

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ  
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

**ФАКУЛЬТЕТ УПРАВЛІННЯ ПРОЦЕСАМИ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

**Кафедра управління вантажною і комерційною роботою**

**КОМЕРЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ**

*Конспект лекцій*

**Частина 2**

**Харків 2024**

Комерційне забезпечення міжнародних вантажних перевезень:  
Конспект лекцій / А. О. Ковальов, Г. С. Бауліна, Г. Є. Богомазова,  
О. О. Шапатіна. – Харків: УкрДУЗТ, 2024. – Ч. 2. – 69 с.

У конспекті лекцій розглянуто умови перевезення вантажів під митним контролем у міжнародному залізничному сполученні, організацію міжнародних перевезень вантажів різними видами транспорту, нормативні джерела, що регламентують автомобільні, морські та повітряні перевезення вантажів, особливості міжнародних вантажних перевезень у змішаному сполученні, особливості перевезення вантажів у міжнародному залізнично-поромному сполученні, відповідальність за договором міжнародного перевезення вантажу та порядок заявлення претензій у міжнародному сполученні.

Рекомендовано для здобувачів вищої освіти спеціальності 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» освітніх програм «Організація перевезень і управління на транспорті», «Митний контроль на транспорті (залізничний транспорт)», «Організація міжнародних перевезень» усіх форм здобуття освіти.

Бібліогр.: 15 назв.

Конспект лекцій розглянуто і рекомендовано до друку на засіданні кафедри управління вантажною і комерційною роботою 26 червня 2023 р., протокол № 11.

Рецензент

доц. Т. В. Головка

## ЗМІСТ

Тематичний план навчальної дисципліни.....	4
Вступ.....	5
Лекція 9. Умови перевезення вантажів під митним контролем у міжнародному залізничному сполученні.....	6
Лекція 10. Організація міжнародних вантажних перевезень за участю різних видів транспорту.....	18
Лекція 11. Нормативні джерела, що регламентують автомобільні, морські та повітряні перевезення вантажів.....	29
Лекція 12. Характеристика міжнародних перевезень вантажів у змішаному сполученні.....	38
Лекція 13. Особливості перевезення вантажів у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні.....	43
Лекція 14. Відповідальність за договором міжнародного перевезення вантажу.....	55
Лекція 15. Порядок заявлення претензій у міжнародному сполученні.....	62
Список літератури.....	68

## ТЕМАТИЧНИЙ ПЛАН НАВЧАЛЬНОЇ ДИСЦИПЛІНИ

Лекція	Тема лекції	Кількість годин
Лекція 9	Умови перевезення вантажів під митним контролем у міжнародному залізничному сполученні	2
Лекція 10	Організація міжнародних вантажних перевезень за участю різних видів транспорту	2
Лекція 11	Нормативні джерела, що регламентують автомобільні, морські та повітряні перевезення вантажів	2
Лекція 12	Характеристика міжнародних перевезень вантажів у змішаному сполученні	2
Лекція 13	Особливості перевезення вантажів у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні	2
Лекція 14	Відповідальність за договором міжнародного перевезення вантажу	2
Лекція 15	Порядок заявлення претензій у міжнародному сполученні	2

## ВСТУП

Особливого значення для розвитку національної економіки країни набувають міжнародні вантажні перевезення, які сприяють збільшенню обсягів вантажопотоків, забезпеченню транспортування імпорتنих та експортних товарів через кордон, підвищенню ефективності та конкурентоспроможності вантажних перевезень.

Здобувачу вищої освіти для виконання в майбутньому своїх професійних обов'язків важливо знати організацію та умови перевезення вантажів під митним контролем у міжнародному залізничному сполученні, міжнародних перевезень вантажів різними видами транспорту, використовувати нормативні джерела, що регламентують автомобільні, морські та повітряні перевезення вантажів, знати особливості міжнародних вантажних перевезень у змішаному сполученні, особливості перевезення вантажів у міжнародному залізнично-поромному сполученні, а також мати уявлення про відповідальність за договором міжнародного перевезення вантажу і порядок заявлення претензій у міжнародному сполученні.

В основу побудови змісту конспекту лекцій покладено програму навчальної дисципліни «Комерційне забезпечення міжнародних вантажних перевезень», за яким можна набути вмінь і навичок самостійного вирішення питань у сфері міжнародних перевезень вантажів, а також узагальнити теоретичні, практичні та методичні положення щодо вирішення завдань у цій галузі.

Конспект лекцій призначений для здобувачів вищої освіти різних форм здобуття за спеціальністю 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» освітньої програми «Організація міжнародних перевезень» для самостійного опрацювання матеріалу дисципліни «Комерційне забезпечення міжнародних вантажних перевезень».

## **Лекція 9. УМОВИ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ПІД МИТНИМ КОНТРОЛЕМ У МІЖНАРОДНОМУ ЗАЛІЗНИЧНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

План лекції

9.1 Загальні вимоги.

9.2 Порядок проведення митного контролю та митного оформлення вантажів при ввезенні в Україну.

9.3 Митний контроль і митне оформлення вантажів при вивезенні їх за межі України.

9.4 Порядок митного контролю та митного оформлення транзитних вантажів і вантажів при переадресуванні.

9.5 Митний огляд вантажів і транспортних засобів, накладення та зняття засобів ідентифікації.

### **9.1 Загальні вимоги**

Перевезення вантажів, що перебувають під митним контролем, здійснюють залізницями відповідно до угод про перевезення вантажів у міжнародному сполученні та інших нормативно-правових актів. Залізниці зобов'язані доставити від станції відправлення (митниці відправлення) на станцію призначення (митницю призначення) вантажі без будь-яких змін пакування або стану з непошкодженими засобами ідентифікації, а також документ контролю за доставленням (ДКД), перевізні й супровідні документи на ці вантажі [1].

*Документ контролю за доставленням* – документ, що використовують для контролю за доставленням вантажів і транспортних засобів від митниці відправлення в митницю призначення.

Залізниця як перевізник бере участь у переміщенні вантажів і несе відповідальність відповідно до законодавства України за їх збереження від

моменту прийняття до перевезення й до моменту видання одержувачеві або передання за угодами про перевезення вантажів у міжнародному сполученні іншому підприємству, а також за доставлення зі станції відправлення (митниці відправлення) на станцію призначення (у митницю призначення).

Усі вантажі, за винятком вантажів, перевезення яких допущено без накладення засобів ідентифікації, переміщують між митницями під митним контролем із накладенням засобів ідентифікації у критих вагонах (крім відкритого рухомого складу), контейнерах, ящиках, мішках, тюках, іншому пакованні, облаштованих так, щоб ці вантажі не можна було вилучити з опломбованого вантажного місця або помістити в нього без видимих слідів розкриття чи пошкодження засобів ідентифікації, слідів нестачі чи пошкодження вантажу на відкритому рухомому складі.

Допускають переміщення вантажу під забезпеченнями митних органів інших країн. Такі забезпечення, зокрема пломби, визнано митними органами України за умови їхньої відповідності вимогам, що висувають до митних забезпечень, використовуваних митними органами України.

Митниця відправлення обов'язково встановлює строк доставлення вантажів у митницю призначення з урахуванням виду транспорту, що використовують для такого перевезення, та інших умов перевезення. Строк доставлення обчислюють із 24-ї години дати прийняття вантажу до перевезення. Виконання залізницею зобов'язання про доставлення вантажу в митницю призначення визначають за датою, зазначеною на накладній, ДКД.

В окремих випадках, коли вантаж не може бути доставлений у митницю призначення в строк, установлений митницею відправлення, унаслідок дії надзвичайних або невідворотних обставин чи подій, що перешкоджають руху вагона, цей строк може бути продовжений на час дії таких обставин чи подій митницею, у зоні діяльності якої трапилися ці

події. У таких випадках працівники залізниці протягом доби складають акт загальної форми в трьох примірниках із зазначенням у ньому дати, часу, причини затримки доставлення вантажу в митницю призначення. Один примірник цього акта разом із заявою працівника залізниці про продовження строку доставлення подають найближчій митниці.

За надзвичайних або невідворотних обставин чи подій працівник залізниці звертається до підрозділу митниці, у зоні діяльності якого відбулися такі події чи обставини, з письмовою заявою про продовження строку доставлення вантажів.

Вантажі, що прибувають на станцію призначення й перебувають під митним контролем, розміщують у зонах митного контролю, які створюють на коліях загального користування і в яких вантажі перебувають під охороною залізниці, або, за дозволом митного органу, в інших місцях чи на під'їзних коліях, визначених як зони митного контролю. Працівники залізниць не мають права видавати вантажі, що перебувають під митним контролем, виконувати з ними будь-які операції (навантаження, вивантаження, перевантаження, усунення пошкоджень пакування, розпакування, упакування, перепаккування або зміну ідентифікаційних знаків чи маркування, нанесених на пакування) без дозволу митниці [1]. За втрату чи неналежне доставлення вантажів, що перебувають під митним контролем, відповідальна залізниця в особі начальника дирекції залізничних перевезень.

## **9.2 Порядок проведення митного контролю та митного оформлення вантажів при ввезенні в Україну**

Митний контроль і митне оформлення вантажів починаються з моменту прийняття посадовою особою митниці відправлення повідомлення прикордонної передавальної станції про перетин митного



кордону поїздом, яким ці вантажі ввозять на митну територію України, та одержання від працівника залізниці передавальної відомості, перевізних і товаросупровідних документів.

Працівники прикордонної передавальної станції й митниці відправлення в порядку і в строки, установлені технологічним процесом роботи станції, погодженим із митницею, перевіряють відповідність кількості й номерів вагонів, що прибули з-за кордону, даним, зазначеним у накладних і товаросупровідних документах, цілісність засобів ідентифікації інших країн, збереження вантажів на відкритому рухомому складі тощо. Про всі виявлені такою перевіркою невідповідності працівники прикордонної передавальної станції складають акт загальної форми, а у випадках, передбачених Правилами перевезення вантажів і міжнародними угодами, – комерційний акт. Акти підписують працівники залізниці та посадові особи митниці, які перевіряли, із зазначенням їхніх прізвищ і проставленням підписів. Примірники цих актів працівники залізниці додають до накладних і направляють до митниці призначення [1].

Працівник митниці відправлення перевіряє подані працівником прикордонної передавальної станції документи на відповідність даних, зазначених у них, даним, наведеним у передавальній відомості, відповідність засобів ідентифікації даним, зазначеним у документах, комплектність товаросупровідних документів і ухвалює рішення про здійснення митного оформлення вантажів або повернення вантажів за кордон, або про неможливість пропускання вантажів на митну територію України.

З ухваленням рішення про повернення вантажів за кордон працівник митниці відправлення в передавальній відомості та накладній здійснює запис «Підлягає поверненню», зазначає підстави для повернення та оформлює Картку відмови.

