривалість відпочинку не скорочується відповідно до першого підпункту, він може бути розбитий на два або три окремих періоди протягом двадцяти чотирьох годин, один з яких повинен бути, принаймні, вісім послідовних годин. У цьому випадку мінімальна тривалість відпочинку збільшується до дванадцяти годин.

2. Якщо протягом *кожних тридцяти годин* транспортним засобом керують, принаймні, два водії, кожний водій повинен мати період відпочинку тривалістю не менше восьми послідовних годин.

3. Протягом *кожного тижня* один з періодів відпочинку, які згадані в пунктах 1 і 2 повинен становити разом з щотижневим відпочинком загалом сорок п’ять послідовних годин. Цей період відпочинку може бути скорочений мінімум до тридцяти шести послідовних годин, якщо він використовується у звичайному місці приписки транспортного засобу, або мінімум до двадцяти чотирьох послідовних годин, якщо він використовується в будь-якому іншому місці. Кожне скорочення тривалості відпочинку повинно бути компенсоване еквівалентним часом відпочинку, якщо він використовується повністю до кінця третього тижня, який настає після згаданого тижня.

4. *Щотижневий період відпочинку*, який розпочинається протягом одного тижня й продовжується протягом наступного, може бути приєднаний до будь-якого з цих тижнів.

5. У випадку ***пасажирських перевезень,*** до яких застосовується четвертий підпункт пункту 1 статті 6, щотижневий період відпочинку може бути перенесений на той тиждень, що настає за тижнем, за який потрібно дати цей відпочинок, і доданий до тижневого періоду відпочинку такого другого тижня.

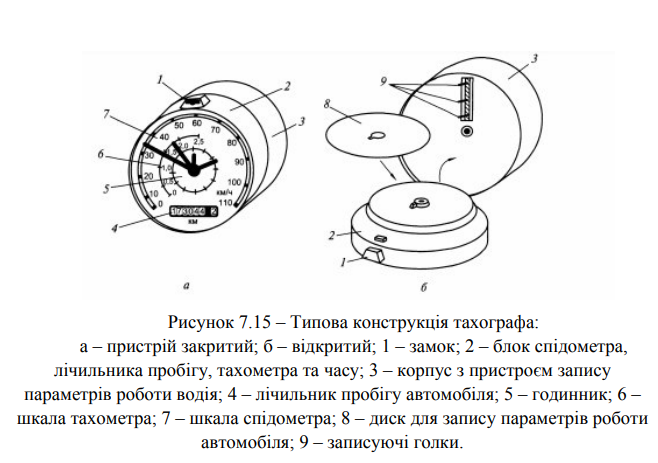
6. Будь-який відпочинок, що використовується як компенсація за скорочення щоденного й/або щотижневого періодів відпочинку, повинен бути приєднаний до іншого періоду відпочинку тривалістю принаймні вісім годин і надається на прохання зацікавленої особи в місці стоянки транспортного засобу чи приписки водія.

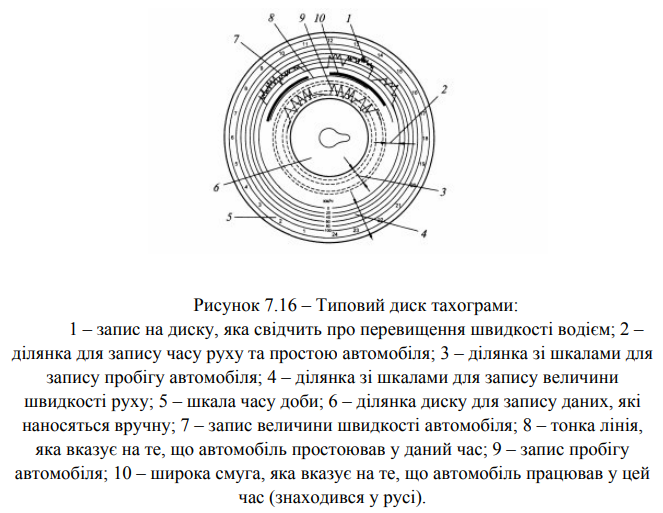
7. Щоденний період відпочинку може використовуватися на транспортному засобі якщо в ньому є спальне місце і цей транспортний засіб знаходиться на стоянці.

**1.4. Контрольний пристрій.**

1. Договірні сторони приписують встановлення й використання на транспортних засобах, зареєстрованих на їхній території, контрольних пристроїв (рис. 7.15-7.16) відповідно до таких вимог (стаття 10):

a) контрольний пристрій повинен відповідати у тому, що стосується його конструкції, встановлення, використання та випробування, вимогам цієї Угоди (п.2.3.2) та додатка до неї, який становить невід’ємну частину цієї Угоди. Контрольний пристрій, який відповідає у тому, що стосується конструкції, встановлення, використання та випробування, постанові Ради (ЄЕС) №3821/85 від 20 грудня 1985 року, вважається таким, що відповідає вимогам цієї статті;





b) якщо нормальне й відповідне використання контрольного пристрою, встановленого на транспортному засобі, неможливе, то кожний член екіпажу від руки, використовуючи відповідні графічні позначки, вносить в бланк для записів дані, які відповідають його професійній діяльності й періодам відпочинку;

c) якщо члени екіпажу, знаходячись поза транспортним засобом, не можуть використати цей пристрій, вони від руки вносять у бланк для записів, використовуючи відповідні графічні позначки, різні періоди часу, які відповідають їхній професійній діяльності поза транспортним засобом;

d) необхідно, щоб члени екіпажу постійно мали при собі й могли надати для інспекції бланки для записів за поточний тиждень та за останній день попереднього тижня, протягом якого вони керували транспортним засобом;

е) члени екіпажу повинні забезпечувати належне вмикання й експлуатування контрольного пристрою, а у випадках його виходу зі строю повинні якомога швидше забезпечити його ремонт.

