

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра управління вантажною і комерційною роботою

**ВАНТАЖНІ І КОМЕРЦІЙНІ ОПЕРАЦІЇ
В МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

Конспект лекцій

Частина 1

Харків - 2014

Вантажні і комерційні операції в міжнародних перевезеннях: Конспект лекцій / А.М. Котенко, В.І. Шевченко,

П.С. Шилаєв, А.В. Світлична. – Харків: УкрДАЗТ, 2014. – Ч. 1.
– 56 с.

Даний конспект лекцій розкриває тему «Організації вантажних і комерційних операцій в міжнародних перевезеннях». Наведено основні положення і особливості планування перевезень у прямому змішаному сполученні, експортних, імпорتنих і транзитних вантажів, особливості приймання і оформлення перевезень вантажів, розрахунки за перевезення, відповідальність залізниць у міжнародному сполученні. Даний конспект лекцій може використовуватися як теоретичне джерело при написанні розділу аналізу магістерської роботи за відповідною темою.

Рекомендується для студентів спеціальності «Організація перевезень і управління на транспорті» (залізничний транспорт) всіх форм навчання.

Іл. 2, табл. 1, бібліогр.: 4 назв.

Конспект лекцій розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною і комерційною роботою 04 лютого 2013 р., протокол № 10.

Рецензент

доц. В.В. Кулешов

ВАНТАЖНІ І КОМЕРЦІЙНІ ОПЕРАЦІЇ В МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕННЯХ

Конспект лекцій

Частина 1

Відповідальний за випуск Світлична А.В.

Редактор Ібрагімова Н.В.

Підписано до друку 05.03.13 р.

Формат паперу 60x84 1/16. Папір писальний.

Умовн.-друк.арк. 2,25. Тираж 50. Замовлення №

Видавець та виготовлювач Українська державна академія залізничного транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха, 7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 2874 від 12.06.2007 р.

**УКРАЇНСЬКА ДЕРЖАВНА АКАДЕМІЯ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

Кафедра “Управління вантажною і комерційною роботою”

А. М. Котенко, В. І. Шевченко, П. С. Шилаєв, А.В. Світлична

**ВАНТАЖНІ І КОМЕРЦІЙНІ ОПЕРАЦІЇ В МІЖНАРОДНИХ
ПЕРЕВЕЗЕННЯХ**

**Конспект лекцій
з дисципліни**

***«ВАНТАЖНІ І КОМЕРЦІЙНІ ОПЕРАЦІЇ В МІЖНАРОДНИХ
ПЕРЕВЕЗЕННЯХ»***

Частина 1

Харків 2013

Котенко А.М., Шевченко В.І., Шилаєв П.С., Світлична А.В.
Вантажні і комерційні операції в міжнародних перевезеннях: Конспект лекцій. – Харків: УкрДАЗТ, 2013. – 56 с.

Даний конспект лекцій розкриває тему «Організації вантажних і комерційних операцій в міжнародних перевезеннях». Наведено основні положення і особливості планування перевезень у прямому змішаному сполученні, експортних, імпорتنих і транзитних вантажів, особливості приймання і оформлення перевезень вантажів, розрахунки за перевезення, відповідальність залізниць у міжнародному сполученні. Даний конспект лекцій може використовуватися як теоретичне джерело при написанні розділу аналізу магістерської роботи за відповідною темою.

Рекомендується для студентів спеціальності «Організація перевезень і управління на транспорті» (залізничний транспорт) всіх форм навчання.

Іл. 2, табл. 1, бібліогр.: 4 назв.

Конспект лекцій розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри «Управління вантажною і комерційною роботою» 04 лютого 2013 р., протокол № 10.

Рецензент
доц. В.В. Кулешов

ЗМІСТ

Лекція 1. Основні положення.....	4
1.1 Поняття міжнародних перевезень.....	4
1.2 Поняття та класифікація міжнародних організацій.....	7
1.3 Міжнародні транспортні угоди.....	10
1.4 Класифікація міжнародних перевезень.....	16
1.5 Міжнародні морські перевезення.....	17
1.6 Міжнародні повітряні перевезення.....	23
1.7 Міжнародні автоперевезення.....	26
1.8 Міжнародні залізничні перевезення.....	28
1.9 Договір "змішаного" перевезення вантажів.....	32
Лекція 2. Особливості планування перевезень у прямому змішаному сполученні, експортних імпортних і транзитних вантажів.....	34
2.1 Планування перевезень вантажів у межах країн СНД та Балтії.....	34
2.2 Планування перевезень експортних, імпортних і транзитних вантажів.....	36
2.3 Порядок відкриття робочого місця користувача АС МЕСПЛАН.....	40
2.4 Порядок роботи відправника в АС МЕСПЛАН.....	41
Лекція 3. Особливості приймання і оформлення перевезень вантажів у міжнародному сполученні».....	43
3.1 Види відправок у міжнародних сполученнях.....	43
3.2 Склад та оформлення міжнародної транспортної документації.....	44
3.3 Залізнична накладна (накладна УМВС).....	45
Лекція 4. Розрахунки за перевезення вантажів у міжнародному сполученні.....	46
4.1 Алгоритм розрахунку за міжнародні вантажні перевезення..	46
Лекція 5. Відповідальність залізниць у міжнародному сполученні.....	51
5.1 Комерційні акти в міжнародних сполученнях.....	51
5.2 Межі відповідальності залізниць у міжнародних сполученнях.....	51

5.3 Правила пред'явлення претензій і подання позовів у міжнародних сполученнях.....	52
Список літератури.....	56

ЛЕКЦІЯ 1. Основні положення

1.1 Поняття міжнародних перевезень

Транспорт — одна з найважливіших галузей суспільного виробництва, що покликана задовольняти потреби населення та інших галузей суспільного виробництва в перевезеннях. Розвиток і вдосконалення транспорту здійснюються відповідно до національної програми з урахуванням його пріоритету та на основі досягнень науково-технічного прогресу і забезпечуються державою (ст. 1 Закону України «Про транспорт» від 10 листопада 1994 р.) [1].

Згідно зі ст. 21 зазначеного Закону єдина транспортна система України охоплює транспорт загального користування (залізничний, морський, річковий, автомобільний і авіаційний, а також міський електротранспорт, у тому числі метрополітен), промисловий залізничний транспорт, відомчий транспорт, трубопровідний транспорт, шляхи сполучення загального користування.

Транспорт має обслуговувати всі галузі суспільного виробництва. За допомогою транспортних засобів суб'єкти господарювання надають два різновиди послуг: перевезення вантажу, пасажирів та їхнього багажу, а також транспортування нафти, природного газу, електроенергії тощо.

Міжнародними вважаються перевезення вантажів і пасажирів між двома чи кількома державами. Вони виконуються на умовах, що встановлені укладеними цими державами міжнародними угодами (транспортними конвенціями).

Російський правознавець О.М. Садіков зазначає, що доставка вантажів і пасажирів на територію іноземної країни може мати місце у двох різних за своїми юридичними умовами ситуаціях: а) у разі відсутності угоди стосовно міжнародного сполучення та б) за наявності двосторонньої або багатосторонньої угоди щодо даного питання. Від цих обставин залежить правовий режим перевезень між сторонами. На

залізничному транспорті, у разі відсутності угоди відносно міжнародного сполучення, перевезення за кордон повинні здійснюватися після укладення кількох договорів перевезення за правилами законодавства країн-учасниць перевезень. На інших видах транспорту (автомобільному, морському, повітряному) транспортні засоби однієї країни можуть пересікати державний кордон лише за наявності відповідного дозволу компетентних органів іншої держави. Для усунення будь-яких ускладнень практика пішла шляхом укладення міжнародних угод для міжнародних перевезень вищевказаними різновидами транспорту. Вчений дійшов висновку, що міжнародним перевезенням (міжнародному сполученню) властива не одна, а дві ознаки: вони здійснюються, по-перше, між двома та більше країнами і, по-друге, на умовах, встановлених міжнародними угодами. При цьому, однак, слід мати на увазі й ту обставину, що сполучення між країнами можуть практично здійснюватися й без укладення міжнародних угод – на підставі норм внутрішнього права.

На нормативному (національному) рівні нема загального визначення поняття «міжнародні перевезення», ми можемо зустріти в окремих конвенціях лише визначення міжнародних перевезень, що здійснюються тими чи іншими різновидами транспорту. Спробу їх узагальнити було зроблено у підручнику з міжнародного приватного права Ю.Г. Федосєєвої. Авторка пропонує під міжнародними перевезеннями розуміти переміщення вантажів або пасажирів, що здійснюються за допомогою будь-якого виду транспорту, якщо таке переміщення має міжнародний характер: місце відправлення та місце призначення знаходяться на території різних країн або саме переміщення здійснюється на території іноземної країни, а також інші аналогічні ситуації.

Нарешті, хотілося б сконцентрувати увагу на співвідношенні таких понять, як «договір міжнародного перевезення» та «зовнішньоекономічний договір». Лише ті договори міжнародного перевезення за своєю правовою природою є зовнішньоекономічними, за якими надаються транспортно-експедиційні послуги. У деяких транспортних конвенціях, присвячених міжнародним перевезенням вантажів

тим чи іншим видом транспорту, безпосередньо зазначено, що їхні норми не поширюються на правовідносини, які випливають з укладення договорів стосовно перевезення обладнання, меблів з метою переїзду і т. ін.

Крім того, навіть договори міжнародного характеру на надання транспортно-експедиційних послуг мають істотну відмінність від інших зовнішньоекономічних договорів. Як з нормативного, так і з наукових визначень зовнішньоекономічного договору випливає, що його суб'єктами (сторонами) є комерційні підприємства, розміщені в різних країнах. Деякі вчені, моделюючи визначення тих чи інших різновидів договорів міжнародного перевезення, що мають зовнішньоекономічну природу, використовують саме цей критерій. Так, наприклад, І.А. Діковська при визначенні договору повітряного чартеру в міжнародному приватному праві зазначила, що показниками міжнародного характеру договору повітряного чартеру може бути різна національна належність сторін договору чи розташування на території різних країн пункту відправлення та пункту призначення чартерного перевезення або, якщо пункт відправлення та пункт призначення розміщені на території однієї країни, узгоджена зупинка на території іншої країни.

Ознака національної належності сторін договору як для зовнішньоекономічних договорів на транспортне експедирування, так і для договорів щодо міжнародного перевезення пасажирів не має ніякого значення. Вирішальним у даній ситуації є факт укладення договору перевезення, який передбачає перетинання кордонів не менш як двох країн і відповідно до положень якого пункт відправлення та пункт призначення розміщені на території різних країн або (та) передбачається транзитна зупинка на території іншої країни. Отже, лише юридичний факт — укладення договору відповідного змісту (безальтернативно) у даному випадку виступає як «іноземний елемент».

Особливістю регулювання правовідносин, пов'язаних зі здійсненням міжнародних перевезень, є те, що для їх регулювання використовують в основному конвенції та двосторонні угоди щодо міжнародного сполучення, які містять

уніфіковані матеріальні та колізійні норми. Разом з тим слід зазначити, що питома вага матеріальних норм як у міжнародних, так і внутрішніх актах, присвячених врегулюванню проблем міжнародних перевезень, є набагато більшою порівняно з колізійними. Отже, у даному випадку головним методом правового регулювання виступає матеріально-правовий; за допомогою колізійного методу вирішуються окремі питання, які неможливо вирішити шляхом уніфікації матеріальних норм.

У цілому у сфері міжнародних перевезень використовуються такі види колізійних прив'язок: закон місця відправлення пасажирів (вантажу), закон прапора, закон місця реєстрації судна (транспортного засобу), закон країни призначення, транзиту, закон країни-перевізника, а також принцип автономії волі.

Усі міжнародні акти, які так чи інакше стосуються питань міжнародної транспортної політики, можна поділити на два масиви: по-перше, це міжнародні акти загального характеру, в яких передбачено загальні напрямки щодо співробітництва в галузі транспортної політики, закріплено статус міжнародних транспортних організацій, врегульовано правила руху тощо; по-друге, це міжнародні акти, які безпосередньо спрямовані на гармонізацію національного законодавства у галузі міжнародних перевезень пасажирів, їхнього багажу та вантажів за допомогою різних видів транспорту: морського, повітряного, залізничного, автомобільного, водного, а також змішаних перевезень.

1.2 Поняття та класифікація міжнародних організацій

З історії міжнародного права відомо, що тільки в середині XIX ст. під впливом об'єктивних потреб розвитку системи міжнародних відносин з'явилися постійно діючі міжнародні організації — так звані міжнародні адміністративні союзи. Вони являли собою міждержавні організації з вузькою компетенцією, яка охоплювала, зокрема, питання міжнародного співробітництва у таких спеціальних галузях, як транспорт, пошта, зв'язок та ін. Організаційна структура цих міжнародних адміністративних союзів була слабо розвинутою.