Якщо ухвалене рішення про неможливість пропускання вантажів на митну територію України, працівник митниці відправлення здійснює в накладній під найменуванням вантажу запис «Пропускання заборонено» і оформлює Картку відмови, у якій зазначає підстави для прийняття такого рішення. Такі вантажі перебувають під митним контролем і охороною залізниці до їх вивезення за межі митної території України.

З ухваленням рішення про здійснення митного оформлення вантажів під митним контролем і направлення вантажів у митницю призначення працівник митниці відправлення на всіх перевізних, товаросупровідних документах і ДКД проставляє підпис і відбиток штампа «Під митним контролем».

У разі надходження вантажів із-за меж митної території України в річковий або морський порт і перевантаження їх на прикордонній передавальній станції перевізні документи для подальшого перевезення залізничним транспортом оформлює ця станція або порт залежно від того, хто здійснював перевантаження [1]. При надходженні вантажів із-за меж митної території України у вагонах колії 1435 мм відбувається за потреби перевантаження цих вантажів у вагони колії 1520 мм і переоформлення перевізних документів на станціях дії транспортного права Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) на ділянках залізничних колій 1435 мм.

Транспортні засоби з вантажем, що прибули на станцію призначення та перебувають під митним контролем, розміщують на коліях станції, і вони перебувають під охороною залізниці.

Про прибуття на станцію призначення вантажу, що перебуває під митним контролем, станція зобов'язана повідомити одержувача і митницю в день прибуття вантажу, але не пізніше дванадцятої години наступного робочого дня, при цьому для митниці зазначають відомості про

найменування станції та вантажоодержувача, номери вагонів (контейнерів), номери накладних, найменування та кількість вантажу.

Працівник станції призначення, на якій розташовано підрозділ митниці призначення, повідомляє цей підрозділ шляхом передавання йому ДКД, перевізних і товаросупровідних документів на вантаж. При цьому працівник залізниці реєструє цей факт у спеціальній книзі форми ГУ-48а з зазначенням дати й часу одержання документів.

Інспектор митниці проставляє на накладній відмітки митного забезпечення:

- штамп «Під митним контролем»;
- особисту номерну печатку інспектора митниці у встановленому нормативно-правовими актами порядку.

Документи, оформлені в митному відношенні з відмітками про закінчення митного оформлення (наявність відбитка особистої номерної печатки інспектора митниці і штампа «Під митним контролем») і повернені на станцію призначення (наприклад комерційному агенту), є підставою для оформлення видавання вантажів вантажоодержувачу.

Для вивільнення вагонів (контейнерів) іноземних держав дозволено перевантажувати вантаж, що перебуває під митним контролем, у вагони (контейнери) АТ «Укрзалізниця» під контролем митниці, у зоні діяльності якої відбувається перевантаження, за наявності письмової заяви начальника станції або вантажоодержувача, на якій є відповідна резолюція начальника цієї митниці або його заступника. При перевантаженні вантажів із вагонів колії 1435 мм у вагони колії 1520 мм допускають їх вивантаження і тимчасове розміщення в зонах митного контролю, створених на перевантажувальних майданчиках пунктів пропуску.

### **9.3 Митний контроль і митне оформлення вантажів при вивезенні їх за межі України**

Для здійснення митного оформлення вантажів, що вивозять за межі митної території України, декларант повинен подати митниці відправлення вантажно-митну декларацію (ВМД), заповнену відповідно до вибраного митного режиму, із зазначенням у відповідних графах реквізитів накладної, номера вагона (контейнера) і ваги вантажу.

Інспектор митниці відправлення оформлює вантажі і дозволяє їх відправлення на прикордонну митницю для пропускання за межі митної території України. Наявність відбитка особистої номерної печатки інспектора митниці відправлення на всіх аркушах ВМД є дозволом на переміщення вантажів у митницю призначення. Закінчення митного оформлення засвідчують підписом і відбитком особистої номерної печатки й штампа «Під митним контролем» інспектора митниці в графі 28 накладних Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) або ЦІМ/УМВС (ЦІМ – Єдині правила щодо договору міжнародного залізничного перевезення вантажів) або в графі 9 «Позначки митниці» накладної ЦІМ і корінця накладної, призначеного для станції відправлення.

У графі 24 «Документи, прикладені відправником» накладної УМВС або в графі 9 накладних ЦІМ або ЦІМ/УМВС перелічують документи, що перевозять разом із вантажем, проставляють номер вантажно-митної декларації (ВМД) і кількість додатків до неї.

При оформленні ВМД на партію вантажу, який перевозять одночасно в декількох вагонах за окремими перевізними документами, оригінал ВМД прикладають до перевізних документів на один із цих вагонів. У графі 24 накладної УМВС або в графі 9 накладних ЦІМ або

ЦІМ/УМВС на інші вагони проставляють відмітку «Оригінал ВМД № \_\_\_\_ долучено до документів на вагон № \_\_\_\_».

Перевізні документи з відмітками митних органів і ВМД передають на станцію відправлення для приймання вантажу до перевезення. Агент комерційний станції відправлення зобов'язаний:

- перевірити наявність відповідних відміток митного органу на накладній;

- звірити відповідність проставленого у графі 24 накладної УМВС або у графі 3 «Особливі заяви та відмітки відправника» залізничної накладної, або в графі 9 накладних ЦІМ або ЦІМ/УМВС номера ВМД з реєстраційним номером ВМД;

- перевірити номер вагона у ВМД і накладній.

У разі виявлення невідповідності митного оформлення перевізних документів відправлення вантажів затримують до отримання дозволу митного органу.

Працівник прикордонної передавальної станції зобов'язаний повідомити митницю призначення про прибуття залізничного вантажного поїзда, яким вантажі вивозять за межі митної території України, шляхом подання їй документів (передавальних відомостей, ВМД, ДКД, оригіналів накладних, примірника дорожньої відомості та інших товаросупровідних документів), у строк, визначений технологічним процесом роботи станції, погодженим цією митницею. Працівник митниці призначення в передавальній відомості проставляє дату і час прийняття й повернення документів.

Тривалість проведення митного контролю й митного оформлення вантажів визначено відповідно до Митного кодексу України [2] і технологічного процесу роботи станції, погодженого цією митницею. У разі надходження на прикордонну передавальну станцію вантажів, які

потребують проведення митного огляду, працівник митниці призначення здійснює необхідні митні процедури відповідно до законодавства України.

#### **9.4 Порядок митного контролю та митного оформлення транзитних вантажів і вантажів при переадресуванні**

Транзитні вантажі декларують у митниці відправлення відповідно до Митного кодексу України і Закону України «Про транзит вантажів» [2, 3].

Для декларування вантажів, крім підакцизних, у митний режим транзиту використовують накладні та їхні електронні копії, що містять інформацію з окремих граф цих накладних і необхідні відомості, потрібні для здійснення митного контролю.

Вантажі, транзит яких через територію України заборонено законодавством України, не пропускають через митний кордон України, вони підлягають поверненню за кордон у строк, установлений технологічним процесом роботи прикордонної передавальної станції.

Працівник митниці відправлення після прийняття рішення про можливість перевезення транзитних вантажів через митну територію України проставляє в установленому порядку відбитки митного забезпечення на всіх аркушах транзитної ВМД, накладних ЦІМ, УМВС або ЦІМ/УМВС.

При надходженні в митницю призначення частини партії вантажу, оформленої митницею відправлення в режимі транзиту за одним ДКД або накладними ЦІМ, УМВС або ЦІМ/УМВС, допущено випуск за межі митної території України частини цієї партії за ксерокопією ДКД із поставленням її на контроль до повного випуску всієї партії вантажу з використанням наявної інформації в Єдиній автоматизованій інформаційній системі Держмитслужби.

Оформлені в пункті пропуску через державний кордон України вантажі, переміщувані транзитом через територію України, за рішенням керівника митного органу або його заступника можуть підлягати огляду та переогляду відповідно до міжнародних угод і Митного кодексу України. Контроль за доставленням вантажів, переміщуваних транзитом через територію України, здійснюється відповідно до чинного митного законодавства України.

Переадресування вантажів, що перебувають під митним контролем, внаслідок зміни вантажоодержувача або станції призначення відбувається в порядку, встановленому УМВС та ЦІМ, за наявності згоди митного органу, у зоні діяльності якого вони перебувають [4, 5].

Для оформлення переадресування вантажів вантажовідправник, вантажоодержувач або особа, ними уповноважена, зобов'язані надати митниці, а також залізниці письмову заяву про переадресування вантажів і документи, які підтверджують потребу переадресування вантажів на нову станцію призначення.

Переадресування вантажів здійснюється згідно з розділом 9 Правил перевезення вантажів і міжнародними угодами за наявності згоди митного органу, у зоні діяльності якого перебувають ці вантажі.

Митниця відправлення в разі переадресування вантажів:

- інформує митницю призначення про переадресування вантажів до іншої митниці призначення;
- контролює доставлення вантажів під митним контролем у таку митницю призначення.

Згоду митниці оформлюють письмово:

- при вивезенні вантажів на зворотному боці ВМД роблять запис «Дозволена зміна ... (вантажодержувача, митниці призначення). Нова митниця призначення ...», затверджений підписом начальника митниці або його заступника, завірений печаткою митниці;

- при ввезенні вантажів оформляють новий документ контролю доставки вантажів згідно з чинним законодавством України.

Митниця має право відмовити в проведенні переадресування у таких випадках:

- якщо це призведе до поділу вантажу на частини;
- якщо переадресовано окремі вагони маршруту, які прямують за однією накладною;
- неподання документів, потрібних для здійснення митного оформлення переадресування.

### **9.5 Митний огляд вантажів і транспортних засобів, накладення та зняття засобів ідентифікації**

Митні органи мають право проводити вибірково митний огляд транспортних засобів і вантажів, переміщуваних через митний кордон України, з метою перевірки відповідності інформації про вантаж, заявленої в перевізних і супровідних документах, фактичним даним. Рішення про проведення митного огляду вантажів ухвалює митний орган у встановленому нормативно-правовими актами порядку.

Перевантаження вантажів з одного виду транспорту на інший, а також із вагонів однієї колії у вагони іншої здійснюється під контролем митниці, у зоні діяльності якої воно проводиться. Порядок перевантаження й контролю визначений технологічним процесом роботи конкретної станції.

Операції з вантажами, що перебувають під митним контролем, здійснюються за рахунок власників, які переміщують ці вантажі через кордон.

Вантажі (за винятком вантажів, перевезення яких згідно з Правилами перевезень вантажів допускають без накладення пломб запірно-



пломбувальних пристроїв (ЗПП)) перевозять під митним контролем із накладенням пломб (ЗПП) залізниць або вантажовідправників, а в разі потреби – пломб (ЗПП) митного органу.