2. **Роботодавець** видає водіям достатню кількість бланків для записів, враховуючи при цьому, що ці бланки мають персональний характер, тривалість періоду, протягом якого їх можна використовувати, і можливий обов’язок заміни бланків у разі, якщо вони були пошкоджені або вилучені особою, уповноваженою здійснювати контроль. Роботодавець видає водіям бланки тільки затвердженого зразка, які підходять для використання на обладнанні, встановленому на транспортному засобі.

3. **Підприємства** повинні належним чином зберігати бланки для записів, заповнені, як передбачено відповідно до підпунктів «b», «с» та «d» пункту 1 цієї статті, протягом, принаймні, дванадцяти місяців від останнього запису й надавати їх на вимогу контролюючих органів. Заяви для офіційного затвердження типу контрольного пристрою або зразка бланка для записів з доданими до них відповідними специфікаціями подаються виробником або його агентом одній з Договірних Сторін. Заяви стосовно якого-небудь одного типу контрольного пристрою або якого-небудь одного зразка бланка для записів не можуть подаватися більше, ніж одній Договірній Стороні.

**1.5. Організація міжнародних нерегулярних перевезень пасажирів автобусами** Організація міжнародних нерегулярних перевезень пасажирів автобусами визначається Угодою про міжнародні нерегулярні перевезення пасажирів автобусами (Угода INTERBUS – алгоритм якої представлено на рис. 7.17).

Розглянемо основні положення за витягом з Угоди. **Угода INTERBUS ставить за мету:**

– підтримку розвитку міжнародного транспорту в Європі та особливо сприяти його організації і функціонуванню;

– сприяння туризму і культурного обміну між Договірними сторонами;

– гармонізацію і лібералізацію певних міжнародних нерегулярних перевезень автобусами та їхніх транзитних операцій;

– гармонізацію правил процедур для нелібералізованих міжнародних нерегулярних перевезень, для яких все ще необхідно отримувати дозвіл;

– високий рівень гармонізації технічних умов, що застосовуються до автобусів, які здійснюють міжнародні нерегулярні перевезення між Договірними сторонами, для покращення безпеки на автошляхах і захисту довкілля;

– застосування єдиних вимог щодо роботи екіпажів, які виконують міжнародні автоперевезення;

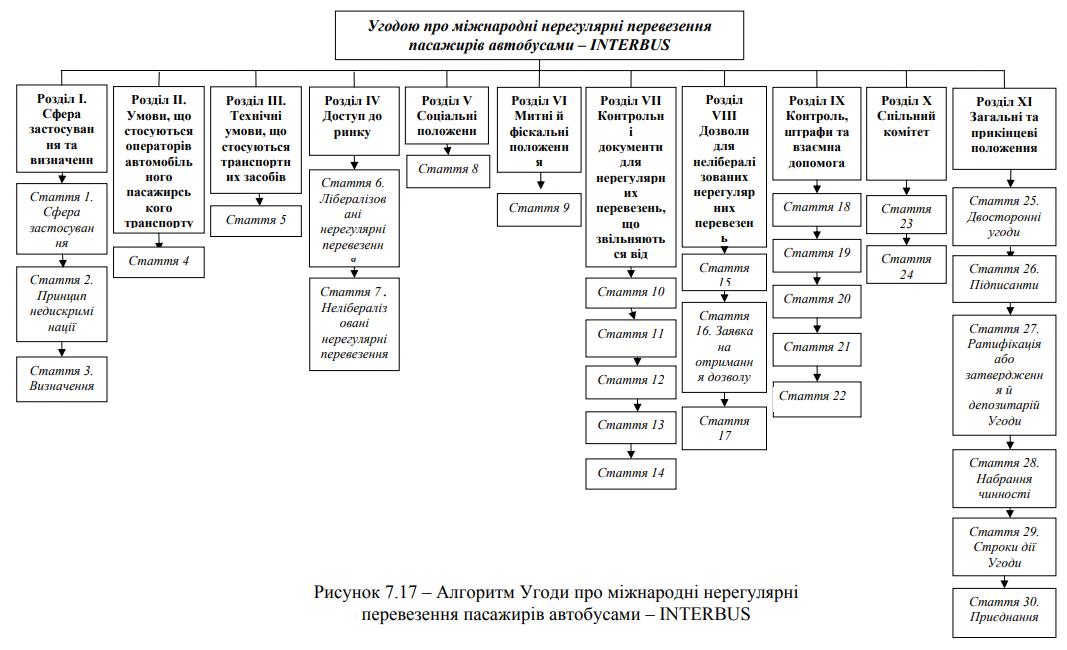
– гармонізація умов допуску до здійснення діяльності транспортного оператора з автомобільного перевезення пасажирів;

– реалізацію принципів недискримінації за ознаками громадянства або місця реєстрації транспортного оператора та місця походження чи призначення автобусу, що повинна розглядатися як основна умова, яка застосовується щодо надання міжнародних транспортних послуг;

– введення єдиних зразків транспортних документів, таких як контрольний документ для лібералізованих нерегулярних перевезень, а також дозвіл та бланк заявка для нелібералізованих перевезень для сприяння і спрощення процедур перевірки;

– певні гармонізовані заходи для забезпечення виконання Угоди, особливо що стосується процедур контролю, штрафів та взаємної допомоги;

– встановлення певних процедур для менеджменту Угоди з метою забезпечення належного виконання та для того, щоб дозволити деяку технічну адаптацію.