З прискоренням науково-технічної революції, інтенсифікації міжнародних економічних, науково-технічних, культурних та інших зв'язків роль і значення міжнародних міжурядових організацій неухильно зростали, збільшувалася і їх кількість. Це стало характерною рисою світу другої половини ХХ ст. Створення і діяльність міжнародних організацій регулюються загальновизнаними міжнародно-правовими принципами і нормами.

У юридичній літературі й офіційних міжнародних документах поняття «міжнародна організація» традиційно використовується і щодо міжнародних міжурядових (міждержавних) організацій (ММУО), і щодо міжнародних неурядових організацій (МНУО), хоча вони відрізняються за багатьма критеріями, у першу чергу за природою та правовим статусом. Далі йтиметься про ММУО.

Говорячи про поняття міжнародної організації, слід зазначити, що в міжнародно-правовій літературі та міжнародній практиці нерідко вживається узагальнюючий термін "міжнародний орган". Він охоплює три різні інститути міжнародного права, за допомогою яких реалізується реальне міжнародне співробітництво суверенних держав. До них належать міжнародні конференції; міжнародні комісії і комітети; міжнародні організації.

Відомо, що першими серед зазначених інститутів були міжнародні конференції. Вони ведуть свій початок від конгресів монархів XVII-XIX ст., що мали на меті післявоєнне врегулювання відносин між державами. Поява міжнародних комісій належить до XIX ст., пов'язана з забезпеченням судноплавства і рибальства на міжнародних ріках, із діяльністю санітарних комісій і т. п.

На відміну від інститутів міжнародних конференцій, міжнародних комісій і комітетів, інститут міжнародних міждержавних організацій своїми головними невід'ємними інституційними елементами має:

- договірну основу;
- постійний характер діяльності;
- внутрішньорганізаційний механізм.

Поряд із зазначеними невід'ємними інституційними елементами міжнародної організації необхідно звернути увагу також на додаткові ознаки (елементи), що становлять само поняття міжнародної організації. До них слід віднести:

- наявність певних цілей;
- самостійні права (та обов'язки), відмінні від прав (та обов'язків) держав-членів;
- заснування відповідно до міжнародного права;
- поважання суверенітету держав-членів;
- міжнародну правосуб'єктність.

Виходячи з названих ознак (елементів) міжнародної організації можна дати таке її визначення.

Міжнародна (міждержавна) організація — це об'єднання держав, створене на основі міжнародного договору для виконання певних цілей, що має систему постійно діючих органів, які володіють міжнародною правосуб'єктністю, і засноване відповідно до міжнародного права.

Говорячи про класифікацію міжнародних міжурядових організацій, слід звернути увагу на ту обставину, що вона неоднозначна. У сучасній міжнародній системі існують різні за значенням, реальною вагою і формальними ознаками міжнародні міжурядові організації.

Міжнародні організації поділяються:

- 1) на універсальні (всесвітні) ММУО (ООН, Ліга Націй);
- 2) спеціалізовані установи ООН. До них належать Міжнародна організація праці (МОП), Міжнародний союз електрозв'язку (МСЕ), Всесвітній поштовий союз (ВПС), Організація Об'єднаних Націй з питань освіти, науки і культури (ЮНЕСКО), Всесвітня організація охорони здоров'я (ВООЗ), Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО), Міжнародне агентство з атомної енергії (МАГАТЕ), Міжнародний банк реконструкції і розвитку (МБРР), Міжнародний валютний фонд (МВФ) та ін.;

3) регіональні ММУО, серед яких:

- регіональні економічні ММУО: Організація європейського економічного співробітництва (ОЄЕС, 1947 р.), Європейське об'єднання вугілля і сталі (ЄОВС), Європейське

економічне співтовариство ("Спільний ринок"), Європейська асоціація вільної торгівлі (ЄАВТ) та ін.;

- регіональні військово-політичні ММУО: Організація Північноатлантичного договору (НАТО), Союз Таїланду, Філіппін і Пакистану (СЕАТО) та ін.;

- регіональні економічно-політичні ММУО: Організація американських держав (ОАД), Ліга арабських держав (ЛАД), Організація африканської єдності (ОАЄ), Організація центральноамериканських держав (ОЦАД), Центральнаамериканський спільний ринок (ЦАСР).

За характером повноважень:

- міждержавні організації, основне завдання яких полягає у забезпеченні співробітництва держав-членів;

- організації наднаціонального характеру, органи яких одержують від держав-членів деякі суверенні повноваження. Зокрема з визначених питань вони можуть приймати рішення, що прямо зобов'язують їх виконання фізичними і юридичними особами держав-членів (Європейський Союз, деякі спеціалізовані установи ООН (МСЕ, МОЦА), рішення яких, по суті, є обов'язковими для держав-членів. В іншому випадку втрачається сенс діяльності цих організацій.

1.3 Міжнародні транспортні угоди

Питання міжнародних транспортних перевезень – одні з найскладніших у міжнародному комерційному праві. Перевезення товарів – справа, пов'язана з ризиком. Перевізники завжди прагнули максимально обмежити свою відповідальність. З іншого боку, вантажовідправники мають договірні зобов'язання перед своїми покупцями і теж прагнуть зменшити ризик втрати або псування перевезених товарів. Безумовно, якоюсь мірою рішенням цих проблем могло б стати страхування. Але з економічного погляду справа полягає в тому, що перевізник, розуміючи, що товар застрахований, може поводитися менш обережно, ніж під час перевезення незастрахованого товару. Ризик, таким чином, збільшується, а вартість страховки, що частково залежить від ступеня можливості виникнення страхової події, зростає. Страхова компанія, як правило, намагається

уникнути сплати страховки. Отже, знову виникає конфлікт інтересів. Все це ще більше ускладнює проблему. У таких умовах втручання держави необхідно для вирішення конфлікту інтересів, щоб система транспорту працювала без зайвих ускладнень. Коли перевезення міжнародні, недостатньо втручання тільки однієї держави. Всі держави, що мають відношення до перевезення, повинні втручатися. Якщо заходи втручання будуть різними, це призведе до додаткових ускладнень і проблем з приводу того, право якої країни слід застосовувати. Тому бажано, щоб правила перевезення різних країн були однаковими. Існує чотири види транспорту: водний; автомобільний; залізничний; повітряний.

Такий поділ між різними видами транспорту робиться тому, що правові норми, що регулюють ці перевезення, різні. Юридичні розбіжності виникли через те, що різні види перевезень почали розвиватися в різні історичні епохи. Наприклад, для міжнародних перевезень водний транспорт стали використовувати раніше за інші види транспорту. Водні перевізники були і є, як правило, приватними особами, а залізничний транспорт у більшості країн незабаром після виникнення перейшов у власність держави. Ще один приклад – катастрофа водного судна призводить до більших матеріальних втрат, ніж, наприклад, автомобільна аварія, а отже, і ризик при морських перевезеннях більший. Варто мати на увазі, що часто, щоб перевезти товар до місця призначення, потрібно два або більше видів транспорту.

Водний транспорт. Водні транспортні послуги включають перевезення не тільки відкритим морем, але й ріками і каналами, а також послуги, що надаються морськими перевізниками. Питання права водних перевезень настільки складні й деталізовані, що в цьому пункті неможливо буде навіть стисло зупинитись на всіх його аспектах. Тому зупинимося тільки на деяких основних питаннях водних транспортних послуг, у тому числі на існуючих практичних регулятивних схемах, створених:

- у приватному порядку;
- міжнародних конвенціях або договорах;
- актах внутрішньодержавного законодавства.

Значна увага приділяється тим проблемам, що найбільшою мірою впливають на відносини між перевізником і відправником

вантажу або обмежують право морських перевізників займатися транспортуванням вантажів і пасажирів, хоча в кожній країні існує власне право водних перевезень, в основі такого права будь-якої країни лежить загальна практика.

Контракти на міжнародне морське перевезення вантажів.
У звичайній угоді на морське перевезення вантажів задіяно:

- судно;
- один або декілька договорів фрахту;
- документи, що засвідчують право власності на вантаж.

Страховання вантажів, перевезених по воді. Таке страхування необхідне при відвантаженні товарів значної вартості. Договір страхування може укласти або продавець, або покупець перевезеного товару. Такий договір страхування може належати:

- тільки до окремого вантажу (одноразова страховка);
- до всіх вантажів, що перевозяться на ризик страхувальника.

Міжнародні угоди й організації з права водного транспорту. Існує три основних види міжнародних морських перевізників:

- перевізники в складі міжнародних лінійних конвенцій;
- незалежні перевізники;
- судна "дикого плавання".

Міжнародні лінійні конвенції – це організації, що встановлюють єдині тарифи і правила морського перевезення. Вони складаються з перевізників, що працюють на визначеній території, як, наприклад, конвенція морських перевізників Північної Атлантики (між США і Великою Британією). Міжнародні лінійні конвенції, як правило, встановлюють два рівні тарифних ставок за послуги:

- звичайний;
- контрактний (нижчий від звичайного).

Контрактні тарифні ставки діють для тих вантажовідправників, що уклали з конвенцією договір, за яким взяли на себе зобов'язання користуватися тільки послугами конвенції на весь термін дії договору.

Незалежні перевізники встановлюють тарифи й умови перевезення самостійно і приймають замовлення від будь-яких

вантажовідправників. Як правило, ставки незалежних перевізників на 10 % нижчі ставок членів конвенцій перевізників.

Судна "дикого плавання" не дотримуються якихось встановлених ставок. Перевізник, зазвичай, укладає договір фрахту, за яким на судні резервується певна площа під вантаж. Якщо вантажовідправник своєчасно не скасував замовлення, він повинен заплатити за вантаж у будь-якому випадку, навіть якщо перевізник фактично нічого не перевіз. Судна "дикого плавання" перевозять, як правило, насипні, наливні вантажі.

Міждержавні угоди про відповідальність перевізників. Водні перевізники історично знаходилися в більш вигідному становищі порівняно з вантажовідправниками. Це давало їм можливість "диктувати умови". Наприклад, вони могли в договорах із вантажовідправниками встановлювати занадто низький рівень відповідальності або взагалі відмовлятися везти товари. Через це для водних перевезень дуже важливе втручання держав, насамперед у порядок встановлення межі відповідальності перевізників. Щоб скоординувати заходи різних держав у цій галузі, були укладені міждержавні угоди. Тексти деяких міждержавних угод нерідко використовуються як основа для контрактів на перевезення навіть у тих країнах, що не є учасниками конвенцій про водні перевезення. Конвенція про коносамент (Гаазькі правила). Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Гаазькі правила) 1924 р. встановлює єдині правила про коносамент. Ці правила визначають межі відповідальності перевізника. У 1968 р. були прийняті поправки до конвенції. У новій редакції конвенцію звичайно називають Правила Гаага-Вісбі. У 1978 р. була прийнята Конвенція ООН про міжнародні морські перевезення товарів (Гамбурзькі правила). Багато спеціалістів вважають, що Гаазькі правила вже застаріли. Думки про те, які правила про коносамент потрібно використовувати зараз, розходяться. Вантажовідправники віддають перевагу Гамбурзьким правилам, у той час як серед перевізників і морських страховиків Правила Гаага-Вісбі мають більшу популярність.

Інші угоди про водні перевезення. Існує ще цілий ряд міжнародних багатосторонніх і двосторонніх угод із питань водних транспортних послуг:

- Митна конвенція 1972 р. про міжнародні правила, що запобігають зіткнення на морі;
- Міжнародна конвенція 1972 р. про контейнери;
- Митна конвенція 1972 р. про контейнери;
- Конвенція 1972 р. про запобігання забруднення моря шляхом скидання відходів й інших матеріалів;
- Конвенція ООН 1974 р. про правила поведінки для лінійних конвенцій;
- Конвенція ООН 1969 р. про тоннажні виміри на кораблях;
- Міжнародна конвенція про обмеження відповідальності власників морських суден;
- Конвенція ООН 1982 р. про морське право;
- Міжнародна конвенція 1978 р. про стандарти навчання, сертифікації і нагляд за особами, що працюють на судах.

Автомобільний і залізничний транспорт. З приводу міжнародних автомобільних і залізничних перевезень існує найменша кількість міжнародних угод. Справа в тому, що дорожні перевезення не викликали таких гострих питань про відповідальність, як водні. По-перше, дуже часто автомобілі належали вантажовідправникам. По-друге, нещасні випадки при дорожніх перевезеннях не призводять до таких великих матеріальних втрат, як при водних. По-третє, при дорожніх перевезеннях ризик нещасних випадків менший, ніж при морських.

Щодо залізничних перевезень, то майже у всіх країнах залізниці дуже швидко перейшли у власність держави. Оскільки перевізниками були самі держави, то і розвиток міжнародних правил (у тому числі про відповідальність перевізників) теж відбувався дещо інакше. При розробленні законодавства про торгівлю різних країн часто використовуються типові правила, розроблені міжнародними неурядовими організаціями. Для автомобільних і залізничних перевезень велике значення має проект правил про відповідальність операторів транспортних терміналів, розроблений в ЮНСІТРАЛ. Серед міжнародних угод, які містять правила про автомобільні і залізничні перевезення, варто згадати:

- Конвенцію 1956 р. про контракти міжнародного автомобільного перевезення товарів;

- Конвенцію 1980 р. про контракти міжнародного залізничного перевезення товарів;
- Конвенцію 1980 р. про міжнародні комбіновані перевезення товарів.