Пломби (ЗПП), накладені при перевезеннях вантажів під митним контролем, можуть знімати тільки посадові особи митних органів за присутності вантажовласника та представника власника колії, де знаходиться митна зона.

При знятті пломб (ЗПП) і розкритті транспортних засобів або пакування окремих вантажних місць для митного огляду працівники митних органів за присутності працівників залізниці складають акт про проведення митного огляду у трьох примірниках:

- перший додають до перевізних документів;
- другий залишається в справах митного органу, що проводив митний огляд;
- третій залишається на станції, де проводили митний огляд.

Працівники залізниці складають також акт про розкриття вагона (контейнера), який повинен підписати працівник станції, на якій проводили розкриття, посадова особа митниці та інших контрольних органів, що брали участь у митному огляді, завіреним відбитком календарного штемпеля.

Нові пломби (ЗПП) на транспортні засоби може накладати інспектор митного органу або за його присутності вантажовідправник (вантажоодержувач). Про зміну пломб (ЗПП) митний орган робить відмітки в перевізних документах і ВМД (ДКД).

## **Лекція 10. ОРГАНІЗАЦІЯ МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ЗА УЧАСТЮ РІЗНИХ ВИДІВ ТРАНСПОРТУ**

План лекції

10.1 Міжнародні морські перевезення.

10.2 Міжнародні повітряні перевезення.

10.3 Міжнародні перевезення автомобільним транспортом.

### **10.1 Міжнародні морські перевезення**

**Міжнародне морське перевезення** – це перевезення, за якого місця відправлення і призначення розташовані у двох державах або одній державі, якщо проміжний порт заходу знаходиться в іншій державі.

Існує три основні 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, до складу яких входять перевізники, які працюють на визначеній території, наприклад конвенція морських перевізників Північної Атлантики (між США і Великою Британією).

**Незалежні перевізники** встановлюють тарифи й умови перевезення самостійно і приймають замовлення від будь-яких вантажовідправників. Зазвичай ставки незалежних перевізників на 10 % нижчі за ставки членів конвенцій перевізників.

**Судна «дикого плавання»** не дотримуються якихось встановлених ставок. Перевізник зазвичай укладає договір фрахту, за яким на судні резервують певну площу 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 переважно насипні та наливні вантажі.

Міжнародні морські перевезення здійснюються за чартером і коносаментом. **Чартер** є документом, який засвідчує наявність і зміст договору фрахтування, укладеного між судновласником і фрахтувальником.

**Фрахтувальник** — сторона в договорі фрахтування, яка надає вантаж для перевезення в порт призначення і сплачує обумовлений фрахт. При цьому фрахтувальник безпосередньо може і не бути відправником або одержувачем вантажу.

**Договір чартеру (фрахтування)** – це договір, за яким одна сторона (фрахтівник) зобов'язується надати іншій (фрахтувальникові) за плату всю або частину місткості одного чи декількох транспортних засобів на один або декілька рейсів для перевезення пасажирів, вантажів, багажу, пошти чи з іншою метою, якщо це не суперечить законодавству або іншим нормативно-правовим актам. Порядок укладення чартерного договору (фрахтування), а також його форма встановлені транспортними кодексами (статутами).

Чартер розрахований на перевезення великих партій вантажів, насамперед масових. Для перевезень чартером надають усе судно, частину або певне його приміщення. Існує кілька проформ чартерів: рейсовий чартер, букінгнот, тайм-чартер, димайз-чартер, бербоут-чартер та ін., які визначають відносини сторін (фрахтівника і фрахтувальника, перевізника та власника вантажу) при перевезенні вантажів у міжнародному торговому мореплаванні. Чартер має містити найменування сторін, назву судна, зазначені рід і вид вантажу, розмір фрахту, найменування місця навантаження вантажу, найменування місця призначення судна. За угодою

сторін у чартер можуть бути включені інші умови і застереження. Чартер підписують перевізник і фрахтувальник або їхні представники.

**Коносамент** – документ, виданий перевізником власнику вантажу, який відправляють морем, для посвідчення факту прийняття його до перевезення і зобов'язання передати в порту призначення вантажоодержувачу. Коносамент може бути підписаний особою, яка має повноваження від перевізника. Коносамент, підписаний капітаном судна, на якому перевозять вантаж, вважають підписаним від імені перевізника. Коносамент виконує три основні функції:

- свідчить про укладення договору перевезення вантажу морським шляхом, за яким перевізник зобов'язується доставити вантаж і видати одержувачу;
- свідчить про факт прийняття вантажу для перевезення;
- є товаросупровідним документом, оскільки дає право на отримання вантажу тому, на кого він виписаний.

За способом позначення особи, яка має право вимагати видавання вантажу, коносаменти бувають іменними, ордерними і на пред'явника.

**Іменний коносамент** – можна передавати за іменними передавальними написами або шляхом передавання боргової вимоги, тобто вантаж має бути доставлений певному одержувачу з зазначенням його назви та адреси.

**Ордерний коносамент** – можна передавати за іменними або бланковими передавальними написами, передбачено, що вантажовідправник може передати свої права третій особі, поставивши на звороті свій підпис і печатку.

**Коносамент на пред'явника** – можна передавати шляхом простого вручення.

Для морських перевезень вантажів застосовують прями, наскрізні, збірні, лінійні коносаменти, коносаменти із застереженнями та інші.

**Прямий коносамент** – коносамент, що покриває відвантаження між безпосередніми портами навантаження і розвантаження на одному і тому самому судні.

**Наскрізний коносамент** передбачає перевантаження вантажу на інше судно в проміжному пункті і покриває все перевезення вантажу від порту навантаження до місця кінцевого призначення.

**Збірний або вантажний коносамент** – коносамент на кілька вантажів, призначених для різних вантажоодержувачів.

**Лінійний коносамент** видає судноплавна компанія, або від її імені, він покриває перевезення на суднах, що курсують за регулярними маршрутами відповідно до встановленого та опублікованого розкладу.

**Коносамент із застереженнями, тобто «нечистий» або «брудний»** – це коносамент, у якому зроблені позначки про пошкодження вантажу та / або пакування.

**Застрахований коносамент** являє собою поєднання транспортного документа зі страховим полісом і є доказом як приймання вантажу до перевезення, так і його страхування, застосовують при перевезенні вантажів у контейнерах.

Після завантаження вантажу на борт судна перевізник на вимогу відправника видає йому «бортовий» коносамент, у якому додатково вказано, що вантаж перебуває на борту певного судна або суден, а також має бути зазначена дата навантаження вантажу.

Міжнародне перевезення вантажів морем здійснюється на основі договору. За договором міжнародного морського перевезення вантажу перевізник зобов'язаний доставити вантаж, який йому передав відправник, у порт призначення і видати його уповноваженій на одержання вантажу особі, а відправник або фрахтувальник зобов'язаний сплатити за перевезення вантажу встановлену плату (фрахт).

Існують дві форми експлуатації морського транспорту: трампове і лінійне судноплавства.

**Трамповими** називають судна, що здійснюють нерегулярні рейси, без чіткого розкладу, і скерововані судновласниками туди, де з боку фрахтувальників є попит на тоннаж. Трампові судна перевозять переважно 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 тарно-штучні вантажі (устаткування, хімікати, апаратуру, металовироби, автомобілі, трактори, вагони, сільськогосподарську техніку).

Договір на перевезення вантажів трамповими суднами укладають як чартер (charter, charter-party). Сторонами в чартерному договорі є фрахтувальник (вантажовідправник або його представник) і фрахтівник (перевізник або його представник). Основні пункти чартерного договору такі: час і місце укладення чартеру; повне юридичне найменування сторін (преамбула чартеру); назва й опис судна; рід вантажу; місце навантаження і розвантаження; умови навантаження і розвантаження, у тому числі умови оплати грошового відшкодування, що сплачує фрахтувальник судновласнику за простій судна під навантажувальними роботами понад установлений у чартері строк, і відшкодування, яке виплачує судновласник фрахтувальнику за дострокове завершення вантажних робіт і звільнення судна; порядок оплати фрахту; строк подання судна, включаючи кінцевий строк подання судна під навантаження, з недотриманням якого фрахтувальник має право розірвати чартер; інші умови (льодове застереження, застереження за обставин непереборної сили тощо).

У торговельному мореплавстві застосовують 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) для перевезення 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 частину передають 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 (пальне, 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 строк разом із командою, члени якої стають службовцями наймача, який 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 застосовують під час придбання суден у розстрочку. У такому разі договір оренди є також і договором купівлі-продажу. Після завершення розрахунків фрахтувальник стає власником судна.

**Лінійне судноплавство** – форма транспортних послуг, що забезпечує регулярні перевезення між установленими портами генеральних вантажів за заздалегідь оголошеним розкладом. Сполучення регулярними лініями підтримуване одним або кількома судноплавними компаніями. До переваг лінійного судноплавства відносять регулярність, дотримання строків розкладу, відносно стабільні ціни, експлуатацію спеціалізованого тоннажу, наявність широкої мережі агентів. Проте це потребує значних витрат, тому тарифи лінійних перевізників вищі за фрахтові ставки для трампових перевезень. Лінійні судна перевозять переважно дрібні партії вантажів від великої кількості відправників великій кількості одержувачів.

## **10.2 Міжнародні повітряні перевезення**

Відповідно до Конвенції про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень (1999 р.) **міжнародне повітряне перевезення** – це будь-яке перевезення, за якого, за визначенням сторін, місце відправлення й місце призначення незалежно від того, чи є перерва в перевезенні або перевантаженні, розташовані на території двох держав-сторін або території однієї й тієї самої держави-сторони, якщо погоджена зупинка передбачена на території іншої держави [6].

Основні форми організації перевезення вантажів повітряним транспортом:

- 1) змішані вантажні (пасажирсько-вантажні) перевезення;
- 2) спеціальні вантажні (окремі вантажні перевезення).

Змішані вантажні (пасажирсько-вантажні) перевезення поділяють на перевезення вантажів у спеціальних вантажних відсіках пасажирських літаків і конвертованих вантажно-пасажирських літаках. У вантажних відсіках пасажирських літаків перевозять найбільш термінові і цінні



вантажі. Вантажні перевезення в конвертованих літаках здійснюють повітряними суднами, салон яких пристосований для перевезень пасажирів і вантажів. Салон може бути переобладнаний повністю – тільки для однієї категорії перевезень (вантажних) або частково (половина літака відведена для вантажних перевезень, інша – під пасажирських).

Перевезення вантажів можна здійснювати чартерними вантажними рейсами. Чартерні рейси – це рейси, виконувані для перевезення вантажів відповідно до спеціального контракту між перевізником і замовником. Кожен чартерний рейс здійснюється за особливим дозволом компетентних органів влади відповідної країни.