**Ця Угода застосовується до:**

a) міжнародних перевезень пасажирів будь-якого громадянства автомобільним транспортом нерегулярного сполучення:

– між територіями двох Договірних Сторін або тих перевезень, що розпочинаються й закінчуються на території однієї й тієї самої Договірної Сторони, та, якщо під час здійснення таких перевезень виникне необхідність, транзитних перевезень територією іншої Договірної Сторони або територією недоговірної держави;

– що здійснюються за плату чи винагороду транспортними операторами, які засновано в Договірній Стороні відповідно до її законодавства, і мають ліцензію на здійснення міжнародних нерегулярних перевезень автобусами;

– з використанням автобусів, зареєстрованих у Договірній Стороні, в якій заснований транспортний оператор;

b) поїздок автобусів без пасажирів, що пов'язані з такими перевезеннями. 2. Жодне з положень цієї Угоди не може тлумачитись як надання можливості здійснення внутрішніх нерегулярних перевезень територією Договірної Сторони операторами, заснованими в іншій Договірній Стороні.

3. Використання автобусів, призначених для перевезення пасажирів, для транспортування товарів у комерційних цілях, вилучається зі сфери застосування цієї Угоди. 4.

Ця Угода не стосується нерегулярних перевезень за власний рахунок (стаття 1). Договірні Сторони забезпечують застосування принципу недискримінації за ознакою громадянства або місця заснування транспортного оператора та походження чи місця призначення автобуса (стаття 2).

На території інших Договірних Сторін автобуси, що здійснюють транспортні операції згідно із цією Угодою, звільняються від усіх податків і зборів на транспортні засоби, що стягуються у зв'язку з експлуатацією чи володінням транспортними засобами, а також від усіх спеціальних податків чи зборів, що встановлені для транспортних операцій.

Автобуси не звільняються від сплати податків і зборів на моторне паливо, податку на додану вартість на транспортні послуги, плати за користування дорогою та зборів з користувачів, що стягуються за користування інфраструктурою. Договірні Сторони забезпечуватимуть, щоб плата за користування дорогою та будь-які інші види зборів з користувачів не могли стягуватися одночасно за користування одним відрізком дороги. Однак Договірні Сторони також можуть стягувати плату на відрізках доріг, де вже встановлено збір з користувачів, за користування мостами, тунелями та гірськими переходами.

Паливо для автобусів, що міститься в баках, установлених виробником для цих цілей, і в будь-якому разі не перевищує **600** літрів, а також мастильні матеріали, що знаходяться в автобусах з єдиною метою їхнього функціонування, звільняються від ввізного мита й будь-яких інших податків і платежів, які стягуються в інших Договірних Сторонах. Запасні частини та інструменти, що ввозяться для ремонту автобусів, пошкоджених під час здійснення міжнародних автомобільних перевезень, звільняються від митного збору та від усіх податків і зборів під час увезення на територію іншої Договірної Сторони за умов, визначених у її положеннях стосовно тимчасового допуску таких товарів.

Запасні частини, що замінюються, повинні реекспортуватись або знищуватися під контролем компетентної митної служби іншої Договірної Сторони (стаття 9).

У разі скоєння транспортними операторами-нерезидентами серйозних або повторюваних порушень положень стосовно автомобільних перевезень, особливо тих, що стосуються періодів роботи й відпочинку водіїв та безпеки дорожнього руху, які можуть призвести до вилучення ліцензії на здійснення транспортним оператором автомобільних пасажирських перевезень, компетентні органи відповідної Договірної Сторони повинні надати компетентним органам тієї Договірної Сторони, в якій цей транспортний оператор заснований, всю інформацію, якою вони володіють, стосовно таких порушень й штрафних санкцій, яких вони застосували.

Компетентні органи тієї Договірної Сторони, на території якої мали місце серйозні або повторювані порушення положень стосовно автомобільних перевезень, особливо ті, що стосуються періодів роботи й відпочинку водіїв та безпеки дорожнього руху, можуть тимчасово заборонити доступ відповідного транспортного оператора на територію такої Договірної Сторони.

Що стосується Європейського Співтовариства, компетентний орган держави-члена може лише тимчасово заборонити доступ на територію цієї держави-члена. У разі скоєння транспортним оператором серйозних або повторюваних порушень положень стосовно автомобільних перевезень, особливо тих, що стосуються періодів роботи й відпочинку водіїв та безпеки дорожнього руху, компетентні органи Договірної Сторони, де заснований транспортний оператор, повинні вжити відповідних заходів для уникнення повторення таких порушень; такі заходи можуть уключати тимчасове припинення дії або вилучення дозволу на здійснення транспортним оператором автомобільних пасажирських перевезень (стаття 22).

**1.6. Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні**

Міністерством транспорту України затверджено “Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні” (наказ від 09.02.2004 №75, зареєстрований в Міністерстві юстиції України 22 червня 2004 р. за №759/9358). Наведемо та прокоментуємо основні положення Порядку.

**Загальні положення** Цей Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні (далі - Порядок) визначає основні засади організації міжнародних регулярних, спеціальних регулярних, маятникових, нерегулярних, транзитних перевезень пасажирів і є обов’язковим для виконання підприємствами та організаціями, перевізниками, автостанціями, автовокзалами (далі – автостанції) всіх форм власності і замовниками транспортних послуг. Порядок розроблений відповідно до статті 6 Закону України «Про автомобільний транспорт» (2344-14) (далі - Закон), п. 60 Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 року №176 (176-97-п) (у редакції постанови Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 року №141 (141-2003- п)) (далі – Правила).

У цьому Порядку поняття, крім наведених в Законі (2344-14) та Правилах (176-97-п), вживаються в такому значенні:

- міжнародні спеціальні регулярні перевезення – перевезення, що здійснюються з території однієї держави до місця тимчасового перебування на території іншої держави таких категорій пасажирів:

а) робочих між домівкою і роботою;

б) школярів і студентів з/до навчального закладу;

- транзитні міжнародні перевезення – перевезення пасажирів без їх висадки або посадки територією певної країни, які здійснюються за маршрутом з початковим й кінцевим пунктами в інших країнах.