Повітряний транспорт. Повітряний транспорт частіше використовується для міжнародного перевезення "технологомістких" товарів, вартість яких дуже висока порівняно з їхньою вагою. До послуг повітряних перевізників звертаються виробники устаткування, якщо їм потрібно замінити частини або механізми, що вийшли із ладу, експортери свіжої або мороженої їжі чи іншої продукції, що швидко псується, і виробники, для яких використання повітряного фрахту знижує загальні витрати. Розширення використання повітряного транспорту було прискорене інноваціями в авіапромисловості. Нові повітряні судна мають велику вантажомісткість, використовують більш ефективно навантажувальне устаткування і можуть доставляти стандартні контейнери і нестандартні вантажі. Технічний рівень аеропортів також став вищим.

Плата за провезення вантажів звичайно здійснюється залежно:

- від ваги вантажу;
- виду товару;
- одиниці вантажу (наприклад від кількості контейнерів).

Серед перешкод, що можуть виникнути в торгівлі послугами в повітряному перевезенні, можна особливо виокремити проблему каботажних перевезень. Каботажним є перевезення між портами, що знаходяться в межах однієї країни. Традиційно, іноземним підприємствам заборонено здійснювати каботажні перевезення або їхнє право на це обмежене.

Інші труднощі:

- відповідальність перевізника за збитки, завдані вантажовідправнику;
- реєстрація судна і його "національна приналежність";
- узгодження маршрутів міжнародних перевезень авіакомпаній різних країн;
- забезпечення безпеки польотів.

У практиці повітряних перевезень багато звичних норм, серед яких слід особливо згадати так звані свободи повітря. Таких свобод п'ять:

- 1) право пролітати над територією іншої країни;
- 2) право приземлятися на території іншої країни для ремонту і до-заправлення;
- 3) право перевозити пасажирів в іншу країну і перевозити їх назад. Цей принцип закріплений у двосторонніх угодах;
- 4) право перевізника однієї сторони брати пасажирів із другої країни і перевозити їх у третю країну;
- 5) право авіакомпанії однієї країни перевозити пасажирів, що є громадянами іншої країни.

Існує багато міжнародних договорів, метою яких є усунення перешкод у торгівлі міжнародними послугами. Серед угод про повітряні перевезення варто згадати:

- Варшавську конвенцію 1929 р. про уніфікацію деяких правил, що мають відношення до міжнародних повітряних перевезень: єдині підстави для подачі позову про відшкодування збитків вантажу або пасажирам із боку перевізника для країн-учасниць; правила визначення випадків, коли перевізник відповідає за збиток вантажу або пасажирам; межі відповідальності перевізника за збитки;

- Чиказьку конвенцію 1944 р.: регулярне здійснення повітряних перевезень в іншу країну неможливе без спеціального дозволу тієї країни. Завдяки укладенню Чиказької конвенції з'явилася практика укладання двосторонніх угод про контроль за повітряними перевезеннями;

- Токійську конвенцію 1963 р. про злочини і деякі інші дії на борту повітряного судна;

- Монреальську конвенцію 1971 р. про припинення незаконних дій, спрямованих проти безпеки цивільної авіації;

- Гаазьку конвенцію 1971 р. про припинення незаконного захоплення повітряних суден;

- двосторонні міжнародні договори про повітряне обслуговування.

1.4 Класифікація міжнародних перевезень

Окрім названих видів міжнародного сполучення (за різновидами транспорту і предметом транспортних операцій) у законодавстві та науковій літературі використано ще й інші критерії, за якими виділено такі різновиди:

- залежно від періодичності транспортних операцій — регулярні перевезення (лінійні) і нерегулярні;

- з урахуванням порядку проходження вантажами та пасажирями прикордонних пунктів — перевезення безперевантажні (безпересадочні) і перевезення вантажні (пересадочні);

- залежно від того, завершується чи ні перевезення на території країни-сусідки, — перевезення сусідні, транзитні та прохідні (кільцеві);

- залежно від того, здійснюється сповіщення на підставі одного чи кількох договорів перевезення, — перевезення прямого сполучення, непрямого (ламаного) сполучення.

Одним з міжнародних актів загального характеру у сфері міжнародної транспортної політики, який має безпосереднє значення для України, є Угода про принципи формування спільного транспортного простору і взаємодії держав-учасниць Співдружності Незалежних Держав у галузі транспортної політики (9 жовтня 1997 р.). Угоду ратифіковано Законом України від 6 жовтня 1999 р. Її метою є створення умов для функціонування спільного транспортного простору та вироблення скоординованої транспортної політики.

Держави-сторони Угоди погодилися провадити політику державної підтримки транспортного комплексу, визначати пріоритетні проекти з узгодженого інвестування, а також створити інтегровані транспортні системи на рівні міжнародних стандартів.

Головною метою всіх конвенцій і договорів, які стосуються міжнародного транспортного сповіщення, є створення безпеки перевезень і спрощення формальностей, а також захист державних інтересів та інтересів осіб, які безпосередньо беруть участь у транспортній операції.

1.5 Міжнародні морські перевезення

Морський транспорт є основним засобом перевезення вантажів. Існують дві форми його експлуатації: трампове судноплавство і лінійне судноплавство.

Трамповими (англ. "tramp" – бурлака) називаються судна, що здійснюють нерегулярні рейси, без чіткого розкладу, і скеровуються судновласниками туди, де з боку фрахтувальників є попит на тоннаж. Трампові судна перевозять в основному масові вантажі: ліс, руду, вугілля, зерно, нафтопродукти й інші вантажі, перевезені навалом або наливом. Більшість трампових суден універсальні і можуть за необхідності перевозити генеральні вантажі – упаковані й неупаковані товарно-штучні вантажі (устаткування, хімікати, апаратуру, металовироби, автомобілі, трактори, вагони, сільськогосподарську техніку). Таким чином, на цих суднах під вантаж може бути надано все судно або його частина, або певні вантажні приміщення.

Договір на перевезення вантажів трамповими суднами укладається у вигляді чартеру (charter, charter-party). Сторонами в чартерному договорі є фрахтувальник (вантажовідправник або його представник) і фрахтовик (перевізник або його представник). Основні пункти чартерного договору такі: час і місце укладення чартеру; повне юридичне найменування сторін (преамбула чартеру); назва й опис судна; право заміни спочатку зазначеного терміну; рід вантажу; місце навантаження і розвантаження; умови навантаження і розвантаження, у тому числі умови оплати демереджу (demurrage) – грошового відшкодування, що сплачується фрахтувальником судновласнику за простій судна під навантажувальними роботами понад установлений у чартері термін, і диспачу (dispatch) – відшкодування, яке виплачується судновласником фрахтувальнику за дострокове завершення вантажних робіт і звільнення судна; порядок оплати фрахту; термін подання судна, включаючи канцелінг (cancelling) - кінцевий термін подання судна під навантаження, при недотриманні якого фрахтувальник має право розірвати чартер; інші умови (льодове застереження, застереження за обставин непереборної сили тощо).

Багатовікова практика торговельного мореплавання призвела до створення типових договорів перевезення, які називаються проформами чартерів. На основі проформ чартерів,

що розробляються або перевізниками, або спеціалізованими організаціями, укладаються чартери на перевезення конкретних вантажів у визначених напрямках. У торговельному мореплаванні застосовуються такі види фрахтування судна:

- фрахтування на один рейс (single voyage chartering), за яким судновласник одним рейсом перевозить вантаж з одного або кількох портів відправлення в один або кілька портів призначення;

- фрахтування на послідовні рейси (consecutive voyages chartering) застосовується при перевезеннях великої кількості однорідного вантажу в тому самому напрямку кількома послідовними рейсами;

- фрахтування за генеральним контрактом (general contract chartering), за яким судновласник зобов'язується протягом конкретного періоду перевезти певну кількість вантажу;

- фрахтування на умовах тайм-чартер (time charter) - це договір про оренду судна, коли все судно або його частина передається на конкретний час у розпорядження фрахтувальника для перевезення вантажів у будь-яких напрямках. Судновласник зобов'язаний тільки утримувати судно у справному стані й оплачувати утримання екіпажу. Фрахтувальник бере на себе всі інші витрати (паливо, портові збори) і сплачує орендну плату судновласнику;

- фрахтування на умовах димайз-чартеру (demise charter) - це договір про оренду судна, коли судновласник передає його фрахтувальнику на обумовлений термін разом із командою, члени якої стають службовцями наймача, котрий бере на себе всі витрати щодо судна, у тому числі зарплату екіпажу й орендну плату судновласнику;

- фрахтування на умовах бербоут-чартеру (bareboat charter) - це наймання судна без екіпажу; фрахтувальник бере на себе всі витрати щодо його використання і виплачує орендну плату судновласнику. Цей вид фрахтування суден широко застосовується під час придбання суден у розстрочку. У такому разі договір оренди є також і договором купівлі-продажу. Після завершення розрахунків фрахтувальник стає власником судна.

Грошова сума, що виплачується фрахтувальником фрахтівникові за перевезення вантажу трамповим судном,

визначається розміром фрахтової ставки. Фрахтові ставки визначаються залежно від ринкової кон'юнктури і встановлюються безпосередньо судовласником. Загальне уявлення про середній рівень фрахтових ставок можна дістати з таких англомовних видань, як "Lloyd's List", "Lloyd's Shipping Economist", "International Transport Journal".

Лінійне судноплавство – форма транспортних послуг, що забезпечує регулярні перевезення між установленими портами генеральних вантажів за заздалегідь оголошеним розкладом. Сполучення регулярними лініями підтримується одним або кількома судноплавними компаніями.

Розрізняють три типи ліній:

- односторонні, що обслуговуються одним судовласником;
- спільні, які обслуговуються кількома транспортними компаніями на основі угод між ними або міжурядовими угодами;
- конференціальні, організовані для перевезення вантажів на океанських напрямках на основі угод конференцій судовласницьких компаній.

У 1974 р. у межах ООН було розроблено Кодекс поведінки лінійних конференцій. Відповідно до нього конференцією визнається група, що складається з двох і більше перевізників, які надають послуги щодо міжнародних лінійних перевезень вантажів на певному напрямку і мають домовленість про загальні тарифні ставки, права й обов'язки членів конференції та інші умови.

Усі члени лінійної конференції користуються єдиними тарифами. Ставки в тарифах встановлюються за одиницю маси або обсягу вантажу. Під час розрахунку фрахту лінійний перевізник має право вибору щодо застосування масової або об'ємної ставки тарифу виходячи з принципу найбільшого фрахту для судна. Практично це означає, що перевізник при калькуляції провізної ціни встановлює питомий навантажувальний обсяг (обсяг вантажу ділиться на масу). Якщо питомий навантажувальний обсяг більший від одиниці, до даного вантажу застосовується ставка за одиницю об'єму, якщо менший - плата стягується за одиницю маси. У разі перевезення дорогих вантажів перевізник може стягувати плату за фрахт, що обчислюється як відсоток декларованої вартості вантажу (звичайно 3-5 %).

До переваг лінійного судноплавства відносять регулярність, дотримання термінів розкладу, відносно стабільні ціни, експлуатацію спеціалізованого тоннажу, наявність широкої мережі агентів. Проте це потребує значних витрат і тому тарифи лінійних перевізників вищі від фрахтових ставок при трампових перевезеннях.

Лінійні судна перевозять переважно дрібні партії вантажів від великої кількості відправників великій кількості одержувачів. Тому лінійні компанії приймають вантажі для перевезення задовго до підходу судна. Вони зберігають їх на своїх складах, організують і оплачують навантаження і розвантаження. Вартість цих послуг включається в плату за транспортування.

Основним документом у морських перевезеннях є коносамент (Bill Lading).

Коносамент – документ, який видає судновласник вантажовідправникові в підтвердження прийняття вантажу до перевезення морським шляхом. Крім основного примірника, коносамент має ще два або три оригінали, на яких перевізники або їх агенти ставлять свої підписи і печатку. Існують також копії без права передання, що не підписуються і не мають юридичної чинності.

Коносамент, у якому вказано право власності на товар, називається оригінальним коносаментом. Коносамент виконує три основні функції: засвідчує прийняття судновласником (перевізником) вантажу до перевезення, є товаророзпорядчим документом, свідчить про укладення договору перевезення вантажу морським шляхом, відповідно до якого перевізник зобов'язується доставити вантаж проти подання документа.