За умовами контракту, замовник фрахтує місткість літака на певних ділянках перевезення і певних умовах. Контракт може бути укладений як на окремі рейси (разове перевезення вантажів), так і серію рейсів для перевезення («чартерний ланцюжок»). Контрактом може бути передбачений і тайм-чартер. Договір чартеру не дійсний до моменту оплати авіаперевізником за договором фактичному авіаперевізнику вартості чартерного рейсу або поки не укладена відповідна кредитна угода між фактичним авіаперевізником і авіаперевізником за договором.

Для перевезення вантажу оформлюють авіавантажну накладну [7]. Кожна накладна має бути в трьох оригінальних примірниках і вручена разом із вантажем. Перший примірник призначений для перевізника, підписаний вантажовідправником, другий призначений для вантажоодержувача, підписаний вантажовідправником, і супроводжує вантаж, а третій, підписаний перевізником, вручають вантажовідправнику після приймання вантажу для перевезення.

Авіавантажна накладна містить зазначення пунктів відправлення та призначення; якщо пункти відправлення та призначення знаходяться на території однієї й тієї самої держави, але одна чи декілька передбачених

зупинок знаходяться на території іншої держави, то зазначення, принаймні, однієї такої зупинки; вагу відправленого вантажу тощо.

Якщо є більше одного місця, то перевізник вантажу має право вимагати від вантажовідправника оформлення окремих авіавантажних накладних, вантажовідправник має право вимагати від перевізника надання окремих квитанцій на вантаж, якщо використовують інші засоби. Авіаперевізник не приймає до перевезення вантаж у разі, якщо авіаційна вантажна накладна має виправлення, зроблені не авіаперевізником (його агентом), містить нерозбірливі записи.

Вантажовідправник має право, за умови виконання всіх зобов'язань, що випливають з договору про перевезення, розпоряджатися вантажем, забираючи його в аеропорту відправлення або призначення, затримуючи його в ході перевезення в будь-якому пункті посадки, даючи вказівки про видавання його в пункті призначення або в ході перевезення особі, іншій, ніж попередньо зазначений одержувач, або вимагаючи повернення вантажу в аеропорт відправлення [6].

Строк дії договору повітряного перевезення, підтверджений авіаційною вантажною накладною, закінчується (договір вважають виконаним), коли вантаж доставлено вантажоодержувачу, зазначеному в авіаційній вантажній накладній.

Призначені до перевезення вантажі приймає авіаперевізник відповідно до наявності придатних транспортних засобів і вільних придатних місць для перевезення. Для цього здійснюють попереднє бронювання. Без попереднього бронювання вантаж до перевезення можуть приймати на визначених авіаперевізником маршрутах і за встановленої авіаперевізником ваги (об'єму). Підтвержене бронювання дає право на перевезення вантажу тільки в той день і на тому рейсі, на якому здійснене бронювання відповідного місця для перевезення, і між пунктами,

визначеними при бронюванні між авіаперевізником і вантажовідправником і зазначеними в авіаційній вантажній накладній [7].

Вантажний маніфест призначений для додаткового інформування митних органів про ввезення і/або вивезення вантажу, а також для одержання статистичної і комерційної інформації про перевезення вантажів. У вантажний маніфест при оформленні обов'язково мають бути внесені відомості про весь перевезений вантаж. Вантажний маніфест заповнюють не менш ніж у п'яти примірниках, призначених для авіаперевізника, митних органів пункту відправлення, митних органів пункту призначення, аеропорту відправлення, аеропорту призначення.

### **10.3 Міжнародні перевезення автомобільним транспортом**

Автомобільні перевезення активно розвиваються на міжнародному ринку транспортних послуг. Приблизно половина перевезень зовнішньоторговельних вантажів, здійснюваних між країнами Євросоюзу, припадає на частку автомобільного транспорту. Міжнародні автомобільні перевезення мають ряд суттєвих особливостей, які стосуються організації міжнародних автомобільних сполучень, забезпечення безпеки перевезень, отримання дозволу на перетин державних кордонів, надання технічної допомоги іноземним автотранспортним засобам, встановлення правових гарантій відшкодування збитків.

Під **міжнародним автомобільним перевезенням** вантажів слід розуміти перевезення вантажів автомобільним транспортом між двома та більше державами, здійснюване на умовах, визначених міжнародними договорами.

До міжнародних перевезень вантажів допускають транспортні засоби, на які є документи, що підтверджують їх відповідність вимогам щодо безпеки руху та екологічної безпеки країн, на територію яких

передбачено в'їзд; відповідна ліцензія на перевезення вантажів (тільки для транспортних засобів перевізників-резидентів); дозвіл для перевезення вантажів; національні реєстраційні документи; документи щодо страхування; номерні та розпізнавальні знаки.

Дозволи для перевезення вантажів оформлюють і видають водію автомобільного транспортного засобу (автомобільному перевізнику або уповноваженій ним особі) на підставі усного звернення, письмової заяви або замовлення бланку дозволу в електронній формі, у якій зазначено найменування (прізвище, ім'я, по батькові) автомобільного перевізника, його місцезнаходження (місце проживання), відомості про автомобільні транспортні засоби (номерні знаки, вантажопідйомність, повна маса), маршрут руху з зазначенням країн відправлення та призначення, а також країн прямування автомобільного транспортного засобу, вантажу (вага, загальна кількість); види дозволів, які бажає отримати автомобільний перевізник, і пункт видання дозволів.

На транспортних засобах, призначених для міжнародних перевезень, встановлюють контрольні прилади (тахографи) реєстрації режимів праці та відпочинку водіїв.

Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення від 19 травня 1956 р. передбачає, що договір перевезення вантажу автотранспортом має бути підтверджений накладною на перевезення вантажу (у трьох примірниках, підписана відправником і перевізником). Перший примірник видають відправнику, другий додають до вантажу, а третій залишається в перевізника [8].

## **Лекція 11. НОРМАТИВНІ ДЖЕРЕЛА, ЩО РЕГЛАМЕНТУЮТЬ АВТОМОБІЛЬНІ, МОРСЬКІ ТА ПОВІТРЯНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ**

План лекції

11.1 Правове регулювання міжнародних автомобільних вантажних перевезень.

11.2 Нормативні джерела, що регламентують морські перевезення вантажів.

11.3 Класифікація міжнародних нормативних джерел, що регулюють повітряні вантажні перевезення.

### **11.1 Правове регулювання міжнародних автомобільних вантажних перевезень**

Зростання кількості автомобільних перевезень вантажів зумовило необхідність активного укладання міжнародних угод, у тому числі між країнами-сусідами. Вони містять положення про регулярні й нерегулярні перевезення вантажів автотранспортними засобами та порядок розрахунків і платежів за міжнародні транспортні перевезення й послуги, пов'язані з ними. На початку ХХ ст. виникла необхідність уніфікувати норми міжнародних договорів для полегшення правової регламентації автомобільних перевезень. Однією з таких угод стала Конвенція про врегулювання автомобільного руху між країнами, встановлення технічних вимог до автомобілів у міжнародному сполученні, прав керування автомобілем, уніфікування сигналів на автошляхах, укладена 1926 р. у Парижі.

У зв'язку з поширенням міжнародних автомобільних перевезень виникло питання стосовно розроблення і прийняття Конвенції про

дорожній рух і Протоколу про дорожні знаки і сигнали (м. Женева, 1949 р.). На сьогодні ці міжнародно-правові акти діють у редакції від 8 листопада 1968 р. і відомі як Конвенція про дорожній рух, чинна в Україні з 2 травня 1977 р., і Конвенція про дорожні знаки та сигнали, чинна в нашій країні з 6 червня 1978 р.

Європейські держави уніфікували норми про умови договору міжнародного автомобільного перевезення вантажів у *Конвенції про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів* (Конвенція CMR або Конвенція КДПВ), підписаній у м. Женеві 19 травня 1956 р. [8]. Конвенція набрала чинності для України 17 травня 2007 р.

Конвенція CMR складається з восьми розділів. У ній уніфіковано умови, які регулюють міжнародне перевезення вантажів автомобільним транспортом, зокрема щодо використання документів, відповідальності перевізника, заявлення претензій і подання позовів. Конвенція застосовується до будь-якого договору автомобільного перевезення вантажів транспортними засобами за винагороду, коли зазначені в договорі місце прийняття вантажу для перевезення і місце для доставлення знаходяться у двох різних країнах, з яких принаймні одна є договірною країною, незважаючи на місце проживання і громадянство сторін. Конвенція не застосовується до перевезень пошти, небіжчиків, меблів при переїздах. Вона регулює перевезення вантажів автомобільними транспортними засобами, які частину шляху здійснюють морем, залізницями, внутрішнім водним шляхом чи повітряним транспортом за умови, що вантаж не вивантажували з автотранспорту. Конвенція не встановлює порядок укладення договору перевезення вантажів, але передбачає, що договір перевезення вантажів автомобільним транспортом підтверджений складанням вантажної накладної.

*Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП) 1975 р.* набрала чинності

для України 11 жовтня 1994 р. [9]. Конвенція стосується перевезення вантажів без їх проміжного перевантаження в дорожніх транспортних засобах, сполучення транспортних засобів або контейнерів з перетинанням одного або декількох кордонів від митниці місця відправлення однієї з договірних сторін до митниці місця призначення іншої договірної сторони або тієї самої договірної сторони за умови, що визначена частина операції МДП між її початком і закінченням здійснюється автомобільним транспортом. «Операція МДП» означає перевезення вантажу від митниці місця відправлення до митниці місця призначення з дотриманням так званої процедури МДП, встановленої в Конвенції.

Положення Конвенції МДП застосовують за таких умов:

а) перевезення відбуваються в дорожніх транспортних засобах, складах транспортних засобів або контейнерах, попередньо допущених до перевезення, або інших дорожніх транспортних засобах, інших складах транспортних засобів або інших контейнерах з дотриманням умов, зазначених у Конвенції;

б) перевезення гарантують об'єднання і здійснюють з застосуванням книжки МДП.

Вантажі, що перевозять із дотриманням процедури МДП, звільняють від сплати або депозиту ввізних/вивізних мита і зборів у проміжних митницях. Вантажі, перевезені з дотриманням процедури МДП у запломбованих дорожніх транспортних засобах, запломбованих складах транспортних засобів або запломбованих контейнерів здебільшого звільняють від митного огляду в проміжних митницях. Проте з метою запобігання зловживанням митні органи можуть у виняткових випадках, зокрема в разі наявності підозри в порушеннях, проводити в цих митницях огляд вантажів.