Мінінфрастурктури веде реєстр пасажирських перевізників, яким надане право здійснювати міжнародні перевезення, та реєстр діючих міжнародних маршрутів.

**Загальні засади організації міжнародних перевезень пасажирів.** Вимоги до організації міжнародних перевезень:

- виконання законодавства України, міжнародних угод України, законодавства держав, територією яких вони здійснюються;

- забезпечення безпеки надання транспортних послуг;

- реалізація єдиної технічної політики;

- забезпечення якісного надання транспортних послуг;

- захист інтересів споживачів транспортних послуг.

Міжнародні перевезення територією України, як правило, здійснюються дорогами, якими прокладені міжміські, міжобласні маршрути перевезення пасажирів. Міжнародні перевезення пасажирів мають здійснюватися з дотриманням режимів праці та відпочинку водіїв згідно з Європейською угодою в частині роботи екіпажів транспортних засобів, що здійснюють міжнародні автомобільні перевезення (994 016) (ЄУТР) (укладена в Женеві 1 липня 1970 року з поправками, що діють з 24.04.92 (994 066), та протоколом про підпис).

**Посадка/висадка пасажирів** з автобуса при міжнародних регулярних, спеціальних регулярних, маятникових, нерегулярних перевезеннях пасажирів здійснюється на автостанціях, а в разі їх відсутності – на зупинках, передбачених розкладом руху чи договором перевезень. Замовником міжнародних регулярних перевезень є Мінінфраструктури. Підготовку розгляду питань про намір відкриття, закриття та внесення змін щодо функціонування маршруту міжнародних регулярних перевезень, продовження дії дозволу на міжнародні регулярні перевезення, організації спеціальних регулярних міжнародних перевезень й отримання дозволу на міжнародні нерегулярні чи маятникові перевезення за дорученням Мінінфраструктури України здійснюють спеціалісти УДП «Укрінтеравтосервіс» Мінінфраструктури України (далі – УДП «Укрінтеравтосервіс»), ДП «ДержавтотрансНДІпроект», а також Всеукраїнської асоціації автомобільних перевізників та інших профільних підприємств, установ і організацій (за згодою їх керівників).

*Для здійснення перевезень на міжнародному маршруті повинні забезпечуватись:*

- кількість водіїв у відповідності до ЄУТР;

- належність перевізнику безпосередньо одного і більше автобусів, які використовуються для надання транспортних послуг на кожному маршруті міжнародних регулярних чи спеціальних регулярних перевезень, а також для нерегулярних чи маятникових перевезень;

- наявність одного резервного автобуса для надання транспортних послуг на кожному маршруті міжнародних регулярних чи спеціальних регулярних перевезень;

- наявність у перевізника: для відкриття маршруту міжнародних регулярних перевезень досвіду внутрішніх перевезень пасажирів у два і більше років, або міжнародних нерегулярних чи маятникових перевезень пасажирів - один рік і більше, а для відкриття маршруту міжнародних спеціальних регулярних перевезень – досвіду міжнародних нерегулярних чи маятникових перевезень пасажирів в один рік і більше;

- використання транспортних засобів відповідного класу.

Формування маршрутів міжнародних регулярних перевезень має відповідати вимогам щодо:

- задоволення попиту населення в міжнародних перевезеннях;

- визначення початкових і кінцевих пунктів в обласних центрах та великих промислових містах України;

- паритетного виконання перевезень українськими та іноземними перевізниками;

- організації відправлень автобусів з автостанцій за годинами доби та днями тижня, виходячи з розподілу попиту на перевезення та умов перетину державного кордону;

- врахування інтересів перевізників, що працюють на маршрутах.

**Міжнародні нерегулярні перевезення** за одним і тим самим маршрутом з періодичністю ***частіше ніж один раз на тиждень*** належать до міжнародних регулярних перевезень. У разі виконання маятникових перевезень:

- початковим чи кінцевим пунктом вважають відповідно місце, де поїздка розпочинається, і місце, де вона закінчується, включаючи у кожному разі місцевість радіусом 50 км;

- посадка або висадка пасажирів протягом рейсу заборонена;

- перший зворотний рейс і останній прямий рейс автобуса мають здійснюватися без пасажирів, якщо інше не передбачено міжнародними угодами.

Міжнародними угодами України про автомобільні перевезення стосовно маятникових перевезень можуть визначатись умови, що передбачають можливість здійснювати пасажирам зворотну поїздку з іншою групою або іншим перевізником.

Державний контроль міжнародних перевезень здійснюється відповідно до Порядку здійснення державного контролю на автомобільному транспорті загального користування, затвердженого постановою Кабінету Міністрів України від 29 січня 2003 року №143 (143-2003-п).

**Організація міжнародних регулярних перевезень.** Розгляд заяв про відкриття маршруту.

Перелік необхідних документів для відкриття маршруту, які пасажирський перевізник подає до Мінінфраструктури:

- заява про намір відкриття маршруту, до якої додаються:

- проект схеми міжнародного маршруту;

- проект розкладу руху;

- проект графіка роботи та відпочинку водіїв;

- проект тарифів на перевезення; - список автобусів, що будуть використовуватись, у т.ч. резервних;

- підтвердження відповідності автобуса умовам перевезень (на кожний автобус за списком);

- довідка про наявність досвіду у перевізника щодо здійснення внутрішніх перевезень пасажирів протягом двох і більше років, або міжнародних нерегулярних чи маятникових перевезень пасажирів – одного і більше років;

- копії свідоцтва про проходження водіями спеціальних курсів міжнародних перевезень; - копія ліцензії на право надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом та ліцензійних карток на кожний автобус за списком;

- рекомендація громадської організації транспортного профілю (подається за бажанням перевізника).

Відповідний структурний підрозділ Мінінфраструктури України може запросити іншу інформацію, не заборонену чинним законодавством, яка стосується перевізника чи маршруту, що відкривається.