Виконуючи першу функцію, коносамент являє собою розписку судновласника або його уповноваженого, яка засвідчує, що певні товари в зазначеній кількості і в належному стані завантажені на судно для перевезення до обумовленого місця призначення або що товари прийняті під охорону судновласника з метою перевезення. На коносаменті обов'язково повинна бути відмітка судноплавної компанії "вантаж на борту", "вантаж завантажений" або "вантаж, прийнятий до навантаження".

Друга функція коносамента надає право власникові оригіналу розпоряджатися вантажем, що робить його

товаророзпорядчим документом. Це означає, що тільки особа, зазначена в коносаменті, чи власник коносаменту на пред'явника може вимагати від судовласника видачі товару, зазначеного в коносаменті, і має право розпоряджатися цим товаром. Щоб продати товар, який перебуває в дорозі і представлений коносаментом, товаророзпоряднику достатньо продати або передати свої права за коносаментом.

Третя функція коносамента полягає в тому, що він є єдиним доказом наявності договору морського перевезення між вантажовідправником і судовласником. Цю функцію коносамент виконує під час перевезень товарів на судах регулярних ліній або при поставці вантажів окремими партіями, недостатніми за своїми розмірами для використання всього судна чи його частини. При перевезеннях трамповими суднами коносамент виконує лише перші дві функції - служить розпискою в одержанні вантажу і товаророзпорядчим документом.

У коносаменті містяться відомості про назву судна, його власника, тоннаж судна, найменування портів навантаження і розвантаження, суму фрахту з зазначенням, де провадиться оплата фрахту – у порту навантаження чи в порту призначення, кількість виданих примірників коносамента. Він підписується капітаном судна або пароплавного агента. На звороті лінійного коносамента звичайно друкуються умови договору перевезення. Повний комплект коносаментів складають три копії і три оригінали. Один оригінал пред'являють до оплати в банк, інші видаються перевізникові, відправнику и одержувачу, так само як і копії, котрі відсилають також у порт відправлення, порт призначення і митницю.

До коносамента додають маніфест, що містить опис коносаментів партій вантажів для організації розвантаження; ордер на вантаж, який видає відправник капітану; штурманську розписку, на основі якої виписується коносамент; акт-повідомлення, що є підставою для подання претензій у разі, якщо вантаж постраждав під час перевезення.

Коносаменти можуть бути таких видів:

- коносамент на ім'я названої особи або вантажоодержувача. У такому разі тільки ця особа зможе одержати товар у пункті прибуття товару після пред'явлення

оригіналу коносаменту. У США цей вид коносаменту називається прямим коносаментом;

- коносамент на пред'явника. Тримач цього коносаменту вважається юридичним власником товару;

- ордерний коносамент. У цьому разі передбачається, що вантажовідправник може передати свої права третій особі, індосуючи коносамент, тобто поставивши на звороті свій підпис і печатку. Такий коносамент застосовується тоді, коли платіж відбувається проти пред'явлення документів банку. Такий коносамент може бути індосований послідовно кількома особами;

- прямий коносамент, тобто без перевалювання;

- наскрізний коносамент. Це означає, що на маршруті проходження вантажу можливі перевалювання. Вони можуть бути в першому порту розвантаження або перевантаження товару на інше судно, яке і доставить товар у кінцевий пункт призначення, або в порту, з якого провадиться подальше відправлення вантажу сушею, або в пункті відправлення вантажу в порт, із якого буде провадитися навантаження. У наскрізному коносаменті ціна перевезення, перше і/або друге фрахтування оплачується перевізником вантажу і рахунок виставляється на загальну суму. Проте перевалювання завжди пов'язане з ризиком для власника товару і тому цілком справедливо згадати тут про "чистий коносамент". Цей термін означає, що вантаж був прийнятий перевізником без резервації, тобто у відмінному зовнішньому стані.

Щоб забрати вантаж із кінцевого пункту призначення, а також для індосування потрібен тільки один оригінал, незалежно від кількості виданих оригіналів коносаменту. Якщо індосований один з оригіналів коносаменту, інші оригінали втрачають юридичну силу.

У тому разі, коли вантажоодержувач продає не всю партію товару за коносаментом, а тільки його частину, або коли партія товару продається одночасно кільком покупцям, він може розділити коносамент на кілька частин і кожному покупцеві виписати частковий коносамент, або делівері ордер, за яким кожний клієнт може одержати відповідну частку вантажу.

1.6 Міжнародні повітряні перевезення

Повітряний транспорт широко використовується для перевезення в першу чергу пасажирів; термінових, швидкопсувних, цінних та інших вантажів: багажу і пошти. Основною міждержавною угодою, що діє в галузі регулювання відносин щодо повітряних перевезень, є Варшавська конвенція про уніфікацію деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень, від 12 жовтня 1929 р., ратифікована приблизно 120 державами. Конвенція для Уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень 28 травня 1999 р. є чинною для України

Дана Конвенція застосовується до будь-якого міжнародного перевезення пасажирів, багажу або вантажу, яке здійснюється повітряним судном за винагороду. Вона застосовується також до перевезень повітряним судном, що здійснюються авіатранспортним підприємством безоплатно.

Для цілей Конвенції "міжнародне перевезення" означає будь-яке перевезення, при якому згідно з визначенням сторін місце відправлення й місце призначення незалежно від того, чи є перерва у перевезенні або перевантаженні, розташовані або на території двох держав-сторін, або на території однієї й тієї самої держави-сторони, якщо погоджена зупинка передбачена на території іншої держави, навіть якщо ця держава не є державою-сторонаю. Перевезення між двома пунктами на території однієї й тієї самої держави-сторони без такої зупинки не розглядається в розумінні цієї Конвенції як міжнародне.

Перевезення, яке повинно бути здійснено декількома послідовними перевізниками, для цілей Конвенції вважається єдиним перевезенням, якщо воно розглядалося сторонами як одна операція, незалежно від того, чи були оформлені документи у вигляді одного договору чи декількох договорів, і воно не втрачає свого міжнародного характеру виключно в силу того, що один чи декілька договорів повинні бути виконані повністю на території однієї й тієї самої держави [5].

Відповідно до ст. 3, 4 та 8 Конвенції договір перевезення оформляється для пасажирів складанням проїзного квитка, багажу – багажної квитанції, вантажу – авіа вантажної накладної.

Кожна накладна повинна бути виконана в трьох оригінальних примірниках і вручається разом з вантажем. Перший примірник призначений для перевізника і підписується вантажовідправником, другий призначений для вантажоодержувача, підписується вантажовідправником і супроводжує вантаж, а третій – підписується перевізником і вручається вантажовідправникові після приймання вантажу для перевезення.

В авіавантажну накладну повинні бути включені такі дані: місце і дата складання авіадокумента; місце відправки і доставки; узгоджені місця зупинок; прізвище та адреса вантажоодержувача; характер вантажу; кількість місць, метод упаковки, особливості маркування або номерів на місцях; вага, кількість, обсяг і розміри товару; заява про те, що перевезення здійснюється за правилами, які належать до відповідальності, встановленої Конвенцією 1929 р.

Відповідно до ст. 20 Конвенції 1929 р. перевізник звільняється від відповідальності, якщо ним буде доведено, що він і його агенти вжили всіх необхідних заходів для того, щоб уникнути заподіяння шкоди, або для них було неможливо вжити таких заходів. Відповідальність у Конвенції 1929 р. заснована на вині. Причому тягар доведення відсутності вини лежить на перевізнику; національний суд може присудити позивачу відшкодування всіх або частини зазнаних ним судових витрат. При оголошенні вартості багажу і вантажу перевізник у разі їх незбереження зобов'язаний сплатити суму в межах оголошеної, якщо він не доведе, що вона перевищує дійсну заінтересованість пасажирів (власників вантажу).

Згідно зі ст. 28 Конвенції позов може бути заявлений за вибором позивача в судах однієї з таких країн: за місцем проживання перевізника, за місцем знаходження його головного управління або контори, якою був укладений договір, або за місцем виконання перевезення.

У травні 1999 р. прийнята Монреальська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. Конвенція набирає чинності тоді, коли 30 держав ратифікували її. У ній уточнено поняття повітряних перевезень, обов'язки сторін, межі відповідальності в СПЗ, юрисдикція з вирішення спорів і т. д.

У разі псування багажу або вантажу особа, яка має право на його отримання, при виявленні шкоди має заявити перевізнику повідомлення у письмовій формі не пізніше, ніж за 7 днів з дня отримання багажу, і не пізніше, ніж через 14 днів з дня отримання вантажу. У разі прострочення претензія повинна бути пред'явлена протягом 21 дня з дня передачі багажу в розпорядження особи, яка має право на отримання.

1.7 Міжнародні автоперевезення

Автоперевезення мають перевагу перед іншими своєї терміновістю і регулярністю доставки вантажу. Основними договорами, що регламентують міжнародні автомобільні перевезення, є Конвенція про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ) 1956 р., Конвенція про дорожній рух 1971 р., Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (конвенція МДП) 1975 р., Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ) 1957 р.

Відповідно до КДПВ договір про перевезення підтверджується складанням вантажної накладної – **CMR**, тобто накладна є підтвердженням того, що договір на перевезення укладено. Відсутність, неправильність чи утрата вантажної накладної не впливають на існування та чинність договору перевезення, до якого й у цьому випадку застосовуються положення цієї Конвенції. Якщо не вказано інше, то сама по собі накладна має силу договору. У відповідності з Конвенцією вантажна накладна обов'язково повинна мати аббревіатуру «CMR», розміщену в овалі, і припис, що «це перевезення не дивлячись ні на які інші договори, виконується згідно з умовами Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів /КДПВ/».

До вантажної накладної відправником додаються необхідні документи, зокрема рахунок-фактура (інвойс), до якого вноситься інформація про реквізити продавця і покупця вантажу; маркування і код товару, кількість місць і тип упаковки; вага бруто у кілограмах, об'єм у метрах кубічних; вартість товару; банківський рахунок для платежу за товар.

Рахунок-фактура оформляється на кожну партію товару, якщо їх декілька і якщо декілька вантажних приміщень. Вартість товару, яка вказана в накладній, є підставою для визначення розміру митних платежів при митному оформленні вантажу одержувачем.

Згідно зі ст. 17 Конвенції перевізник несе відповідальність за повну чи часткову втрату або за ушкодження, що сталися з моменту прийняття вантажу для перевезення і до його доставки, а також за будь-яку затримку доставки. Простроченою доставка вважається, якщо вантаж не був доставлений в узгоджений термін. Також вважається простроченням в доставці, якщо не було узгоджено термін, і фактична тривалість перевезення перевищує час, необхідний для доставки вантажу сумлінному перевізнику.

Термін позовної давності для вимог, що впливають з довогору перевезення, на яке поширюється Конвенція, встановлюється в 1 рік. Разом з тим, у випадку наявності у однієї з сторін навмисних дій чи вини, строк встановлюється в три роки. Відлік цього строку починається:

а) у випадку часткової втрати, пошкодження або прострочення доставки вантажу — з дати доставки;

б) у випадку повної втрати — з тридцятого дня по закінченню узгодженого терміну доставки, або якщо узгоджений термін не встановлено — із шістдесятого дня з дати прийняття вантажу перевізником для перевезення;

в) у всіх інших випадках — по закінченню тримісячного терміну з дня укладання договору перевезення. День початку відліку терміну позовної давності у термін не зараховується. Також не зараховуються при обчисленні термінів, що вказані у Конвенції, день видачі вантажу, день перевірки або день передачі вантажу у розпорядження одержувача.

Закон України "Про підприємництво" вказує на необхідність отримання суб'єктами підприємницької діяльності ліцензії на здійснення міжнародних, у т. ч. автомобільних, перевезень. Метою ліцензування є, зокрема, дотримання правил руху та екологічних вимог під час експлуатації автомобільного транспорту. Наявність ліцензійної картки вимагається й

Правилами дорожнього руху, які затверджені постановою Кабінету Міністрів від 31 грудня 1993 р.

Міністерство транспорту може делегувати функції щодо видачі документів на право здійснення внутрішніх і міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом державним госпрозрахунковим підприємствам — обласним та Автономної Республіки Крим бюро ліцензування автомобільних перевезень (у країни СНД та Балтії), а також Українському бюро ліцензування автомобільних перевезень (у країни Європи та Азії). За видачу ліцензій на здійснення міжнародних перевезень пасажирів і вантажів автомобільним транспортом з громадян і юридичних осіб стягується плата. Встановлено також плату за видачу ліцензійної картки на кожний транспортний засіб.

Міжнародні автомобільні перевезення пасажирів територією України здійснюють відповідно до Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту, затверджених постановою Кабінету Міністрів України від 18 лютого 1997 р. У цьому акті встановлено, зокрема, необхідність дотримання правил дорожнього руху; визначеного порядку організації перевезень; особливих умов і правил, зазначених у ліцензії; прав та обов'язків перевізника й пасажирів; порядку страхування та проведення прикордонного і митного контролю, організації праці й відпочинку водіїв.