Книжку МДП видають у державі відправлення або тій країні, де власник знаходиться чи має постійне місцеперебування. Книжка МДП

друкована французькою мовою, за винятком лицьового боку обкладинки, рубрики якої друковані також і англійською мовою. «Правила користування книжкою МДП» відтворені англійською мовою на третій сторінці цієї обкладинки. Крім того, можуть бути додані сторінки з перекладом друкованого тексту на інші мови.

Книжка МДП дійсна до завершення операції МДП у митниці місця призначення, якщо вона оформлена в митниці місця відправлення на строк, встановлений об'єднанням, що видає документ. Якщо маршрут перевезення проходить тільки через одну митницю місця відправлення та одну митницю місця призначення, то в книжці МДП має бути щонайменше два аркуші для країни відправлення, три аркуші для країни призначення і два аркуші для кожної іншої країни, територією якої здійснюється перевезення. Для кожної додаткової митниці місця відправлення або призначення необхідно відповідно два або три додаткові аркуші; крім того, слід додати ще два аркуші, якщо митниці місця призначення знаходяться у двох різних країнах.

Книжку МДП слід надавати разом із дорожнім транспортним засобом, складом транспортних засобів або контейнером у кожній митниці місця відправлення, кожній проміжній митниці та кожній митниці місця призначення. В останній митниці місця відправлення посадова особа митниці ставить підпис і штамп із датою під вантажним маніфестом на всіх відривних аркушах, які будуть використані на іншій частині маршруту.

Отже, книжка МДП (у перекладі англійською TIR CARNET) – це міжнародний митний документ, який дає право перевозити вантажі через кордони держав в опломбованих митницею кузовах автомобілів або контейнерах. На вантажівках, які здійснюють перевезення відповідно до Конвенції, ставлять знак TIR.



Для розвитку міжнародних автомобільних перевезень укладено двосторонні міжнародні договори: Угода про міжнародні автомобільні перевезення з Польщею (1992 р.), Угода про міжнародні автомобільні перевезення вантажів із Францією (1992 р.), Угода про міжнародне автомобільне сполучення з Грузією (1993 р.), Угода про міжнародне автомобільне сполучення з Вірменією (1998 р.), а також угоди про міжнародні автомобільні перевезення з Македонією, Сербією, Румунією, Нідерландами, Португалією тощо. У міжнародних двосторонніх договорах зазначено, що регулярні перевезення здійснюють на підставі дозволу – документа на проїзд, який дозволяє в'їзд/виїзд автомобільного транспортного засобу однієї договірної держави на/з територію(ї) іншої держави або дає право на проїзд транзитом через територію іноземної договірної держави. Дозволи видають на підставі встановлених квот.

## **11.2 Нормативні джерела, що регламентують морські перевезення вантажів**

Міжнародно-правові джерела дуже різноманітні і містять багатосторонні і двосторонні угоди, які регулюють різні сторони міжнародного торговельного мореплавства. Таких міжнародних угод дуже багато, основні з них:

- Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства від 9 квітня 1965 р.;
- Митна конвенція щодо контейнерів від 2 грудня 1972 р.;
- Конвенція про обмеження відповідальності за морськими вимогами від 19 листопада 1976 р.;
- Конвенція ООН про міжнародні морські перевезення вантажів від 31 березня 1978 р.;

– Найробійська міжнародна конвенція про видалення затонулих суден від 18 травня 2007 р.;

– Міжнародна конвенція з уніфікації деяких правил щодо накладення арешту на морські судна від 10 травня 1952 р.; Україна приєдналася до Конвенції із застереженнями 7 вересня 2011 р.;

- Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПВВ) від 22 червня 2001 р. тощо.

Конвенція про полегшення міжнародного морського судноплавства (1965 р.) набула чинності для України 24 грудня 1993 р. Конвенція покликана полегшити морське судноплавство шляхом спрощення і зниження до мінімуму формальностей, необхідної документації та процедур прибуття, перебування і відбуття суден, що беруть участь у міжнародному судноплавстві. У ній визначено стандарти прибуття, стоянки і відправлення судна; прибуття і відправлення осіб, полегшення формальностей для вантажів, призначених для круїзів, і пасажирів; заходи зі спрощення формальностей для суден, зайнятих у проведенні науково-дослідних робіт; подальші заходи зі спрощення формальностей для іноземців, що входять до складу команд суден, зайнятих у міжнародних рейсах, щодо звільнення на берег; санітарний, ветеринарний і фітосанітарний контроль; помилки в документації і штрафи за них; час роботи служб у портах; обмеження відповідальності судновласників.

До основних міжнародно-правових актів належить *Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПВВ)*, застосовувана до будь-якого договору перевезення, відповідно до якого порт навантаження або місце приймання вантажу і порт розвантаження або порт здавання вантажу розташовані у двох різних державах, з яких принаймні одна є державою-учасницею Конвенції. Конвенція чинна для України з 1 січня 2015 р. [10].

Якщо договір передбачає можливість вибору між кількома портами розвантаження або місцями здавання, то таким портом або місцем здавання є порт розвантаження або здавання, у якому фактично був зданий вантаж. Конвенція застосовувана незалежно від національної належності, місця реєстрації, порту приписки судна або того факту, чи є воно судном морського плавання або внутрішнього плавання, і незалежно від національної належності, місцезнаходження або місця перебування перевізника, вантажовідправника чи вантажоодержувача.

Конвенція встановлює основні положення щодо приймання, перевезення та здавання вантажу, обов'язки та відповідальність вантажовідправника, перевізника, права розпорядження вантажем, оформлення транспортних документів, претензійні умови тощо.

### **11.3 Класифікація міжнародних нормативних джерел, що регулюють повітряні вантажні перевезення**

Нормативна база, що регламентує міжнародні повітряні перевезення, – це багатосторонні конвенції та угоди, двосторонні міжурядові угоди і договори, а також комерційні угоди авіакомпаній.

Залежно від цілей і завдань нормативні правові джерела, які регулюють міжнародні повітряні перевезення, поділено на п'ять груп.

Перша група містить джерела, що регламентують порядок використання повітряного простору. Вони закріплюють комерційні права в галузі повітряних перевезень. До складу цієї групи входять Угода про транзит міжнародними повітряними лініями 1944 р. і Угода з міжнародного повітряного транспорту 1944 р.

До другої групи належать джерела, які регулюють здійснення повітряної навігації, її принципи, технічне обслуговування повітряних суден, забезпечення повітряної безпеки. До цієї групи належать Конвенція

про міжнародну цивільну авіацію (Чиказька конвенція 1944 р.), міжурядові угоди про повітряні сполучення, а також комерційні угоди авіакомпаній.

Третя група джерел регулює організацію і здійснення повітряних перевезень пасажирів, багажу і вантажів: Варшавська конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень 1929 р., Протокол про поправки до Варшавської конвенції, підписаний у Гаазі 28 вересня 1955 р. (Гаазький протокол), Гвадалахарська конвенція 1961 р., Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень від 28 травня 1999 р. (Монреальська конвенція).

Четверта група складається з проформ міжнародної авіанакладної.

П'ята група – внутрішнє законодавство, що регулює міжнародні польоти і загальні питання міжнародного повітряного перевезення.

*Варшавська конвенція* про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень визначає міжнародні повітряні перевезення як перевезення, за яких хоча б один із пунктів посадки знаходиться на території іншої держави. Сфера застосування Варшавської конвенції: перевезення вантажів, пасажирів, багажу, комбіновані перевезення. Конвенція не поширена на повітряні перевезення між державами-членами та державами, які в ній не беруть участь; не застосовувана до перевезень пошти. Документ, що засвідчує укладення договору перевезення, – авіаційна накладна, введена Варшавською конвенцією.

Дія Варшавської конвенції поширена на повітряні перевезення:

- місце відправлення і місце призначення незалежно від перерви в перевезенні розташовані на території двох держав-учасниць Конвенції.

- місце відправлення та місце призначення знаходяться на території однієї держави-учасниці Конвенції, а зупинка передбачена на території іншої держави, яка, можливо, і не бере участь у Конвенції.

При змішаних перевезеннях положення Варшавської конвенції слід застосовувати тільки до повітряної частини перевезення.

*Конвенція про міжнародну цивільну авіацію* (Чиказька конвенція) була створена для того, щоб міжнародна цивільна авіація могла розвиватися безпечно і упорядковано, а міжнародні повітряні сполучення були встановлені на основі рівності і здійснювані раціонально та економічно. Конвенція набула чинності для України 9 вересня 1992 р. [11]. Конвенція застосовувана тільки до цивільних повітряних суден і не застосовувана до державних повітряних суден. Повітряні судна, що використовують на військовій, митній і поліцейській службах, розглядають як державні повітряні судна. Жодне державне повітряне судно договірної держави не здійснює польоту над територією іншої держави і не робить на ній посадку, окрім як із дозволу, наданого спеціальною угодою (і за її умовами) або в інший спосіб. Договірні держави при встановленні правил для своїх державних повітряних суден зобов'язуються зважати на безпеку навігації цивільних повітряних суден.

*Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень* (Монреальська конвенція) стала чинною для України 6 травня 2009 р. Конвенція застосовувана до будь-якого міжнародного перевезення пасажирів, багажу або вантажу, здійснюваного повітряним судном за винагороду. Її застосовують також до перевезень повітряним судном, що здійснюються авіатранспортним підприємством безоплатно [12]. Конвенція визначає зміст авіавантажної накладної або квитанції на вантаж, обов'язки сторін, які стосуються перевезення вантажу, питання з видачі вантажів; відносини між вантажовідправником та одержувачем або відносини між третіми особами; відповідальність перевізника і розмір компенсації за заподіяну шкоду; заявлення претензій; змішані перевезення тощо.

## **Лекція 12. ХАРАКТЕРИСТИКА МІЖНАРОДНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ВАНТАЖІВ У ЗМІШАНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

План лекції

12.1 Міжнародне змішане перевезення.

12.2 Оператор змішаного перевезення.

### **12.1 Міжнародне змішане перевезення**

Для розвитку транспорту і раціоналізації перевезень вантажів у міжнародному сполученні потрібне виконання перевезень між різними державами за участю декількох видів транспорту. Такі перевезення отримали назву змішаних перевезень у міжнародному сполученні. На сьогодні більше 80 % зовнішньоторговельних операцій здійснюють як мінімум за участю двох видів транспорту. Цей вид сполучень здатний забезпечити узгоджене функціонування світової транспортної системи, вирішити економічні проблеми транзитних країн за рахунок збільшення експорту транспортних послуг.

Найбільша участь у перевезеннях – це залізничний, автомобільний і морський транспорт. Часто вантаж доставляють на залізничну станцію або в порт автомобільним транспортом. З кінцевого пункту морської чи залізничної частини перевезення його вивозять на склад одержувача в багатьох випадках автомобільним транспортом. Можливий і більш складний ланцюг транспортування вантажу з включенням до нього інших видів транспорту. Кожен вид транспорту має свої особливості, які необхідно враховувати при змішаних перевезеннях. При цьому великого значення набуває організація та здійснення перевалки вантажу з одного виду транспорту на інший.