Проект схеми міжнародного маршруту, розкладу руху, графіка роботи та відпочинку водіїв рекомендується виконувати з використанням програмного забезпечення для засобів обчислювальної техніки, розробленого ДП “ДержавтотрансНДІпроект”. Мінінфраструктури України в установленому законодавством порядку приймає рішення за заявою перевізника щодо надання права на підготовку документів на відкриття маршруту.

Заява перевізника розглядається в термін, який становить не більше двох тижнів. Заява про намір відкриття маршруту відхиляється у разі:

- якщо вона містить недостовірні дані або матеріали не в повному обсязі;

- відмови у видачі дозволу на здійснення міжнародних перевезень пасажирів компетентним органом іноземної держави;

- збігу схеми маршруту з діючим, на якому задовольняється попит на перевезення;

- коли час відправлення з початкової автостанції маршрутів, що збігаються за шляхом руху автобусів- цього напрямку, відрізняється менше ніж на 2 години; - відсутності у перевізника резервних автобусів;

- порушення принципу паритетного виконання перевезень;

- порушення вимог до організації міжнародних перевезень (п. 2 цього Порядку);

- порушення вимог використання переліку доріг, по яких прокладені міжміські, міжобласні маршрути перевезення пасажирів; - порушення перевізником законодавства про автомобільний транспорт протягом останнього року.

Мінінфраструктури України повідомляє перевізника про прийняте рішення в письмовій формі. У разі відхилення заяви про відкриття маршруту перевізник повідомляється із зазначенням підстав для такого рішення.

**Відкриття маршруту.** У разі надання перевізнику права на підготовку документів на відкриття маршруту Мінінфраструктури України забезпечує інформування територіальних органів влади або уповноважених ними організацій про маршрут, що має відкриватись, та розклад руху автобусів, надає методичну допомогу перевізнику в підготовці необхідних документів. ***Перевізник:*** - узгоджує з територіальними органами влади та іноземним пасажирським перевізником розклад руху і схему міжнародного маршруту; - складає паспорт маршруту.

Для складання паспорта маршруту рекомендується використання програмного забезпечення для засобів обчислювальної техніки, розробленого ДП «ДержавтотрансНДІпроект»;

- укладає угоди про спільну діяльність з іноземним перевізником (додаток 14 до Наказу Мінтрансу від 21.01.1998 №21 (z0257-98), зареєстрованого в Міністерстві юстиції 22.04.1998 за №257/2697) та автостанціями (додаток 16 до Наказу Мінтрансу від 21.01.1998 №21, зареєстрованого в Міністерстві юстиції 22.04.1998 за №257/2697);

- подає до Мінінфраструктури України договори про спільну діяльність з автостанціями, іноземним пасажирським перевізником. Комісія приймає рішення щодо відкриття маршруту відповідно до статті 44 Закону (2344-14) та п. 65 Правил (176-97-п). Мінінфраструктури України на підставі рішення Комісії:

- затверджує паспорт маршруту;

- надсилає компетентному органу іноземної держави, де міститься кінцевий пункт маршруту, відповідно до вимог міжнародної угоди про автомобільні перевезення заяву про відкриття міжнародного маршруту з проханням про одержання відповідного дозволу на здійснення міжнародних перевезень пасажирів територією іноземної держави;

- у разі отримання такого дозволу надсилає компетентним органам іноземних держав, територією яких мають здійснюватися перевезення, відповідно до вимог міжнародних угод про автомобільні перевезення заяви про одержання від них відповідних дозволів на здійснення транзитних перевезень пасажирів територією цих іноземних держав;

- надсилає компетентним органам іноземних держав дозволи на здійснення міжнародних перевезень пасажирів іноземними пасажирськими перевізниками територією України;

- узгоджує з Адміністрацією Держприкордонслужби, Держмитслужбою та МВС час і пункт перетину державного кордону та затверджує графік перетину державного кордону при здійсненні міжнародних регулярних перевезень; Кількість дозволів на здійснення міжнародних перевезень пасажирів визначається за схемою – на кожний день відправлення автобуса по одному дозволу та три дозволи у резерві.

**Термін дії дозволу** на виконання перевезень територією України за маршрутом, що відкривається, – **три роки.**

Термін прийняття рішення Комісією щодо відкриття маршруту становить не більше двох тижнів від дня подання заяви. Мінінфраструктури України повідомляє пасажирського перевізника про прийняте рішення щодо відкриття маршруту в письмовій формі. Внесення змін щодо функціонування міжнародного маршруту. Внесення змін щодо функціонування маршруту (зміна схеми маршруту, розкладу руху, тарифів, перевізника) здійснюється у порядку, передбаченому для організації відкриття маршруту.

Зміни щодо функціонування маршруту в межах терміну дії дозволу, наданого перевізнику, затверджуються Мінінфраструктури України. Продовження дії дозволу на міжнародні регулярні перевезення. Перелік документів для продовження дії дозволу, які пасажирський перевізник подає до Мінінфраструктури України:

- заява про продовження дії дозволу, до якої крім документів, передбачених

Порядком проведення конкурсу на перевезення пасажирів на автобусних маршрутах загального користування, затвердженим постановою Кабінету Міністрів від 29 січня 2003 р. №139 (139-2003-п), додаються:

- копії угод про спільну діяльність з іноземним перевізником (додаток 14 до Наказу Мінтрансу від 21.01.1998 №21 (z0257-98), зареєстрованого в Міністерстві юстиції 22.04.1998 за №257/2697) та автостанціями (додаток 16 до Наказу Мінтрансу від 21.01.1998 №21, зареєстрованого в Міністерстві юстиції 22.04.1998 за №257/2697) на наступний термін;

- список автобусів, що будуть використовуватись, у т.ч.;

- копія діючого дозволу на виконання міжнародних перевезень;

- копії ліцензійних карток на кожний автобус за списком;

- копії свідоцтв про проходження водіями спеціальних курсів міжнародних перевезень;

- підтвердження відповідності автобуса умовам перевезень (на кожний автобус за списком);

- рекомендація громадської організації транспортного профілю (подається за бажанням перевізника).