Законодавство України регулює питання спрощеного перетину митних кордонів кількох держав міжнародним автотранспортом. Це, зокрема, Положення про порядок допущення дорожніх транспортних засобів до перевезень вантажів під митними печатками і пломбами із застосуванням книжки МДП та Інструкція про порядок митного оформлення книжки МДП на товари й інші предмети, що перевозяться між митницями з дотриманням процедури МДП, затверджені наказами Державного митного комітету України від 6 березня 1995 р. Зазначені документи розроблені відповідно до норм Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП 1975 р.

1.8 Міжнародні залізничні перевезення

Залізничний транспорт – стратегічний вид транспорту, який є основним перевізником пасажирських і промислових (паливо, ліс, будівельні матеріали, руда) та інших вантажів у межах країни і за кордон. За великих обсягів перевезень на далекі відстані такий вид транспорту найефективніший. Усе це зумовлює необхідність міжнародно-правового регламентування такої діяльності. Одним з основних договорів щодо регламентації залізничних перевезень є Угода про міжнародні перевезення (КОТІФ) 1980 р.

Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) – міжвідомчий міжнародний нормативний акт, укладений у цілях організації перевезень вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні. УМВС у межах діяльності й під егідою Організації співробітництва залізниць (ОСЗ) набула чинності з 1 листопада 1951 р. Багатостороння угода була спочатку укладена між національними залізницями соціалістичних країн Європи й Азії. До цього прямі міжнародні вантажні перевезення між СРСР та іншими країнами реалізовувалися в межах двосторонніх домовленостей. Тепер діє редакція УМВС зі змінами і доповненнями.

Учасники Угоди – Азербайджан, Албанія, Білорусь, Болгарія, Угорщина, В'єтнам, Грузія, Іран, Казахстан, Китай, КНДР, Киргизстан, Латвія, Литва, Молдова, Монголія, Польща, Російська Федерація, Таджикистан, Туркменистан, Узбекистан, Україна, Естонія. Інтереси національних залізниць представляють компетентні міністерства, що відають ними (ст. 1).

Угода встановлює три види сполучень, які не підпадають під дію УМВС (§ 3 ст. 2). Угоду не застосовують до перевезень вантажів у випадку, коли станції відправлення та призначення є на території однієї країни і перевезення здійснюються територією іншої країни лише транзитом у потягах залізниці країни відправлення. Те саме стосується і перевезень між двома країнами, якщо між ними розміщена третя транзитна країна, яка не бере участі в Угоді. УМВС не застосовують також тоді, коли за взаємною угодою між сторонами міжнародні перевезення в сусідському сполученні здійснюються на всьому шляху в потягах залізниці однієї країни та регулюються відповідними внутрішніми правилами. Угоду не застосовують для внутрішніх

перевезень вантажів, якщо умови договору перевезення вантажу регулюються відповідним національним законодавством.

Згідно з § 5 ст. 9 договір перевезення вважають дійсним з моменту приймання станцією відправлення вантажу та накладної до перевезення. У § 1 ст. 7 зазначено, що водночас із пред'явленням вантажу до перевезення відправник повинен подати станції відправлення правильно заповнену і підписану накладну. На підставі § 5 ст. 8 приймання вантажу до перевезення підтверджують календарним штемпелем станції відправлення у накладній. Календарний штемпель ставить станція відправлення (тобто перевізник) після здання відправником усіх зазначених у накладній вантажів і сплати ним усіх обов'язкових і добровільно прийнятих на себе провізних платежів. Усе це характеризує договір міжнародного залізничного перевезення вантажу відповідно до УМВС не лише як реальний, а й як відшкодувальний. Сторонами договору перевезення вантажу є залізниця – перевізник і відправник. Відправником вантажу, як і його одержувачем, може бути тільки одна фізична або юридична особа (§ 7 ст. 7).

Документ, що підтверджує факт укладання договору перевезення, є накладна. Вона слугує доказом укладання договору після проставлення в ній перевізником (станцією відправлення) згаданого календарного штемпеля (§ 6 ст. 8). Причому договір перевезення оформляється накладною УМВС єдиного зразка (§ 1 ст. 7).

У прямому міжнародному сполученні вантажі можуть перевозити повагонними або дрібними відправками, відправками великотоннажного контейнера і контейнерними відправками. Вид відправки зазначають у накладній.

Повагонна відправка – це партія вантажу, оформлена за однією накладною, для перевезення якої відповідно до обсягу або виду вантажу потрібен окремий вагон. Технічних характеристик самого вагона (вантажопідйомність, місткість, обсяг кузова й ін.) УМВС не уточнює. Однак маса чи обсяг вантажу не повинні перевищувати вантажопідйомність або місткість вагона.

Дрібною відправкою є партія вантажу, що перевозиться за однією накладною, зі загальною масою вантажу брутто не більше 5 тис. кг. Причому для перевезення такого вантажу не потрібен

цілий вагон. УМВС не містить понять збірної відправки і збірного вагона, але визначення дрібної відправки (§ 1 ст. 8) засвідчує, що дрібних відправок у вагоні має бути не менше ніж дві.

Відправка великотоннажного контейнера – це партія вантажу, який перевозять за однією накладною у великотоннажному (великовантажному) контейнері. Контейнерною відправкою є також сам контейнер, що подають до перевезення порожнім. Визначення поняття "великотоннажний контейнер" Угода не містить. Проте такими є зазвичай контейнери міжнародного стандарту.

Залізниця має право відмовити в прийманні відповідних вантажів без тари або упаковки, у несправній тарі чи упаковці, а також у тарі або упаковці, невідповідній властивостям вантажів. Відповідність стану та якості тари чи упаковки вантажу, що перевозиться, визначають за зовнішнім оглядом. Залізниця зобов'язана здійснювати зовнішній огляд лише в тих випадках, коли завантаження роблять залізницею або відправником під контролем залізниці. Відмова у прийманні вантажу повинна бути (на вимогу відправника) оформлена актом загальної форми у двох примірниках. Один із них видають відправникові, інший залишається на станції відправлення (п. 9.2 СІ УМВС).

Комерційний акт – найважливіший документ, що підтверджує факти пошкодження, псування або втрати вантажу, незбіжність відомостей про вантаж за фактом і в перевізних документах, і в низці інших випадків. Комерційний акт здебільшого є підставою для подання претензій і позовів до залізниці. Положення про комерційний акт і правила його складання містяться в ст. 18 Угоди і в СІ УМВС. Комерційний акт складають лише у тих випадках, коли згадані обставини відбуваються з моменту приймання вантажу до перевезення до моменту видачі його одержувачеві. Комерційний акт має бути з кожної відправки окремо, тобто за кожною накладною. Причому за однією накладною може існувати декілька комерційних актів. Його складає залізниця одразу після виявлення несправності в дорозі або на станції призначення. Правила складання чітко регламентовані Додатком 16 до УМВС і СІ УМВС.

Кожна національна залізниця, що прийняла вантаж до перевезення за накладною УМВС, відповідальна за виконання договору перевезення на всьому шляху перевезення – від приймання вантажу на станції відправлення до його видачі на станції призначення. У випадку, коли вантаж направляють у країну, залізниці якої не беруть участі в Угоді, відповідальність залізниці, що прийняла до перевезення вантаж, поширюється до оформлення перевезення вантажу за накладною іншої угоди. І навпаки, національна залізниця, яка прийняла вантаж із країни, що не бере участі в УМВС, бере на себе відповідальність за перевезення вантажу і видачу його на станції призначення (§ 1 ст. 22).

Усі документи залізницям подають тільки в оригіналах. Якщо висувають претензію стосовно випадків повної або часткової втрати вантажу чи пошкодження, псування, зниження якості вантажу, то, крім перелічених документів, додають рахунок іноземного постачальника й інші документи, котрі підтверджують вартість вантажу або зменшення його вартості, а також документи, що обґрунтовують претензію.

Термін розгляду претензії залізницею – 180 днів з дня заяви претензії. Упродовж цього терміну залізниця зобов'язана розглянути претензію, дати відповідь претендувателю й за повного або часткового її визнання сплатити належну йому суму (§ 8 ст. 29). Якщо претензія повністю або частково відхиляється, залізниця зобов'язана повідомити претендувателю підстави відхилення претензії й одночасно повернути документи, долучені до претензійної заяви (§11 ст. 29).

До національних нормативно-правових актів, що регулюють міжнародні перевезення залізницею, належать Статут залізниць України від 6 квітня 1998 р., Закон України "**Про залізничний транспорт**", Порядок обслуговування громадян залізничним транспортом від 19 березня 1997 р. Також діють Правила перевезення пасажирів, багажу, вантажобагажу та пошти залізничним транспортом України від 28 липня 1998 р.

1.9 Договір "змішаного" перевезення вантажів

Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажу (24 травня 1980 р.) є чинною для України. Відповідно до її положень “міжнародним змішаним перевезенням” є перевезення вантажів двома різними видами транспорту на підставі договору змішаного перевезення з місця в одній країні, у якій вантажі поступають у ведення оператора змішаного перевезення, до обумовленого місця доставки в іншій країні.

У процесі змішаного перевезення виникає необхідність регламентувати правовий статус такого організатора перевезення різними видами транспорту, який прийняв би на себе одночасно відповідальність за збереження вантажу на всьому шляху прямування, охоплюючи його перевантаження та перевалювання. Цією особою є "оператор змішаного перевезення". Її правовий статус регулює Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів від 24 травня 1980 р. Відповідно до її норм термін "оператор змішаного перевезення" означає будь-яку особу, яка, по-перше, від власного імені чи через іншу, діючи від його імені, особу укладає договір змішаного перевезення і є стороною у договорі, а не агентом, або робить це від імені вантажовідправника чи перевізників, які беруть участь в операціях змішаного перевезення, і, по-друге, бере на себе відповідальність за виконання договору. Тобто вантажовідправник укладає договір не з фактичними перевізниками, а з оператором. Різні перевізники також вступають у взаємовідносини з оператором, а не з відправниками і вантажовласниками. Оператором може бути як один з перевізників, так і будь-яка інша особа, яка спеціалізується у галузі транспортних послуг, наприклад експедитор. Договір міжнародного змішаного перевезення вантажу називається договором СТ (інакше: документ СТ). Він посвідчує умови договору перевезення, прийняття оператором вантажу, його обов'язок доставити вантаж до місця призначення. У документі СТ вказують його оборотність або необоротність. Оборотний документ може бути ордерним або на пред'явника. Вказані та інші положення відображені у Міжнародних правилах, які належать за документом до змішаного перевезення вантажів 1973 р., й оприлюднені Міжнародною торговою палатою в Конвенції

ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів 1980 р. і типових формах документа СТ, що застосовують на практиці.

Оператор змішаного перевезення відповідає за шкоду, заподіяну втратою, нестачею, пошкодженням вантажу або затриманням доставки, якщо подія, яка стала причиною цього, мала місце у період знаходження вантажу в його віданні та якщо не доведе, що він, його службовці, агенти або будь-які особи, послуги яких використовувалися для виконання договору, вжили всіх розумних заходів, щоб уникнути шкоди. Вантаж вважається втраченим, якщо його не було доставлено протягом 90 днів, зважаючи на закінчення строку, встановленого договором, а якщо строк у договорі не встановлений – зважаючи на закінчення строку, який можна було розумно чекати.

У разі затримання вантажу в дорозі відповідальність оператора змішаного перевезення за шкоду, заподіяну затриманням доставки, обмежується сумою, яка дорівнює 2,5 фрахту, сплаченого за перевезення вантажу, що був доставлений з затриманням. Але ця сума не може перевищувати усього фрахту за договором. Затримання вантажу в дорозі означає недоставлення його в узгоджений строк, а якщо умови про такий строк немає – недоставлення у строк, який можна розумно чекати від турботливого оператора з урахуванням конкретних обставин.

До регулювання міжнародних змішаних перевезень вантажів можуть застосовуватися норми Конвенції про уніфікацію деяких правил про коносамент від 25 серпня 1924 р. та Протоколу до неї 1968 р., Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів від 19 травня 1956 р.

Національне законодавство України містить обмаль норм, які регулюють змішане перевезення вантажу в міжнародному сполученні. Водночас практична потреба у таких нормах існує. Про це свідчить транспортне використання міжнародної ріки Дунай, зокрема Українським Дунайським пароплавством, діяльність Іллічівської поромної переправи, створеної на підставі міждержавної угоди ще у період існування колишнього СРСР.

ЛЕКЦІЯ 2. Особливості планування перевезень у прямому змішаному сполученні, експортних, імпорتنих і транзитних вантажів

2.1 Планування перевезень вантажів у межах країн СНД та Балтії

Планування перевезень вантажів у межах країн СНД та Балтії здійснюється згідно з Правилами планування перевезень вантажів (далі – Правил) (п. 2.1, 2.2).