Відмінність міжнародного змішаного перевезення від внутрішнього полягає в перетині кордону, що призводить до необхідності підготовки додаткового комплексу документів для виконання митних, санітарних та інших адміністративних формальностей на прикордонних пунктах.

Отже, **міжнародне змішане перевезення вантажу** – це перевезення з послідовним використанням двох і більше видів транспорту, пов'язане з перетином кордону.

**Непряме змішане перевезення** виконують на основі декількох договорів; правовий режим на окремих етапах прямування вантажу різний (це створює певні труднощі для вантажовласника); таке перевезення організовує експедитор.

Організація змішаних перевезень потребує вирішення технічних і правових проблем:

- визначення статусу та відносин перевізників, які здійснюють змішане перевезення;
- визначення правового режиму змішаного перевезення, відповідальності перевізників перед вантажовласником.

Пряме змішане перевезення оформлюють одним (наскрізним) транспортним документом, що покриває всі види транспорту, які беруть участь у перевезенні. Особливістю прямого змішаного перевезення є наявність особи, яка бере на себе відповідальність за збереження вантажу на всьому шляху його транспортування (оператор змішаного перевезення) і, отже, функції єдиного перевізника. Якщо особа не бере на себе такої відповідальності, це означає, що вона є експедитором, а не оператором змішаного перевезення.

Змішані перевезення дають змогу раціонально розподілити роботу між окремими видами транспорту, максимально використовувати їхні провізні спроможності, забезпечити економію транспортних витрат.

Особливістю змішаних перевезень за участю залізничного та морського транспорту є необхідність стивідорних робіт зі зміною видів транспорту. *Стивідорні роботи* – роботи, пов'язані з виконанням вантажно-розвантажувальних операцій, укладанням вантажів на судні.

Удосконалення змішаних перевезень передбачає виключення стивідорних робіт за рахунок комбінування різних видів транспортних засобів:

- перевезення у спеціально створених транспортних одиницях або засобах, пристосованих для перевезення вантажів на різних видах транспорту (контейнер, знімний кузов, ліхтер, ролтрейлер, роудрейлер);

- перевезення з використанням технічних засобів одного виду транспорту для перевезень на іншому (навантажений автомобіль перевозять залізницею, навантажений залізничний вагон перевозять морським поромом).

24 травня 1980 р. у Женеві під егідою Конференції Організації Об'єднаних Націй із торгівлі та розвитку (ЮНКТАД) було прийнято Конвенцію про міжнародні змішані перевезення вантажів. Її положення поширені на всі види транспорту, що беруть участь у змішаних перевезеннях, якщо місце приймання або доставлення вантажу знаходиться у країні-учасниці Конвенції [13].

## **12.2 Оператор змішаного перевезення**

Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів (Конвенція) закріпила правовий статус оператора змішаних перевезень. *Оператор змішаного перевезення* означає будь-яку особу, яка від свого власного імені або через іншу діє від його імені, особу, яка укладає договір змішаного перевезення, виступає як сторона договору і



бере на себе відповідальність за виконання договору. Оператор укладає договір змішаного перевезення із вантажовласником.

*Договір змішаного перевезення* означає договір, на підставі якого оператор змішаного перевезення за сплату провізних платежів зобов'язаний здійснити або забезпечити здійснення міжнародного змішаного перевезення. При цьому транспортні операції може виконувати як сам оператор, так і перевізник, залучений ним. Отже, за договором змішаного перевезення, вантажовласник перебуває у правовідносинах з оператором, а не конкретним перевізником.

Відповідальність вантажовідправника, оператора змішаного перевезення, межі відповідальності, особливості доставлення вантажу одержувачу регулює Конвенція. Значну увагу приділено питанням відповідальності оператора змішаного перевезення. Рамки початку та закінчення відповідальності охоплюють період із моменту прийняття ним вантажу у своє розпорядження до моменту видавання вантажу.

Оператор змішаного перевезення відповідальний за неправомірні дії третіх осіб, залучених до виконання транспортних операцій. Також відповідає за заподіяння реальних збитків. Регулюючи відповідальність за незбереження вантажу, Конвенція закріплює положення, за яким вантаж вважають втраченим, якщо він не був доставлений до місця видавання протягом 90 днів після закінчення зазначеного в договорі строку доставлення. Розмір відшкодування втраченого вантажу залежить від його вартості на момент прийняття до перевезення. Вартість вантажу визначають виходячи з його ринкової ціни. Крім вартості втраченого чи пошкодженого вантажу оператор повинен відшкодувати провізні платежі, митні збори, мита та інші витрати, пов'язані з перевезенням вантажу.

Оператор не відповідальний, якщо доведе, що вжив усіх заходів для того, щоб уникнути негативних обставин і їхніх наслідків.

Відповідальність оператора за затримку доставлення вантажу регулює Конвенція, виходячи із зазначеного в договорі змішаного перевезення строку доставлення вантажу до пункту призначення (дати його прибуття). Штрафна санкція за затримку доставлення вантажу не має перевищувати суму провізної плати, встановленої договором змішаного перевезення. Сторони договору можуть своєю угодою встановити вищі межі відповідальності порівняно із закріпленими в Конвенції.

Якщо знищення, втрата, пошкодження чи затримка в доставленні вантажу сталися на визначеному етапі змішаного перевезення, відповідальність перевізника обмежена сумами, установленими:

- Монреальською конвенцією, якщо перевезення здійснюване авіаційним транспортом;

- Конвенцією CMR при перевезенні автомобільним транспортом;

- Конвенцією КОТІФ, якщо перевезення здійснюване залізничним транспортом;

- Правилами Hague-Visby – Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент, що підписана в Брюсселі 25 серпня 1924 р. зі змінами відповідно до Брюссельського протоколу від 23 лютого 1968 р. – при перевезенні морським (річковим) транспортом.

## **Лекція 13. ОСОБЛИВОСТІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ У МІЖНАРОДНОМУ ПРЯМОМУ ВАНТАЖНОМУ ЗАЛІЗНИЧНО-ПОРОМНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

План лекції

13.1 Загальні положення.

13.2 Оформлення договору перевезення.

13.3 Передавання вагонів, контейнерів і вантажів.

13.4 Провізні платежі.

### **13.1 Загальні положення**

Особливості перевезення вантажів у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні розглянуто на прикладі співробітництва портів України і Туреччини.

Перевезення вантажів у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні між портами України і Туреччини, що мають залізничне сполучення, здійснюють відповідно до міжнародних угод, учасниками яких є сторони УМВС, КОТІФ [4, 14], Правил перевезення вантажів у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні між портами України і Туреччини [15] і їхнього національного законодавства.

Перевезення на морській частині шляху в міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні виконують українські та турецькі судновласники.

Компетентні органи інформують залізниці про судновласників української і турецької сторін, які здійснюють залізнично-поромні перевезення між портами України і Туреччини, що мають залізничне сполучення, із зазначенням необхідних поштових і банківських реквізитів,

а також повідомляють, у яких портах здійснюють перевантаження вантажу або переставляння вагонів із візків колії 1520 мм на візки колії 1435 мм.

На території України при перевезенні вантажів застосовують норми УМВС (ЦІМ/УМВС), відповідні норми КОТІФ, а також національного та міжнародного транспортного права України. На території Туреччини при перевезенні вантажів застосовують норми КОТІФ і ЦІМ (ЦІМ/УМВС), а також національного та міжнародного транспортного права Туреччини.

Договори перевезення укладають між перевізниками країн відправлення та вантажовідправниками. При укладанні договорів із вантажовідправниками, вантажоодержувачами та експедиторами перевізники можуть передбачати також інші умови, відмінні від передбачених вище, якщо вони не суперечать положенням зазначених нормативних актів.

Перевантаження вантажу з вагонів колії 1520 мм на вагони колії 1435 мм або інші види транспорту чи переставляння вагонів із візків колії 1520 мм на візки колії 1435 мм здійснюють у портах і на поромних комплексах під керівництвом підрозділів залізниць, які відповідають за збереження вагонів і вантажу. Передавання вантажів здійснюють за місцевим часом.

Залізниці Туреччини при поверненні вагонів колії 1520 мм зобов'язані забезпечити підкочування (повернення) під вагон тих самих візків колії 1520 мм, які були викочені з-під цього вагона при його переставлянні на візки колії 1435 мм.

До перевезень у вантажному залізнично-поромному сполученні допущені контейнери, що відповідають стандартам Міжнародної організації зі стандартизації (ISO), забезпечені маркувальними кодами, зареєстрованими Міжнародним бюро з контейнерів (БІК) і табличками міжнародної Конвенції про безпечні контейнери (КБК) і Митної Конвенції, що стосується контейнерів (КТК).

Розміщення і кріплення вантажів у вагонах колії 1520 мм здійснюють згідно з вимогами додатка 3 до УМВС та «Інструкцією з перевезення негабаритних та великовагових вантажів на залізницях країн-учасниць СНД, Латвійської Республіки, Литовської Республіки, Естонської Республіки».

Перевезення вантажів у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні здійснюють за погодженням між залізницями та судовласниками. Для узгодження перевезення вантажів відправник зобов'язаний не пізніше, ніж за 15 діб до подання вантажу до перевезення надати станції відправлення заявку на перевезення із зазначенням даних про найменування вантажу, вид відправки (вагонна, контейнерна, контрейлерна), кількість відправок і їхню масу нетто, станції призначення, а для транзитних перевезень – експедиторів по території транзитних держав.

Узгодження перевезення з усіма залізницями, які братимуть участь у перевезенні, а також судовласником здійснює залізниця, яка отримала заявку на перевезення вантажів у міжнародному залізнично-поромному сполученні, погодженими сторонами засобами зв'язку не пізніше, ніж за 10 діб до початку перевезення, у якому відправки прийматимуть до перевезення.

Вантажі приймають до перевезення за умови сплати всіх належних платежів за перевезення вантажу залізничним транспортом і морською (поромною) ділянкою шляху.

У міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні між портами України і Туреччини, що мають залізничне сполучення, не приймають:

- вантаж, перевезення якого заборонено щонайменш в одній країні на всьому шляху;

- вантаж, який становить монополію поштового відомства щонайменше в одній із країн на всьому шляху перевезення;

- дрібні відправлення;

- перевезення покійників;

- вантаж, об'єм, маса та/або способи навантаження і розвантаження якого не відповідають вимогам перевезення, навіть якщо це стосується тільки однієї країни перевезення;

- вантажі, перевантаження, розвантаження яких неможливе через відсутність необхідних технічних засобів на всьому шляху перевезення;

- небезпечні вантажі, перевезення яких не передбачено або заборонено додатком 2 до УМВС, Регламентом міжнародних залізничних перевезень небезпечних вантажів (РІД).