Документи для продовження дії дозволу подаються не пізніше як за три місяці до закінчення терміну дії наявного дозволу. Підставою для продовження дії дозволу на виконання міжнародних перевезень територією України для іноземного перевізника є:

- заява компетентного органу іноземної держави відповідно до вимог міжнародних угод про автомобільні перевезення; - копія діючого дозволу на виконання міжнародних перевезень;

- копія діючого розкладу руху.

Рішення щодо продовження строку дії дозволу на міжнародні регулярні пасажирські перевезення приймаються Комісією за заявами перевізників протягом двох тижнів з дня їх надходження до Мінінфраструктури України. Мінінфраструктури України, у разі прийняття рішення продовжити дію дозволу: - надсилає компетентному органу іноземної держави, де міститься кінцевий пункт маршруту відповідно до вимог міжнародної угоди про автомобільні перевезення заяву про продовження дії дозволу з проханням про одержання від неї відповідного дозволу на здійснення міжнародних перевезень пасажирів територією іноземної держави;

- у разі отримання такого дозволу надсилає компетентним органам іноземних держав, територією яких мають здійснюватись перевезення, відповідно до вимог міжнародних угод про автомобільні перевезення заяви про одержання від них відповідних дозволів на здійснення транзитних перевезень пасажирів територією цих іноземних держав;

- укладає договір про виконання міжнародних регулярних перевезень з українським перевізником;

- видає дозволи українським перевізникам на виконання міжнародних перевезень територією України та іноземних держав.

Кількість дозволів на здійснення міжнародних перевезень пасажирів визначається за схемою – ***на кожний день відправленій автобуса по одному дозволу та три дозволи у резерві.*** Заява про продовження дії дозволу відхиляється у разі:

- порушення вимог до організації міжнародних перевезень пасажирів; - відсутності у перевізника резервних автобусів; - систематичного порушення перевізником законодавства про автомобільний транспорт.

**1.7. Організація міжнародних спеціальних регулярних перевезень.** Перелік документів з організації спеціальних регулярних міжнародних перевезень, які пасажирський перевізник подає до Мінінфраструктури України:

- заява про намір відкриття маршруту, до якої додаються, наступні документи:

- інформація про кількість та дати (за відправленням з України) виконання рейсів;

- довідка перевізника про категорію пасажирів, яким будуть надаватись транспортні послуги на міжнародному спеціальному регулярному маршруті.

Мінінфраструктури України може запросити іншу інформацію, не заборонену чинним законодавством, яка стосується перевізника чи маршруту, що відкривається. Заява перевізника розглядається в термін, який становить не більше семи днів від дня подання заяви.

Заява про намір відкриття маршруту міжнародних спеціальних регулярних перевезень ***відхиляється*** у разі:

- порушення вимог до організації міжнародних перевезень пасажирів; - порушення вимоги використання переліку доріг, якими прокладені міжміські, міжобласні маршрути перевезення пасажирів;

- відсутності у перевізника резервних автобусів;

- порушення перевізником законодавства про автомобільний транспорт протягом останнього року.

Мінінфраструктури України повідомляє перевізника про прийняте рішення щодо відкриття маршруту спеціальних регулярних міжнародних перевезень у письмовій формі. У разі відхилення заяви перевізник повідомляється із зазначенням підстав для такого рішення. У разі прийняття Комісією рішення про відкриття маршруту міжнародних спеціальних регулярних перевезень: Мінінфраструктури України затверджує схему міжнародного маршруту та розклад руху та видає дозвіл на міжнародні спеціальні регулярні перевезення автомобільним транспортом перевізнику.

До дозволу на спеціальні регулярні міжнародні перевезення автомобільним транспортом додаються затверджені Мінінфраструктури України:

- схема міжнародного маршруту;

- розклад руху автобусів;

- кількість та дати (за відправленням з України) виконання рейсів.

Термін дії дозволу на спеціальні регулярні міжнародні перевезення – до трьох років. У разі зміни визначеної кількості та дат здійснення рейсів перевізник зобов’язаний повідомити Мінінфраструктури України. Термін розгляду заяви про намір відкриття маршруту міжнародних спеціальних регулярних перевезень не повинен перевищувати трьох тижнів.

***Закриття маршруту.*** Рішення про закриття маршруту регулярних чи спеціальних регулярних міжнародних перевезень приймає Комісія у разі:

- відповідного звернення пасажирського перевізника з обґрунтуванням причини закриття маршруту;

- порушення вимог до організації міжнародних перевезень пасажирів;

- систематичного порушення перевізником законодавства про автомобільний транспорт.

У разі закриття міжнародного маршруту пасажирський перевізник повинен: - звернутися до Мінінфраструктури України не пізніше ніж за 3 місяці до припинення руху на маршруті; - повернути в Мінінфраструктури України дозвіл на регулярні чи спеціальні регулярні міжнародні перевезення у термін не пізніше двох тижнів після припинення руху на маршруті.

У разі ***закриття міжнародного маршруту*** Мінінфраструктури України:

- інформує про це компетентний орган іноземної держави або опрацьовує з ним можливий варіант виконання перевезень іншим українським перевізником;

- надає цю інформацію обласним автоуправлінням не пізніше двох тижнів до встановленого терміну припинення руху автобусів.