Згідно з договором про організацію перевезень не пізніше 12 днів до початку наступного місяця відправник надає залізниці відправлення місячне замовлення на перевезення вантажів за формою ГУ-12 або формою ГУ-12К (додатки 1 і 2) через АС МЕСПЛАН або на електронному носії у формі, сумісній з АС МЕСПЛАН, із зазначенням обсягів перевезень у вагонах (контейнерах) і тоннах. Замовлення оформляється окремо для кожної номенклатури вантажу (додаток 3), для кожної станції відправлення.

Для експортних вантажів, що перевозяться через морські (річкові) порти, вказуються станція перевантаження із залізничного на морський (річковий) транспорт і країна призначення. Для вантажів, що перевозяться через сухопутні прикордонні переходи у треті країни, вказуються передаточна прикордонна станція та країна призначення. Для експортних вантажів, що перевозяться у треті країни, вказується одержувач або експедитор. Для вантажів, що перевозяться у країни СНД та Балтії, вказується, крім того, експедитор для транзитних держав СНД та Балтії. Для перевезень у прямому змішаному залізнично-водному сполученні (далі – пряме змішане сполучення) вказуються найменування залізниці і станції перевалки та пункт призначення. Для перевезень за участю ліній вузької колії зазначаються залізниця та станція перевантаження.

Перевезення завантажених контейнерів у вагонах плануються за номенклатурною групою "Вантажі у контейнерах". Перевезення вантажів у контейнерах Укрзалізниці за межі України здійснюються за погодженням вантажовідправника з підприємством, на балансі якого перебувають контейнери.

Порожні контейнери належності залізниць країн СНД і Балтії, які повертаються залізничній адміністрації-власниці після розвантаження, перевозяться поза планом.

Залізниця може відмовити у прийманні замовлення на перевезення вантажів за відсутності у неї технічних або технологічних можливостей для здійснення перевезень з повідомленням про це відправника через начальника станції.

План перевезення вантажів вважається виконаним за умови відвантаження передбаченої кількості тонн. Не використані для планового навантаження вагони надаються відправникові за його згодою для понадпланового перевезення. У разі використання передбаченої планом кількості вагонів і невиконання плану в тоннах станція за заявою відправника може надавати йому вагони в кількості, необхідній для виконання плану в тоннах.

2.2 Планування перевезень експортних, імпорتنних і транзитних вантажів

Планування перевезень експортних, імпорتنних і транзитних вантажів здійснюється в електронній системі АС МЕСПЛАН відповідно до розділу 3 Правил планування перевезень вантажів (далі – Правил), а також з урахуванням вимог чинних нормативних документів.

Відправники експортних вантажів надають через АС МЕСПЛАН місячні планові замовлення на перевезення залізницям згідно з п. 3.1, 3.2 Правил.

Введення в АС МЕСПЛАН місячних замовлень на перевезення експортних вантажів забезпечує залізниця відправлення в терміни, установлені Правилами (розділ 3).

Укрзалізниця узгоджує плани перевезень експортних вантажів з морськими та річковими портами, із залізничними адміністраціями іноземних держав згідно з п. 3.5, 3.6 Правил.

Уведене відправником замовлення розглядається портом призначення в АС МЕСПЛАН та за умови його погодження замовлення із статусу "заявлено" переводиться портом у статус "узгоджено портом". При узгодженні заявки порт може зазначити в полі "примітка" умови відвантаження.

У разі відмови в прийманні порт переводить заявку зі статусу "заявлено" у статус "не узгоджено портом".

Якщо протягом однієї доби і більше порт не змінив статусу заявки із "заявлено" на "узгоджено портом", заявка залишається у статусі "заявлено".

Припортова або прикордонна залізниця здійснює узгодження замовлень шляхом відмітки "узгоджено залізницею призначення" або "не узгоджено залізницею призначення" у відведеному полі. При цьому припортова залізниця може здійснити узгодження тільки після узгодження порту в системі. У разі потреби залізниця призначення вказує умови відвантаження в полі "примітка".

Якщо залізниця призначення не змінила статусу узгодженої портом заявки для вагонних відправок протягом доби, для маршрутних відправок протягом двох діб, заявка змінює статус на "не узгоджено залізницею призначення". Остаточне рішення щодо узгодження або неузгодження заявки приймає Укрзалізниця.

Якщо перевезення планується у власних або орендованих вагонах, то така заявка розглядається власником/оператором цих вагонів з можливістю зміни відповідного статусу "узгоджено"/"не узгоджено".

Якщо власник/оператор вагонів не змінив статус заявки протягом доби, заявка змінює статус на "не узгоджено".

При плануванні перевезень зернових вантажів на експорт через припортові зернові комплекси в заявці у відведеному полі має бути відмітка зернотрейдера "узгоджено". Заявка на перевезення зернових вантажів без відмітки зернотрейдера залишається у статусі "заявлено".

Після усіх необхідних узгоджень Укрзалізниця не пізніше ніж за 4 дні до початку планового місяця переводить в АС МЕСПЛАН затверджені керівництвом Укрзалізниці експортні плани зі статусу "заявлено" в статус "узгоджено". Замовлення, які тимчасово не узгоджені приймальною стороною, Укрзалізниця переводить у статус "відкладено".

Замовлення на перевезення, у прийманні яких відмовлено приймальною стороною, Укрзалізниця переводить в АС МЕСПЛАН у статус "не узгоджено". Необхідні примітки, надані

приймальною стороною, Укрзалізниця зазначає в АС МЕСПЛАН у полі "примітка".

На підставі узгоджених експортних планів АС МЕСПЛАН розраховує добові норми передачі вантажів через західні прикордонні переходи, норми вивантаження у портах, які автоматично включаються в усі довідки щодо виконання норм передачі та вивантаження.

Укрзалізниця надає залізничним адміністраціям іноземних держав норми передачі/приймання у вигляді електронних передатних телеграм, сформованих АС МЕСПЛАН. Портам норми надаються у вигляді електронних протоколів узгоджень, сформованих АС МЕСПЛАН.

Залізниці доводять узгоджений місячний експортний план до станцій навантаження порядком, установленим начальником залізниці.

Замовлення на додаткові перевезення експортних вантажів відправники надають в управління залізниці через АС МЕСПЛАН згідно з Правилами. При введенні замовлення в АС МЕСПЛАН необхідно вказати при перевезенні на експорт через сухопутні прикордонні переходи в треті країни – прикордонний перехід, експедиторів для транзитних держав; при перевезенні на експорт через порти – назву припортової станції (порту), вантажоодержувача та експедитора в порту. Уведення додаткового замовлення на експортне перевезення в АС МЕСПЛАН забезпечує залізниця згідно з замовленням відправників.

Оригінал (або факсокопія – на залізницях це може бути передбачено договором) замовлення в паперовому вигляді залишається в залізниці.

Укрзалізниця на підставі введеного залізницею в АС МЕСПЛАН додаткового замовлення відправника під статусом "заявлено" проводить узгодження цього замовлення із залізничними адміністраціями іноземних держав або портом у встановленому порядку. Стандартна телеграма-запит для узгодження формується системою АС МЕСПЛАН на підставі введеного додаткового замовлення.

Після узгодження додаткового експортного перевезення Укрзалізниця переводить замовлення в АС МЕСПЛАН із статусу

"заявлено" в статус "узгоджено", "відкладено" чи "не узгоджено" залежно від відповіді приймальної сторони.

Залізниця на підставі погодження Укрзалізниці в АС МЕСПЛАН доводить додатковий експортний план до станції навантаження у встановленому на залізниці порядку. Необхідність надання на станції телеграм-наказів визначається начальником залізниці з урахуванням вимог Правил і чинного законодавства.

Коригування експортних планів у системі АС МЕСПЛАН здійснюється у такому порядку.

При перевезенні через морські та річкові порти України за наявності згоди порту в межах узгоджених обсягів в одному напрямку в статусі "узгоджено" залізниці можуть коригувати станцію відправлення, найменування відправника, вантажоодержувача, країну призначення, рід вантажу (у межах однієї номенклатурної групи), рід і власність рухомого складу.

При перевезенні через сухопутні прикордонні переходи в статусі "узгоджено" залізниці можуть коригувати станцію відправлення, рід вантажу (у межах однієї номенклатурної групи), рід і власність рухомого складу.

Про всі коригування, що призводять до зміни обсягів перевезень вантажіву портах і через західні прикордонні переходи залізниці повідомляють Укрзалізницю засобами електронної пошти в добовий термін.

Коригування експортних обсягів як у бік зменшення, так і збільшення здійснює Укрзалізниця. На підставі відкоригованих планів залізниці вносять відповідні зміни до планів відправників, яких це стосується.

Планування перевезень транзитних вантажів здійснюється Укрзалізницею на підставі п. 3.11-3.14 Правил, Порядку планування перевезень вантажів у міжнародному сполученні та протоколів об'ємних нарад.

Місячні замовлення на транзитні перевезення з країн СНД та Балтії в порти України та західні країни вводяться в АС МЕСПЛАН шляхом завантаження замовлень на перевезення від залізниць держав СНД з системи АС МЕСПЛАН міждержавного рівня згідно з чинною технологією.

Додаткові замовлення на перевезення транзитних вантажів надходять до Укрзалізниці із Центру транспортного сервісного обслуговування ВАТ "Російські залізниці" (далі - ЦФТО ВАТ "РЗ") у вигляді телеграм електронною поштою. Уведення додаткових планів у АС МЕСПЛАН забезпечує Укрзаліниця.

Підтвердження місячного і додаткових планів на перевезення транзитних вантажів Укрзаліниця надає в ЦФТО ВАТ "РЗ" телеграмою засобами електронної пошти.

Переведення замовлень на транзитні перевезення із статусу "заявлено" в статус "узгоджено" та коригування цих замовлень в АС МЕСПЛАН здійснює Укрзаліниця. На підставі узгоджених транзитних планів АС МЕСПЛАН розробляє норми приймання транзитних вантажів для східних прикордонних переходів.

Планування перевезень імпорتنих вантажів здійснюється Укрзалізницею на підставі п. 3.11-3.14 Правил перевезень вантажів, Порядку планування перевезень вантажів у міжнародному сполученні та протоколів об'ємних і прикордонних нарад.

Замовлення на ввезення в Україну імпорتنих вантажів через західні сухопутні прикордонні переходи Укрзаліниця отримує від інозаліниць у вигляді електронних телеграм.

Підтвердження приймання імпорتنих вантажів Укрзаліниця здійснює засобами електронної пошти.

Уведення планів перевезень імпорتنих вантажів в АС МЕСПЛАН у статус "заявлено" та переведення в статус "узгодження" здійснює заліниця або станція, через яку імпорتنий вантаж надходить в Україну за фактом надходження вантажів.

2.3 Порядок відкриття робочого місця користувача АС МЕСПЛАН

Для відкриття робочого місця користувача АС МЕСПЛАН необхідно налаштувати шлях доступу до WEB частини робочого місця на комп'ютері користувача і описати користувача на вузлі автоматизованої системи керування вантажними перевезеннями Укрзалізниці (далі - АСК ВП УЗ) залізниці чи ГІОЦ.

Шлях доступу до WEB частини робочого місця налаштовується залежно від місця розташування абонента. Абоненти рівня станції, дирекції чи залізниці мають доступ до WEB частини залізниці. Абоненти рівня адміністрації мають доступ до WEB частини адміністрації. Абоненти рівня відправника мають доступ до АС МЕСПЛАН через мережу Інтернет. Роботи з підключення абонентів до WEB частини робочого місця АС МЕСПЛАН проводять працівники технічних служб залізниці.

Опис нового користувача в системі АС МЕСПЛАН проводиться в два етапи шляхом створення нового абонента в моделі абонентів вузла АСК ВП УЗ і надання йому відповідних прав в АС МЕСПЛАН. Роботи з опису нового користувача проводить користувач АС МЕСПЛАН з правами адміністратора.

2.4 Порядок роботи відправника в АС МЕСПЛАН

Відправники, які уклали договір з залізницею щодо роботи в АС МЕСПЛАН, набувають право введення замовлень на перевезення вантажу та декадних заявок в АС МЕСПЛАН безпосередньо з робочого місця, підключеного через мережу Інтернет, і відстеження порядку узгодження свого замовлення і відображення у довідковій системі ГЮЦ УЗ виконання плану навантаження за своїм замовленням (далі – Порядок).

Введення місячних і додаткових замовлень на перевезення в АС МЕСПЛАН відправники здійснюють згідно з цим Порядком. При цьому оригінали замовлень і декадних заявок відправник надає згідно з Правилами планування перевезень вантажів (далі – Правил) і даної Технології.

Переведення замовлення відправника в статус "узгоджено" в системі АС МЕСПЛАН здійснюється залізницями та Укрзалізницею згідно з п. 7.1-7.3 Правил. Переведення декадної заявки в статус "узгодженої" здійснюється працівниками станції після погодження її начальником станції чи його заступником.

Порядок ведення облікової картки при плануванні перевезень в АС МЕСПЛАН.

Облік виконання плану навантаження здійснюється відповідно до розділу 6 Правил.