Якщо під час перевезення буде виявлено, що прийняті вантажі заборонені до перевезення, навіть за умови їхнього правильного найменування, то їх затримують і до них застосовують законодавство країни, на території якої затримано вантаж. Із вантажем, затриманим внаслідок неправильного декларування, здійснюють заходи відповідно до законодавства країни, на території якої затримано вантаж.

Вантажі, прийняті до перевезення з дотриманням особливих умов:

- рухомий склад, що перевозять на власних осях;

- живність;

- швидкопсувні вантажі;

- вантажі, які за своїми розмірами перевищують основний габарит навантаження хоча б на одній із залізниць, яка бере участь у перевезенні (негабаритні вантажі);

- вантажі, які перевозять на зчехах вагонів і вагонах-транспортерах;

- вантажі, умови перевезення яких у вагонах і контейнерах не відповідають міжнародним правилам і нормам;

- вантажі, що підпадають під дію Міжнародного кодексу морського перевезення небезпечних вантажів (IMDG);

- небезпечні відходи.

Перевезення таких вантажів здійснюють за погодженням всіма учасниками перевезення.

Вантажовідправник надає залізниці відправлення таку інформацію для погодження: міжнародні та національні стандарти, сертифікати, технічні умови на товари, пакування, паспорт безпеки речовини (матеріалу) тощо. Інформацію про дату і номер погодження вказують у накладній.

### **13.2 Оформлення договору перевезення**

Договір перевезення вантажів у вагонах і контейнерах у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні оформлюють накладними УМВС (ЦМ/УМВС) і ЦМ.

Договір перевезення вантажу залізничною частиною шляху вважають укладеним із моменту приймання вантажу до перевезення і проставленням станцією відправлення календарного штампеля в накладній відповідно до національного законодавства держави, у якій вантаж подано до перевезення.

Відправник відповідальний за правильність відомостей і заяв, зазначених ним у накладній, усі наслідки від неправильного, неточного або неповного зазначення цих відомостей і заяв чи внесення їх у невідповідну графу накладної; повноту і правильність документів, доданих до накладної. Для кожного вагона відправник оформлює лише одну накладну, у якій обов'язково вказані реквізити для поромної (морської) ділянки перевезення.

При перевезенні з країни-учасниці УМВС (України) до країни-учасниці КОТІФ/ЦІМ (Туреччини) перевезення залізничною ділянкою шляху в міжнародному залізнично-поромному сполученні до припортової станції та у зворотному напрямку здійснюють за накладною УМВС або накладною ЦІМ/УМВС відповідно до Керівництва з накладної ЦІМ/УМВС.

*При перевезенні за накладною УМВС на кожну відправку відправник зобов'язаний скласти накладну з зазначенням прикордонних і припортових станцій (портів передавання). До накладної додають необхідну кількість додаткових екземплярів дорожньої відомості, у тому числі:*

- два примірники для залізниці відправлення;
- один примірник для судновласника;
- по одному примірнику для кожної транзитної залізниці.

При перевезенні з країни-учасниці КОТІФ/ЦІМ (Туреччини) до країни-учасниці УМВС (України) перевезення в міжнародному залізнично-поромному сполученні через порти двох країн до припортової станції передавання (переоформлення) і у зворотному напрямку здійснюють за накладною ЦІМ згідно з розділом II ЦІМ і Керівництва до накладної ЦІМ (GLV-CIM) або накладною ЦІМ/УМВС згідно з Керівництвом з накладної ЦІМ/УМВС.

*При перевезенні за накладною ЦІМ на кожну відправку відправник зобов'язаний скласти накладну ЦІМ англійською мовою з зазначенням прикордонних і припортових станцій (портів передавання).*

При перевезенні вантажів із навантаженням або перевантаженням з іншого виду транспорту у вагони в порту Туреччини без участі залізниці Туреччини перевезення на морській ділянці може бути оформлене коносаментом із переоформленням на накладну УМВС в українському порту агентом судновласника.



Відправник зобов'язаний додати до накладної всі супровідні документи, необхідні для виконання митних та інших правил на всьому шляху прямування вантажу відповідно до законодавства України, Туреччини та інших країн залежно від того, на територію якої держави перевозять вантаж.

Залізниці, порти і судновласники не зобов'язані перевіряти правильність і достатність документів, доданих відправником до накладної.

Відправник відповідальний перед перевізниками за наслідки, спричинені відсутністю, недостатністю, неповнотою або неправильністю оформлення супровідних документів. Якщо через це буде затримане подальше перевезення або видавання вантажу, залізниця має скласти відповідний документ за формою, встановленою законодавством країни, на території якої сталася затримка вантажу, з зазначенням тривалості і причин затримки. Усі витрати, викликані затримкою, покладено на відправника.

### **13.3 Передавання вагонів, контейнерів і вантажів**

Організація роботи і взаємодія між підприємствами залізниці, портів, поромних комплексів і судновласників щодо виконання операцій, пов'язаних із передаванням вагонів, контейнерів і вантажів, а також розрахунки за користування вантажними вагонами і контейнерами регламентовані угодами, укладеними між залізницями, портами, поромними комплексами та судновласниками.

Здавання/приймання завантажених і порожніх вагонів і контейнерів у технічному та комерційному відношенні здійснюють на станціях передавання або поромних комплексах (у портах), що примикають до станцій передавання або розташовані в порту, на підставі договорів між

підприємствами (у перевантажувальному або безперевантажувальному сполученні).

Передавання завантажених і порожніх вагонів, контейнерів здійснюють спільно уповноважені представники, сторона, що здає, і сторона, що приймає, за передавальною відомістю. Такий документ складає сторона, що здає, у необхідній кількості примірників (не менше шести), при цьому чотири примірники передають стороні, що приймає, у момент передавання вагонів. По одному примірнику передавальної відомості передають митним органам своїх держав.

Передавальні відомості нумерують у відповідності з нумерацією рейсів залізничних поромів із початку кожного року. Усі аркуші передавальної відомості, що стосуються одного поромного рейсу, отримують один і той самий номер. У кожній передавальній відомості всі її аркуші повинні мати порядкову нумерацію. Загальна кількість аркушів передавальної відомості має бути зазначена на першому аркуші передавальної відомості.

До передавальної відомості додають усі перевізні та товаросупровідні документи, пов'язані з переданими вагонами, контейнерами і вантажами. Ці документи слід додавати в тому самому порядку, у якому відправки записані в передавальній відомості.

Залізниця, порт або поромний комплекс, що приймає, може відмовити в прийманні вагона з вантажем, якщо:

- вантаж належить до вантажів, які не допущено до перевезення;
- стан вантажу, його пакування, навантаження, кріплення, а також стан вагона, контейнера не допускають подальшого його перевезення;
- навантаження проведено в період дії оголошеної всім зацікавленим сторонам конвенційної заборони;
- вантаж, порожні приватні або орендовані вагони прибули без перевізних документів;

- не дотримані особливі умови перевезення певного вантажу;
- вантаж, порожні приватні або орендовані вагони прибули без документів, доданих відправником до накладної, із частиною документів і без відповідних документів, які засвідчують обставини їх відсутності, складених стороною, що здає, за формою, встановленою законодавством держави, на території якого виявлено відсутність доданих відправником документів;
- стан вагона не відповідає технічним вимогам до вагонів, допущених до експлуатації;
- сторона, що здає, відмовляється скласти відповідний документ, що засвідчує факт несправного перевезення; відмовляється від заміни несправних пломб, запірно-пломбувальних пристроїв (ЗПП); не зробила відмітку в накладній про заміну несправної пломби (ЗПП) із невідповідним контрольним знаком, а також про накладення нових пломб (ЗПП) на місця відсутніх;
- виявлені пошкодження вагонів і контейнерів, які дають безперешкодний доступ до вантажу без порушення наявних пломб (ЗПП);
- маркування вантажу не відповідає маркуванню, зазначеному в накладній;
- відсутня оплата платежів.

Якщо сторона, що здає, не вживає заходів для усунення причин, які викликали відмову у прийманні вантажу, сторона, що приймає, має право повернути вантаж назад на цьому ж або наступному поромі.

Передавання вантажів у запломбованих вагонах, контейнерах і цистернах, а також на відкритому рухомому складі під запломбованим брезентом здійснюють із перевіркою цілісності і стану накладених пломб і відповідності контрольних знаків на пломбах даним, зазначеним у передавальній відомості.

Вантажі, що передають на відкритому рухомому складі без укриття брезентом або під брезентом, але без пломб, приймають за присутності представника сторони, що здає, з оглядом стану тари або вантажів, що перевозять без тари.

У випадку явних ознак несправностей вагона, контейнера, що загрожують збереженню вантажу та безпеці руху транспортних засобів, пошкодження або нестачі вантажу у вагоні, контейнері сторона, що здає, зобов'язана на вимогу сторони, що приймає, перевірити стан вантажу або кількість місць чи масу вантажу з оформленням документів результатів перевірки відповідно до законодавства держави, на території якого виявлені ознаки несправності вагона, контейнера, пошкодження або нестачі вантажу у вагоні, контейнері.

Після перевірки вантажу сторона, що здає, зобов'язана опломбувати вагон, контейнер своїми пломбами або ЗПП і зробити про це відповідні відмітки в перевізних документах.

Витрати, пов'язані з перевіркою вантажу, відносять:

- на сторону, що здає, якщо буде встановлено пошкодження, нестачу кількості місць або маси вантажу;

- сторону, що приймає, якщо результати перевірки не підтвердили передбачуване незбереження вантажу.

Відповідальною за збереження вантажу, вагонів до моменту їх фактичного передавання є сторона, що здає, а після фактичного передавання – сторона, що приймає. Моментом фактичного передавання вантажів, вагонів і контейнерів є час підписання передавальної відомості стороною, що приймає, і проставлення календарного штампеля.

У разі пошкодження вагона, контейнера в процесі перевезення морською ділянкою певного сполучення, у результаті чого подальше перевезення в ньому вантажу буде неможливе, залізничний перевізник у порту повинен перевірити вантаж, перевантажити його за рахунок

судновласника в інший справний вагон, контейнер і відправити вантаж на станцію призначення.

Вантажі у вагонах шириною 1520 мм, які перевозять з України до турецьких портів, що мають залізничне сполучення та не мають засобів для зміни візків, перевантажують на вагони турецької залізниці чи інші транспортні засоби на території порту.

Кількість вагонів шириною 1520 мм, які залишаються на території порту, не має перевищувати технічну можливість відповідного залізнично-поромного терміналу.