**Організація нерегулярних та маятникових міжнародних перевезень.**

Нерегулярні та маятникові перевезення, які здійснюються з використанням українськими перевізниками та іноземними перевізниками шляхових листів груп пасажирів, звільняються від дозволів, якщо інше не передбачене міжнародними угодами. З використанням пасажирськими перевізниками шляхових листів груп пасажирів здійснюються нерегулярні та маятникові перевезення у разі:

а) поїздки «з зачиненими дверима», коли той самий автобус здійснює перевезення тієї ж самої групи пасажирів протягом поїздки та для їх доставки назад на місце відправлення (місце відправлення є на території реєстрації транспортного засобу);

б) перевезення, що передбачає пряму поїздку з пасажирами та зворотну поїздку без пасажирів (місце відправлення є на території реєстрації транспортного засобу);

в) перевезення, що передбачає пряму поїздку без пасажирів і посадку всіх пасажирів зворотного рейсу в одному й тому ж місці за наявності однієї з таких умов:

- пасажири складають групу, що була сформована згідно з договором перевезень;

- пасажири попередньо були доставлені тим самим перевізником за умов, визначених у пункті «б» цього Порядку, на територію іноземної держави, де вони знову здійснили посадку і прямують на територію України;

- пасажири були запрошені здійснити поїздку на територію іншої держави, і вартість транспортування сплачується особами, що зробили запрошення (такі пасажири повинні складати групу, яка не була сформована виключно з метою здійснення саме цієї поїздки і яку буде доставлено на територію України);

г) поїздки автобусів без пасажирів, що використовуються виключно для повернення пошкодженого автобуса, що здійснював міжнародні нерегулярні чи маятникові перевезення або групи пасажирів, яка перевозилась цим автобусом.

Журнал реєстрації шляхових листів груп пасажирів має містити відривні шляхові листи груп пасажирів (по два примірники кожен) у кількості 25 одиниць. Журнал реєстрації шляхових листів груп пасажирів та його складові шляхові листи груп пасажирів повинні мати номер.

Шляхові листи груп пасажирів також повинні бути пронумеровані послідовно від 1 до 25. За дорученням Мінінфраструктури України Укртрансбезпеки видає журнал реєстрації шляхових листів груп пасажирів перевізнику з реєстрацією у відповідному журналі. Передавання журналу реєстрації шляхових листів іншому перевізнику забороняється. Шляховий лист групи пасажирів має складатись перевізником перед початком рейсу у двох примірниках для кожної поїздки. Перший примірник шляхового листа групи пасажирів повинен зберігатись в автобусі протягом поїздки, для якої він складений, а другий – у книзі реєстрації шляхових листів груп пасажирів у перевізника. При підготовці шляхового листа групи пасажирів перевізник може використовувати попередньо складений список пасажирів, який додається до шляхового листа групи пасажирів. У цьому разі на попередньо складеному списку пасажирів наводиться прізвище водія, назва перевізника та підпис перевізника, який скріплюється печаткою. Відповідальність за достовірність даних у шляховому листі групи пасажирів покладається на перевізника. Для одержання журналу реєстрації шляхових листів груп пасажирів на заміну використаного перевізник повинен повернути використаний журнал в Мінінфраструктури України.

**Перелік документів** для отримання дозволу на ***міжнародні нерегулярні*** перевезення, які український перевізник подає до Мінінфраструктури України:

- заява про отримання дозволу, до якої додаються:

- проект схеми міжнародного маршруту;

- проект графіка роботи та відпочинку водіїв;

- копія договору про виконання міжнародних нерегулярних чи маятникових автомобільних перевезень пасажирів;

- копії свідоцтв про проходження водіями спеціальних курсів міжнародних перевезень;

- копія ліцензії на право надання послуг з міжнародних перевезень пасажирів автомобільним транспортом та ліцензійної картки на автобус;

- підтвердження відповідності автобуса умовам перевезень (на кожний автобус за списком);

- рекомендація громадської організації транспортного профілю (подається за бажанням перевізника).

Документи для отримання дозволу на міжнародні нерегулярні перевезення подаються не пізніше ніж за сім днів до їх виконання. Термін розгляду заяви про отримання дозволу не повинен перевищувати семи днів.

Мінінфраструктури України: - затверджує схему маршруту;

- надсилає компетентним органам іноземних держав відповідно до вимог міжнародних угод про автомобільні перевезення заяви про одержання від них відповідних дозволів на здійснення нерегулярних міжнародних перевезень пасажирів територією іноземних держав, в тому числі і на транзитні перевезення;

- передає компетентним органам іноземних держав дозволи на здійснення нерегулярних міжнародних перевезень пасажирів іноземними пасажирськими перевізниками територією України, в тому числі і на транзитні перевезення.

За дорученням Мінінфраструктури України Укртрансбезпеки:

- видає перевізнику дозвіл на міжнародні нерегулярні перевезення, до якого додається схема міжнародного маршруту, затверджена Мінінфраструктури України;

- здійснює реєстрацію дозволу на міжнародні нерегулярні перевезення. Дозвіл на міжнародні нерегулярні перевезення дійсний на одну поїздку.

Використані дозволи на міжнародні нерегулярні перевезення підлягають поверненню в Укртрансбезпеки. Нарешті, повернемося до теоретично-графічного опису побудови оптимальних маршрутних систем у міському і приміському сполученнях (див. п.п. 1.8, 1.9 та 2.4) та розглянемо особливості формування пасажиропотоків на міжміських та міжнародних маршрутах до яких слід віднести те, що специфічність даних видів перевезень проявляється в відмінностях структурної побудови графа та матриці транспортних зв'язків, яке має місце (на відміну від міських і приміських перевезень) при обслуговуванні пасажирів на автостанціях та митних постах (табл. 7.2).