Підставою для ведення облікової картки на станції є:

- при перевезенні за місячним планом - замовлення форми ГУ-12 та наявність узгодження цього замовлення в системі АС МЕСПЛАН;

- при перевезенні за додатковим планом - замовлення відправника на станції відправлення та наявність узгодження його в системі АС МЕСПЛАН. Якщо відправник надав замовлення в дирекцію або залізницю, підставою є наявність узгодженого замовлення в системі АС МЕСПЛАН та повідомлення начальника станції у встановленому на залізниці порядку.

У разі, коли на станції відсутній доступ до автоматизованої системи АС МЕСПЛАН, а додаткове замовлення на відвантаження відправник надав дирекції або залізниці, підставою для ведення облікової картки є розпорядження залізниці або дирекції, надане в установленому начальником залізниці порядку.

Після набуття замовлення статусу "узгоджено" АС МЕСПЛАН здійснює формування бланка облікової картки та внесення до неї даних замовлення.

Відповідно до узгодженої декадної заявки заповнюються графи 2 і 3 облікової картки, за відсутності декадної заявки ці графи заповнюються у розмірі середньодобової величини виходячи із замовленого обсягу перевезення і кількості діб, протягом яких заплановано здійснити перевезення.

Кількість поданих вагонів (контейнерів) під навантаження (граф 4) визначається за пам'яткою про користування вагонами (контейнерами).

Кількість завантажених вагонів (контейнерів) і тонн (графи 5 і 6) визначається на підставі оформлених перевізних документів і пам'яток про користування вагонами (контейнерами).

У разі невиконання плану навантаження за добу в графі 7 зазначається причина недовантаження.

Дані про навантаження на залізниці призначення зазначаються у графах 10-15 на підставі перевізних документів.

Інформацію про вищезазначені відомості після закінчення кожної облікової доби станція надає відправнику. За наявності зауважень до цих відомостей відправник надає їх станції протягом 24 годин з моменту отримання, станція включає ці

зауваження до графи 7 або зазначає про них у доповненні до облікової картки. Неотримання станцією зауважень відправника протягом 24 годин з моменту отримання інформації свідчить про погодження ним даних, зазначених в обліковій картці.

Після закінчення місяця облікова картка роздруковується на папері і підписується працівниками станції і відправника.

Якщо були зауваження відправника щодо ведення облікової картки, вони також роздруковуються, підписуються працівником відправника і додаються до облікової картки.

Визначення відповідальності за невиконання плану перевезення та нарахування штрафу провадиться у порядку, установленому Статутом залізниць України і Правилами.

ЛЕКЦІЯ 3. Особливості приймання і оформлення перевезень вантажів у міжнародному сполученні

3.1 Види відправок у міжнародних сполученнях

Вантажі до перевезення приймаються за наявності місячного плану або дозволу на перевезення, оформленого відповідно до Правил планування перевезень вантажів. Відправники можуть пред'являти вантажі до перевезення на місцях загального й незагального користування.

Відповідно до ст. 9 Статуту залізниць України місця загального користування – це місця виконання вантажних операцій біля колій, що перебувають на балансі залізниці і розташовані у межах смуги відведення; місця незагального користування – це місця виконання вантажних операцій, розташовані поза смугою відведення, та місця загального користування, надані у тимчасове користування вантажовласникам за договором.

Перевезення вантажів здійснюються вагонними, дрібними, контейнерними, груповими або маршрутними відправками.

Наведені нижче терміни вживаються в таких значеннях:

- вагонна відправка – партія вантажу за однією накладною в такій кількості, для перевезення якої потрібно надання окремого вагона;

- дрібна відправка – партія вантажу за однією накладною, для перевезення якої не потрібно надавати окремий вагон;

- контейнерна відправка – партія вантажу за однією накладною для перевезення в універсальному чи спеціалізованому контейнері або перевезення власного універсального чи спеціалізованого контейнера в порожньому стані;

- групова відправка – партія вантажу за однією накладною, для перевезення якої надається не менше двох вагонів, але менше маршруту;

- маршрутна відправка – партія вантажу за однією накладною в кількості, яка відповідає ваговій нормі, встановленій для маршруту ("ядра" маршруту);

- контрейлерна відправка – це завантажені на залізничні вагони автопоїзд, знімний автомобільний кузов, напівприцеп, тягач і т. ін.

Вантажі, що потребують тари для збереження їх від утрати, псування або пошкодження при перевезенні, повинні пред'являтися до перевезення у справній тарі, яка відповідає стандартам або технічним умовам, а вантажі, на тару і упакування яких стандарти і технічні умови не встановлено, – у справній тарі, що забезпечує їх збереження. Упаковка, в якій вантаж подається до перевезення, не повинна завдавати шкоди рухомому складу, залізничній колії й навколишньому середовищу.

3.2 Склад та оформлення міжнародної транспортної документації

Залізничні вантажні перевезення у міжнародному сполученні здійснюються за перевізними документами, перелік яких наведений у таблиці 1.

Таблиця 1 – Перевізні документи у міжнародному сполученні

Єдиний міжнародний перевізний документ	Нормативно-правові акти, якими врегульовано порядок видачі та оформлення цих документів
Накладна ЦІМ (СІМ, ЦИМ)	Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 р., ратифікована Законом України від 16.11.2005 р. N 3091-IV "Про приєднання України до Протоколу від 03.06.99 р., що стосується змін Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від

	09.05.80 р."
Накладна УМВС (SMGS, CMГС)	Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення, згода на обов'язковість якої надана постановою КМУ від 03.04.93 р. N 246 "Про угоди щодо міжнародного залізничного вантажного та пасажирського сполучення"
Накладна ЦІМ/УМВС (СІМ/SMGS, ЦІМ/СМГС)	Додаток 22 "Керівництво щодо накладної ЦІМ/УМВС" до Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення, згода на обов'язковість якої надана постановою КМУ від 03.04.93 р. N 246 "Про угоди щодо міжнародного залізничного вантажного та пасажирського сполучення"

Оформлення перевезення у міжнародному сполученні (по країнах СНД і Балтії) здійснюється за проїзними та перевізними документами, затвердженими спільним наказом Міністерства транспорту України та ДПАУ від 24.10.2001 р. N 712/431 "Про затвердження Порядку оформлення розрахункових і звітних документів при здійсненні продажу проїзних і перевізних документів на залізничному транспорті" (із змінами та доповненнями), зареєстрованим у Міністерстві юстиції України 07.02.2002 р. за N 116/6404.

3.3 Залізнична накладна (накладна УМВС)

Залізнична накладна є основним перевізним документом установленної форми, відповідно оформленим і наданим залізниці відправником разом з вантажем. Накладна є формою обов'язкової двосторонньої письмової угоди про перевезення вантажу, яка укладається відправником і залізницею на користь третьої сторони - вантажоодержувача. Накладна одночасно є договором для застави вантажу та забезпечення гарантії, унесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення.

Залізнична накладна складається з таких аркушів:

- 1 – оригінал накладної;
- 2 – дорожня відомість;

3 – дублікат накладної;
4 – аркуш видачі вантажу;
5 – аркуш повідомлення про надходження вантажу, а також необхідної кількості додаткових примірників дорожньої відомості.

Примірники 1, 2, 4, 5 накладної супроводжують вантаж до станції призначення. Примірник 3 накладної залишається відправнику після складання договору перевезення, і він не має сили оригіналу накладної. На станції призначення залишаються 2 та 4 примірники накладної. Одержувачу вантажу видаються 1 та 5 примірники накладної.

ЛЕКЦІЯ 4. Розрахунки за перевезення вантажів у міжнародному сполученні

4.1 Алгоритм розрахунку за міжнародні вантажні перевезення

Алгоритм здійснення основного розрахунку за міжнародні вантажні перевезення між країнами СНД і Балтії:

а) інформаційно-обчислювальний центр залізничної адміністрації (ІОЦ ЗА) вводить номерні списки передачі вагонів у/з «третіх» країн і складені пономерні списки коригувань інформації про передачу вагонів по міждержавних стикових пунктах і передає залізничним адміністраціям;

б) до 15 числа другого місяця, наступного за звітним:

- залізничній адміністрації-користувачу, окрім залізничних адміністрацій, що складають розрахункові та зведені відомості самостійно, – основну розрахункову і зведену відомості за звітний місяць і платежі по вагонах, що мають завершений рейс у межах даної залізничної адміністрації;

- залізничній адміністрації-власниці – основну розрахункову і зведену відомості за звітний місяць, що містить кількість вагоно-діб і платежі по вагонах, що мають завершений рейс у межах кожної залізничної адміністрації-користувача;

в) до 15 числа кожного місяця:

- залізничній адміністрації-користувачу, окрім залізничних адміністрацій, що складають розрахункові і зведені відомості

самостійно, – додаткову розрахункову і зведену відомості за звітний місяць, що містить кількість вагоно-діб і платежі, по вагонах, що мають завершений рейс у межах даної залізничної адміністрації з розподіленням за кожний звітний місяць, по яких залізничні адміністрації надали дані коригувань до цього терміну;

- залізничній адміністрації-власниці – додаткову розрахункову і зведену відомості за звітний місяць, що містить кількість вагоно-діб і платежі по вагонах, що мають завершений рейс у межах кожної залізничної адміністрації-користувача з розподіленням за кожний звітний місяць, за яким залізничні адміністрації надали узгоджені коригувальні номерні списки передачі вагонів до цього терміну;

- номерні списки вагонів, що мають рейс з порушенням послідовності передачі інформації, які підлягають перевірці.

Залізничні адміністрації, які самостійно складають розрахункові і зведені відомості за користування вагонами власності інших залізничних адміністрацій на своїй території, виключають час знаходження вагонів у «третіх» країнах, вводять узгоджені коригувальні номерні списки передачі вагонів по міждержавних стикових пунктах із суміжними залізничними адміністраціями і надають залізничним адміністраціям-власницям вагонів:

а) до 15 числа другого місяця, наступного за звітним, – основну розрахункову і зведену відомості за звітний місяць, що містить кількість вагоно-діб і платежі по вагонах, що мають завершений рейс по своїй залізничній адміністрації;

б) до 15 числа кожного місяця:

– додаткову розрахункову і зведену відомості, що містить кількість вагоно-діб і платежі, з розподіленням за кожним звітним місяцем по вагонах, що мають завершений рейс по своїй залізничній адміністрації, по яких надані до цього терміни, узгоджені з суміжними залізничними адміністраціями коригувальні номерні списки про передачу вагонів за попередні звітні періоди;

- розрахункові відомості за користування вантажними вагонами і схему інформаційного обміну при формуванні розрахункових відомостей за користування вантажними вагонами.

На рисунках 1 – 2 наведено схему формування розрахункових відомостей за користування вантажними вагонами і схему інформаційного обміну при формуванні розрахункових відомостей за користування вантажними вагонами.

Щомісяця залізничними адміністраціями країн СНД та Балтії проводиться звіряння інформації про передачу вагонів за звітний місяць.

Відповідно до п. 4.9.1 «Правил експлуатації, пономерного обліку і розрахунків за користування вантажними вагонами власності інших держав» до 11 числа місяця, наступного за звітним, інформаційно-обчислювальний центр залізничної адміністрації (ІОЦ ЗА) формує і передає кожній залізничній адміністрації файл «Загальні пономерні дані про вагони, які були прийняті і здані адміністрацією в звітному місяці».



Рисунок 1 – Схема формування розрахункових відомостей за користування вантажними вагонами

Головний інформаційно-обчислювальний центр (ГІОЦ) залізничних адміністрацій порівнює отримані від ІОЦ ЗА дані з даними своїх інформаційних систем. При повному збігу всіх даних по кожному вагону дані вважаються автоматично підтвердженими. При виникненні розбіжностей ГІОЦ залізничних адміністрацій готує файли коригувань для узгодження із сусідньою залізничною адміністрацією.

Інформаційні центри сусідніх залізничних адміністрацій обмінюються файлами відкладених коригувань, які вимагають узгодження. Коригування розглядаються і узгоджуються або на рівні ГІОЦ (ІОЦ), або на рівні міждержавних стикових пунктів.