Це пояснюється тим, що граф та матриця транспортних зв'язків до прибуття автобуса на автостанцію та митницю пов'язана з додатковим супутнім транспортним обслуговуванням пасажирів. В даному випадку переконливе ствердження, що одна і та ж кількість рейсів може обслуговуватись як однією, так і кількома квитковими касами та пропускними постами на митниці. Цей висновок підтверджує доцільність застосування логістики на пасажирському транспорті, так як в міжміському та міжнародному сполученнях поряд з транспортною роботою важливе місце займає транспортне обслуговування населення на автостанціях та митницях.

**Контрольні запитання 1.**

Наведіть та охарактеризуйте класифікацію міжміських маршрутів.

2. Наведіть та охарактеризуйте особливості організації та управління на міжміськихмаршрутах.

3. Як здійснюється організація праці водіїв, які працюють на міжміських та міжнародних маршрутах?

4. Як будуються схеми руху автобусів та графіки роботи водіїв на міжміських та міжнародних маршрутах?

5. Які особливості складання розкладів руху автобусів на міжміських та міжнародних маршрутах?

6. Охарактеризуйте технологічний процес роботи автовокзалу.

7. У чому полягають особливості технології автобусних перевезень в міжнародному сполученні?

8. Якими міжнародними та національними нормами регулюється режим праці і відпочинку водіїв при виконанні міжнародних рейсів?

9. Який клас автобусів повинен здійснювати перевезення на міжміських та міжнароднихмаршрутах?

10. Як здійснюється регулювання договірних відносин при здійсненні міжнародних автомобільних перевезеннях пасажирів і багажу?

11. Які вимоги пред’являються до регулювання режимів праці та відпочинку екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення?

12. Як здійснюється організація міжнародних автомобільних перевезень пасажирів в країнах СНД?

13. У якому порядку проводиться організація регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні?

14. Наведіть та охарактеризуйте діаграму розподілу обсягів туристичних перевезень за місяцями року.

15. Наведіть та охарактеризуйте особливості інформаційного забезпечення автовокзалів щодо обслуговування пасажирів міжміського та міжнародного сполучень.

16. Наведіть та охарактеризуйте перелік документів, який повинен мати резидент України.

17. Наведіть та охарактеризуйте перелік документів, який повинен мати нерезидент України.

18. Хто визначає порядок оформлення та видачу дозволів на проїзд територією іноземних держав?

19. Хто і як визначає порядок організації регулярних, нерегулярних та маятникових (човникових) перевезень пасажирів у міжнародному сполученні?

20. Наведіть та охарактеризуйте функції контролю за здійсненням міжнародних перевезень пасажирів.

21. Які вимоги до професійної кваліфікації персоналу, який забезпечує виконання міжнародних перевезень пасажирів та хто його повинен підтверджувати?

22. Хто і як має право розглядати скарги про стягнення за порушення у вигляді штрафів?

23. Наведіть та прокоментуйте основні положення КААП.

24. Яка інформація зазначається у квитку, який видається пасажиру?

25. Наведіть права та обов’язки перевізника, який здійснює міжнародні перевезення пасажирів.

26. Розгляньте та прокоментуйте основні положення ЄУТР.

27. Наведіть та прокоментуйте згідно ЄУТР періоди керування автобусом, перерви та періоди відпочинку водіїв, які виконують перевезення пасажирів.

28. Яким вимогам повинен відповідати контрольний пристрій, який встановлюється в автобус?

29. До яких міжнародних пасажирських перевезень застосовується угода INTERBUS?

30. Опишіть та прокоментуйте основні положення КМАПП.

31. Чим відрізняється концепції КАМП та КМАПП?

32. Наведіть та прокоментуйте основні положення “Порядок організації регулярних, нерегулярних та маятникових (човникових) перевезень пасажирів у міжнародному сполученні”.

33. Хто входить до складу Комітету з розгляду звернень українських перевізників та компетентних органів іноземних держав про відкриття, закриття міжнародних маршрутів та які питання вони розглядають?

34. Наведіть перелік вимог щодо формування маршрутів міжнародних регулярних перевезень пасажирів у міжнародному сполученні.

35. Наведіть та прокоментуйте перелік документів, які подає до Міністерства інфраструктури України перевізник?

36. Наведіть та прокоментуйте строк дії дозволу на регулярні спеціальні перевезення.

37. Наведіть та прокоментуйте процедуру внесення змін до умов функціонування регулярних спеціальних міжнародних маршрутів.

38. Наведіть різницю в побудові маршрутних систем в приміському та міжміському сполученнях.

39. Як практично трансформується вислів «час народжує простір, простір же вбиває час» стосовно побудови транспортних систем пасажирських перевезень?

**Література:**

1. Закон України “Про приєднання України до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів і багажу” (КАПП) від 15 грудня 2004 року N 2239-ІУ.

2. Закон України “Про приєднання України до Європейської угоди щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення” (ЄУТР) від 7 вересня 2005 року №2819-ІУ.

3. Закон України “Про приєднання до конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу” (КМАПП) від 08.04.99 №581-XIV.

4. Ігнатенко О.С. Міжнародні перевезення і транспортне право / П.Р. Левковець, В.С. Марунич, А.М. Ткаченко, О.С. Ігнатенко // Підручник – 3-є видання, виправлене та доповнене. – К., 2006.

5. Наказ Міністерства транспорту України від 09.02.2004 №75 “Порядок організації регулярних, нерегулярних і маятникових перевезень пасажирів автомобільним транспортом у міжнародному сполученні” (зі змінами та доповненнями № 278 (z1234-16) від 16.08.2016).

6. Постанова КМУ від 18 лютого 1997 р. № 176 “Правила надання послуг пасажирського автомобільного транспорту” (зі змінами та доповненнями № 100 (100-2016-п ) від 04.02.2016).

7. Ткаченко А.М. Ігнатенко О.С, Левковець П.Р. Державне регулювання у сфері міжнародних пасажирських перевезень. Навчальний посібник. К.:2007. – 294с.