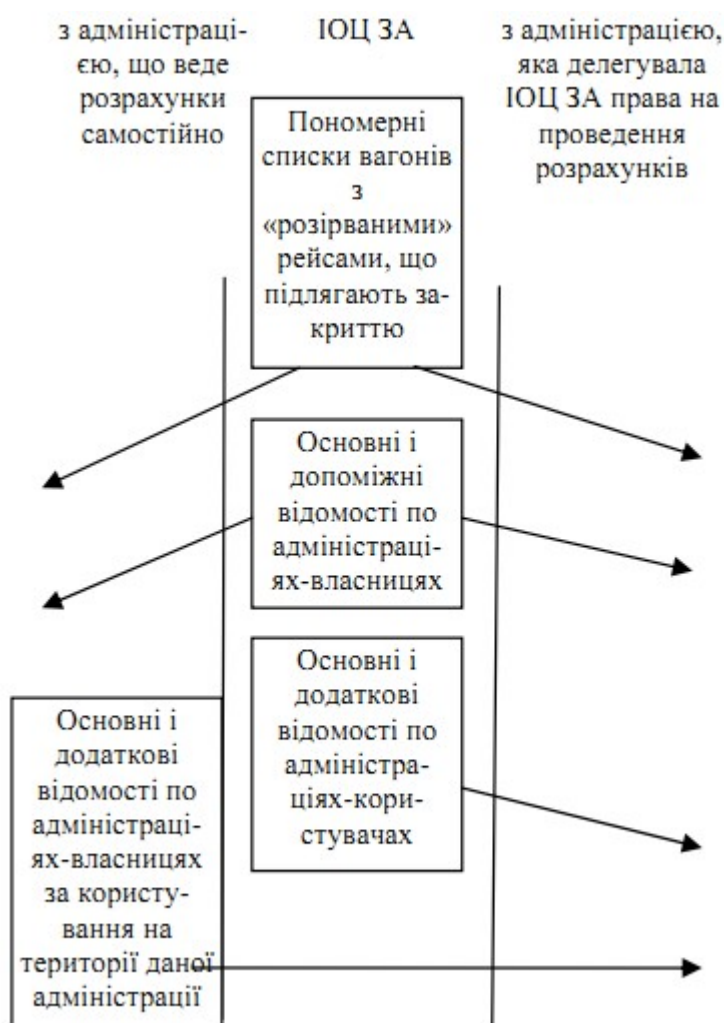


Рисунок 2 – Схема інформаційного обміну при формуванні розрахункових відомостей за користування вантажними вагонами

Відповідно до п. 4.9.3 ГЮЦ (ЮЦ) залізничних адміністрацій до 10 числа другого місяця, наступного за звітним, передає в ЮЦ ЗА файли відкладених коригувань разом з актами звіряння з сусідніми залізничними адміністраціями.

Залізничні адміністрації, що складають розрахункові і зведені відомості за користування вагонами інших адміністрацій через ЮЦ ЗА, що мають кордони з «третіми» країнами, до 10 числа другого місяця, наступного за звітним, формують і передають на адресу ЮЦ ЗА номерні списки передачі вагонів у/з «третіх» країн відповідно до Тимчасової технології підготовки передачі даних від прикордонних залізничних адміністрацій в ЮЦ ЗА і до 10 числа другого місяця, наступного за звітним, номерні списки коригувань інформації про передачу вагонів у/з «третіх» країн.

Існуючий порядок здійснення розрахунків за міжнародні вантажні перевезення між країнами СНД та Балтії призводить до несвоєчасного визнання отриманих доходів і відображення витрат за фактично надані/отримані послуги, порушення вимог міжнародних стандартів бухгалтерського обліку, відповідно до яких доходи і витрати повинні враховуватися в тому періоді, коли на них виникає право або зобов'язання. Тому для вирішення даної проблеми слід розглянути альтернативні варіанти щодо скорочення термінів розрахунків за користування вантажними вагонами.

Отже, діюча система розрахунків за міжнародні вантажні перевезення між країнами СНД та Балтії показало, що існуючий алгоритм здійснення розрахунків призводить до несвоєчасного визнання отриманих доходів і відображення витрат за фактично надані/отримані послуги, що не відповідає вимогам міжнародних стандартів бухгалтерського обліку, згідно з якими доходи і витрати повинні враховуватися у тому періоді, коли на них виникає право або зобов'язання. На основі проведеного аналізу можна стверджувати, що за умови приведення у відповідність з Міжнародними стандартами бухгалтерського обліку і звітності документообігу зміни діючої нормативно-правової документації, зміни технології інформаційного обміну між країнами-учасницями Співдружності стосовно розрахунків за користування вантажними вагонами і послугами, пов'язаними з

ними у міжнародному сполученні, дають можливість створити ефективну систему для повноцінного функціонування країн-учасниць Співдружності Незалежних Держав і країн Балтії на міжнародному ринку транспортних послуг.

ЛЕКЦІЯ 5. Відповідальність залізниць у міжнародному сполученні

5.1 Комерційні акти у міжнародних сполученнях

Основний юридичний документ, що підтверджує відповідальність залізниць у міжнародному сполученні, є комерційний акт.

Комерційні акти складаються для засвідчення таких обставин:

- невідповідність найменування, маси і кількості місць наявного вантажу, багажу чи вантажобагажу даним, зазначеним у перевізних документах;
- виявлення вантажу, багажу чи вантажобагажу без документів або документів без вантажу, багажу чи вантажобагажу;
- псування, пошкодження вантажу, багажу і вантажобагажу;
- повернення залізниці вкраденого вантажу, багажу або вантажобагажу.

Дані в комерційному акті зазначаються на підставі перевізних документів і виявлених обставин.

У тих випадках, коли різниця у масі вантажу, визначеній на станції відправлення, порівняно з масою, що виявилася на станції призначення, не перевищує норми природної втрати маси вантажу і граничного розходження визначення його маси нетто, комерційний акт не складається, а оформлення видачі вантажу

провадиться у порядку, передбаченому Правилами видачі вантажів.

Комерційний акт складається також у випадку виявлення порожнього власного або сданого в аренду вагона без накладної або виявлення накладної без вагона.

5.2 Межі відповідальності залізниць у міжнародних сполученнях

Залізниця звільнюється від відповідальності за повну або часткову утрату вантажу, зменшення маси, пошкодження, псування або зниження з інших причин якості вантажу, прийнятого до перевезення, якщо повна або часткова утрата, зменшення маси, пошкодження, псування або зниження якості вантажу з інших причин відбулися:

- внаслідок обставин, які залізниця не мала змоги попередити і ліквідування яких від неї не залежали;

- внаслідок неналежної якості вантажу при прийманні його до перевезення на станції відправлення або внаслідок особливих природних і фізичних властивостей вантажу, які спричинили його samozаймання, поломку, у тому числі бій і порушення герметичності скляної, поліетиленової і інших видів тари і упакування, корозію, внутрішнє псування або інші наслідки;

- з вини відправника або одержувача або внаслідок їх вимог, через причини яких не можливо покласти вину на залізницю;

- з причини, пов'язаної з навантаженням або розвантаженням вантажу, якщо навантаження або розвантаження виконувалась відправником або одержувачем;

- внаслідок перевезення на відкритому рухомому складі, яка допускається внутрішніми правилами, діючими на залізниці відправлення;

- внаслідок таких недоліків тари або упакування вантажу, які не могли бути виявлені залізницею шляхом зовнішнього огляду при прийманні до перевезення;

- внаслідок того, що відправник здав до перевезення предмети, які не допускаються до перевезення, під неправильною, неточною або неповною назвою;

- внаслідок невиконання або неналежного виконання митних або інших адміністративних правил відправником, одержувачем уповноваженою особою;

- внаслідок того, що відправник навантажив вантаж у непридатний для перевезення даного вантажу вагон або контейнер.

5.3 Правила пред'явлення претензій і подання позовів у міжнародних сполученнях

Як ЦКУ, так і ГКУ містять положення, відповідно до яких обов'язковою умовою подання до перевізника позову, що випливає з договору перевезення, є пред'явлення йому претензії (ст. 315 ГКУ, ст. 925 ЦКУ), тобто перед поданням позову дотримання процедури досудового врегулювання спору є обов'язковим.

Право на пред'явлення претензії належить:

— вантажоодержувачу, якщо він має вимоги до перевізника у зв'язку з втратою вантажу;

— вантажовідправнику або вантажоодержувачу, якщо вони мають право вимоги до перевізника у зв'язку з нестачею або пошкодженням вантажу, а також у зв'язку з простроченням його доставки до пункту призначення.

Ці суб'єкти можуть заявляти свої вимоги шляхом додавання до претензії перевізних документів (накладна, коносамент), інших документів, що складають у процесі перевезення та підтверджують наявність претензійних вимог (комерційні акти, дорожні листи тощо).

Щодо строків позовної давності, то при розгляді категорії справ, пов'язаних з перевезенням вантажів, і досі є актуальною проблема протиріччя правових норм, що містяться в обох кодексах. Так, ч. 3 ст. 925 ЦКУ передбачає, що до вимог, які випливають із договору перевезення вантажу, застосовується позовна давність в один рік. Одночасно ч. 5 ст. 315 ГКУ встановлено, що для пред'явлення перевізником до вантажовідправника та вантажоодержувачів позовів, що випливають з перевезення, встановлюється шестимісячний строк.

При такій колізії норм нагальним є питання, якою правовою нормою має керуватися господарський суд при з'ясуванні обставин дотримання перевізником строків позовної давності. На це запитання надає відповідь ВГСУ у своєму листі від 07.04.2008 р. №01 -8/211.

Так, відповідно до ч. 2 ст. 9 ЦКУ встановлено, що законом можуть бути передбачені особливості регулювання майнових відносин у сфері господарювання. Це стосується і положень про позовну давність.

Частиною першою ст. 223 ГКУ передбачено, що при реалізації в судовому порядку відповідальності за правопорушення у сфері господарювання застосовуються загальний і скорочені строки позовної давності, передбачені ЦКУ, якщо інші строки не встановлено цим Кодексом. Згідно з ч. 5 ст. 315 ГКУ для пред'явлення перевізником до вантажовідправників і вантажоодержувачів позовів, що впливають з перевезення, встановлюється шестимісячний строк. Такої ж тривалості встановлено строк для подання позовів залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів, що впливають зі Статуту залізниць.

Між нормами ч. 3 ст. 925 ЦКУ та ч. 5 ст. 315 ГКУ немає суперечності, бо вони співвідносяться як загальна та спеціальна: за загальним правилом до вимог, що впливають із договору перевезення вантажу, пошти, застосовується позовна давність в один рік з моменту, що визначається відповідно до транспортних кодексів (статутів), натомість для пред'явлення перевізником до вантажовідправників і вантажоодержувачів позовів, що впливають з перевезення, встановлюється шестимісячний строк.

У міждержавних перевезеннях вантажів в основному застосовуються строки позовної давності, встановлені міжнародними угодами. Наприклад, Конвенцією про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ) від 19.05.56 р. передбачено, що для подання позовів, які можуть виникнути в результаті перевезень, здійснених за цією Конвенцією, встановлено строк позовної давності один рік. А для пред'явлення позовів, що впливають із міжнародних повітряних перевезень, строк позовної давності становить два роки (ст. 29

Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень).

Позовна давність, порядок подання позовів у спорах, пов'язаних з перевезеннями у міжнародному сполученні, встановлюються міжнародними договорами України, транспортними кодексами (статутами).

Відповідно до коментованої статті позовна давність, порядок подання позовів у спорах, пов'язаних з перевезеннями у закордонному сполученні, встановлюються міжнародними договорами. Так, на автомобільному транспорті строк позовної давності, пов'язаної із ушкодженням здоров'я пасажирів становить три роки, а у зв'язку з позовною або частковою втратою багажу чи його пошкодженням — один рік (ст. 15 Конвенції про міжнародне автомобільне перевезення пасажирів і багажу); на морському транспорті до будь-якої вимоги про відшкодування шкоди, спричиненої смертю пасажирів, заподіянням йому тілесного ушкодження або втратою, пошкодженням багажу, застосовується строк позовної давності в два роки (ст. 15 Афіїнської конвенції про перевезення морем пасажирів та їх багажу); а відповідно до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення на залізничному транспорті для позовів про відшкодування шкоди у разі смерті або поранення пасажирів — строк становить для пасажирів три роки, для інших правомочних осіб — три роки, а для інших позовів — один рік (ст. 55 Додатка А) а для позовів із перевезення вантажів — становить один рік і два роки для виплати накладної плати, стягнутої залізницею з одержувача, виплати виторгу від продажу вантажу, здійсненого залізницею, збитків або шкоди, що виникли внаслідок дії або бездіяльності з наміром спричинити такі збитки або шкоду чи через недбалість з усвідомленням.

Позовна давність, порядок подання позовів у спорах, пов'язаних з перевезеннями у закордонному сполученні, встановлюються також транспортними кодексами (статутами). Наприклад, згідно зі ст. 388 КТМ до вимог, що виникають з договорів морського перевезення вантажу, застосовується річний строк позовної давності незалежно від того, здійснюється перевезення у каботажному чи закордонному сполученнях.

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Должанський І.З. Конкуренентоспроможність підприємства: Навч. посібник. – К.: Центр навчальної літератури, 2006. – 384 с.

2 Кушнірчук В.Г., Петров В.І., Зеркалов Д.В. Перевезення вантажів залізничним транспортом: Довідник / За ред. Д.В. Зеркалова. – К.: Основа, 2001. – 512 с.

3 Зеркалов Д.В., Доманський В.А., Кушнірчук В.Г., Петров В.І. Порти України. Перевезення вантажів. Навч. посібник. – К.: Основа, 2003. – 624 с.

4 Зеркалов Д.В. Международные перевозки. Терминология. – К.: Основа, 2004. – 420 с.