### **13.4 Провізні платежі**

Провізні платежі, додаткові збори та інші витрати з перевезення вантажів у міжнародному залізнично-поромному сполученні обчислюють за такими тарифами, що діють на день укладення договору перевезення:

- за перевезення залізницями країн відправлення і призначення – за тарифами, застосовуваними перевізниками цих країн для таких перевезень;
- перевезення вантажів транзитними залізницями – за транзитними тарифами, застосовуваними перевізниками, які беруть участь у перевезенні;
- операції, пов'язані з підбиранням, подаванням, прибиранням, накочуванням і викочуванням вагонів на/з пором(а), переставлянням вагонів на візки іншої ширини колії – за національним законодавством, тарифами та нормативами, застосовуваними залізничними перевізниками, портами і поромними комплексами, які здійснюють такі операції;
- морську частину шляху – за тарифом, узгодженим договором із судновласником.

Провізні платежі стягують:

- за перевезення залізницями країни відправлення – з відправника, країни призначення – з одержувача;

- перевезення транзитними залізницями – з вантажовідправника або вантажоодержувача через платника, що має договір із кожною транзитною залізницею на оплату провізних платежів;

- операції, пов'язані з підбиранням, подаванням, прибиранням, накочуванням і викочуванням вагонів на/з пором(а), переставлянням вагонів на візки іншої колії – з відправника, одержувача або платника залежно від того, хто здійснює оплату провізних платежів перевізнику, порту і поромному комплексу, який здійснює ці операції;

- перевезення вантажів морською частиною шляху (на поромі) – з відправника, одержувача або платника відповідно до договору з судновласником.

Плата за користування вагонами на морській частині шляху відбувається на підставі угод між перевізниками, портами, поромними комплексами та судновласниками.

## **Лекція 14. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА ДОГОВОРОМ МІЖНАРОДНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖУ**

План лекції

14.1 Підстави відповідальності.

14.2 Відповідальність перевізника при здійсненні міжнародних залізничних перевезень.

14.3 Підстави звільнення перевізника від відповідальності при здійсненні міжнародних залізничних перевезень.

### **14.1 Підстави відповідальності**

Загальні положення про відповідальність за договором міжнародного перевезення, сформульовані в транспортних конвенціях і угодах: у разі невиконання або неналежного виконання сторонами договірних зобов'язань вони мають встановлену відповідальність.

У міжнародних транспортних конвенціях і угодах нема системного викладу переліків випадків, за яких настає відповідальність сторін. Проте можна виділити дві групи підстав відповідальності: порушення договірних зобов'язань відправником і перевізником вантажу.

До порушень, допущених відправником вантажу, належать насамперед ті, які пов'язані з неправильним оформленням транспортних документів, недотриманням вимог до пакування вантажів, пошкодженням транспортних засобів. Практично всі міжнародні правові джерела, які регулюють перевезення вантажів, вказують на неточність або недостатність відомостей про вантаж, що спричинили збитки перевізника, як на підставу відповідальності відправника.

Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС) додатково вказує на таку підставу відповідальності відправника, як внесення необхідних відомостей у невідповідну графу накладної [4].

Другою групою підстав відповідальності за договором міжнародного перевезення вантажу, пов'язану з порушеннями зобов'язань перевізника, є неправильне використання транспортних документів, невиконання розпоряджень відправника щодо вантажу, незбереження вантажу, несвоєчасне його доставлення в пункт призначення.

Відповідальність перевізника за наслідки втрати або неправильне використання документів, доданих до накладної, встановлена тільки Конвенцією про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ) [8]. Він не зобов'язаний перевіряти правильність і повноту документів, але, отримавши їх від відправника, повинен використовувати документи за призначенням і забезпечити повне збереження. Справа в тому, що відсутність будь-якого з транспортних документів означає неможливість здійснення перевезення вантажу. У цій же Конвенції зазначено ще одну підставу відповідальності перевізника – це невиконання інструкцій відправника щодо зміни умов договору перевезення вантажу. Відправник має право розпоряджатися вантажем у процесі перевезення, зокрема вимагати від перевізника перерви перевезення, зміни місця, передбаченого для здавання вантажу. Такі вимоги відправника є обов'язковими для перевізника. Якщо останній не може їх виконати з причин, вказаних у Конвенції, він повинен повідомити про це відправника.

У всіх конвенціях і угодах, що регулюють вантажні перевезення, закріплено таке найпоширеніше на практиці порушення перевізником зобов'язання, як незбереження вантажу. Різновидами цієї підстави відповідальності є втрата вантажу, а також його пошкодження.

КДПВ конкретизує поняття «втрата вантажу», виділяючи повну і часткову його втрату. У Варшавській конвенції про уніфікацію деяких



правил міжнародних повітряних перевезень вказано ще одну форму незбереженості вантажу – його знищення.

Найповніший перелік різновидів незбереженості вантажу наведено в УМВС, серед них повна та часткова втрата, нестача маси, пошкодження, псування вантажу.

## **14.2 Відповідальність перевізника при здійсненні міжнародних залізничних перевезень**

Перевізник відповідальний перед відправником або одержувачем, що впливає виключно з договору перевезення, у порядку та межах, встановлених УМВС [4]. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу з моменту приймання вантажу до перевезення і до моменту його видавання. Обставини, які є підставою виникнення відповідальності перевізника за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу, засвідчені комерційним актом. Перевізник також відповідає за перевищення строку доставлення вантажу. Перевізник відповідає за втрату, пошкодження вагона з моменту приймання до перевезення до моменту видавання, якщо не доведе, що це сталося не з його вини.

Перевізник не відповідальний за втрату знімних частин вагона, якщо інформація про наявність цих частин не була вказана на обох зовнішніх бокових стінах вагона. У разі втрати вагона відшкодування, що виплачує перевізник, обмежено залишковою вартістю вагона, що визначено з урахуванням його зношування на момент втрати. У разі пошкодження вагона відшкодування, що виплачує перевізник, обмежено оплатою витрат, пов'язаних з відновленням вагона, сума яких має перевищувати суму в разі втрати вагона.

Сторони договору перевезення відповідають за дії своїх працівників та інших осіб, послугами яких вони користуються для виконання договору перевезення, коли ці працівники чи інші особи виконують свої обов'язки.

Щодо вантажів, які внаслідок своїх природних властивостей втрачають масу при перевезенні, то перевізник, незалежно від пройденої вантажем відстані, відповідає лише за ту частину нестачі, яка перевищує нижченаведені норми у відсотках:

- 2 % маси рідких або зданих до перевезення в сирому (вологодому) стані вантажів;

- 1 % маси сухих вантажів.

Для вантажів, що перевозять навалом, насипом або наливом, якщо їх перевантажують на шляху прямування, зазначені норми збільшують на 0,3 % на кожне перевантаження. Щодо вантажів, які внаслідок своїх природних властивостей не схильні до втрати маси при перевезенні, то перевізник, незалежно від пройденої вантажем відстані, відповідає лише за частину нестачі, яка перевищує 0,2 % маси вантажу.

Якщо за однією накладною перевозять кілька місць вантажу, то втрати обчислюють для кожного місця, якщо його маса була окремо зазначена в накладній або може бути встановлена іншим способом.

### **14.3 Підстави звільнення перевізника від відповідальності при здійсненні міжнародних залізничних перевезень**

Межа відповідальності перевізника не може перевищувати розмір відшкодування, що підлягає сплаті перевізником у разі втрати вантажу.

Перевізник звільнений від відповідальності за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу, прийнятого до перевезення, якщо вони сталися:

- внаслідок обставин, яким перевізник не міг запобігти і усунення яких від нього не залежало;

- внаслідок неналежної якості вантажу, тари і пакування або особливих природних і фізичних властивостей вантажу, тари і пакування, що спричинили їх пошкодження (псування);

- з вини відправника чи одержувача або внаслідок їхніх вимог, через які не можна покласти вину на перевізника;

- причин, пов'язаних із навантаженням або вивантаженням вантажу, якщо навантаження чи вивантаження здійснював відправник чи одержувач;

- внаслідок відсутності у вантажів тари або пакування, необхідних для їх перевезення;

- внаслідок того, що відправник здав до перевезення вантажі під неправильним, неточним або неповним найменуванням чи без дотримання умов УМВС;

- внаслідок того, що відправник навантажив вантаж у непридатний для перевезення такого вантажу вагон чи контейнер;

- внаслідок неправильного вибору відправником способу перевезення вантажу, що швидко псується, або роду вагона чи контейнера;

- внаслідок невиконання або неналежного виконання митних чи інших адміністративних формальностей відправником, одержувачем;

- внаслідок перевірки, затримання, конфіскації вантажу державними органами з причин, які залежать від перевізника.

Перевізник не відповідальний за втрату, нестачу, пошкодження (псування) вантажу, прийнятого до перевезення, якщо вони сталися при перевезенні вантажу на особливих договірних умовах і звільнення від відповідальності передбачено цими особливими договірними умовами.

Перевізник не відповідальний за нестачу:

- вантажу, що перевозять у тарі або в обв'язці, якщо вантаж був виданий одержувачу з повною кількістю місць, у справній тарі або обв'язці та за відсутності зовнішніх ознак доступу до вмісту вантажу, які могли б стати причиною нестачі вантажу;

- вантажу, що перевозять без тари або обв'язки, якщо вантаж був виданий одержувачу з повною кількістю місць і за відсутності зовнішніх ознак доступу до вантажу, які могли б стати причиною нестачі вантажу;

- вантажу, якщо вантаж, завантажений відправником у вагон, інтермодальну транспортну одиницю (ІТО) або автомобільний транспортний засіб (АТЗ), був виданий одержувачу зі справними пломбами відправника, а також без зовнішніх ознак доступу до вантажу, які могли б бути причиною нестачі вантажу;

- вантажу в контейнерах, завантажених у вагон відправником (дверями всередину), якщо контейнери в цьому вагоні прямували без переставляння на шляху прямування і передані одержувачу без перевірки пломб і без зовнішніх ознак доступу до вантажу, які могли б бути причиною нестачі вантажу;

- вантажу, прийнятого до перевезення на відкритому рухомому складі, якщо вантаж прибув у справному вагоні без перевантаження на шляху прямування, і нема ознак, які свідчили б про виникнення нестачі вантажу під час перевезення;

- знімних або запасних частин, що знаходяться в запломбованих ІТО або АТЗ, якщо ці ІТО або АТЗ були видані одержувачу зі справними пломбами відправника [4].

Перевізник не відповідальний за пошкодження вантажу, прийнятого до перевезення на відкритому рухомому складі, якщо вантаж прибув у справному вагоні без перевантаження на шляху прямування, і нема ознак, які свідчили б про пошкодження (псування) вантажу під час перевезення.

Перевізник звільняється від відповідальності за перевищення строку доставлення вантажу, якщо це перевищення було спричинено:

- обставинами, яким перевізник не міг запобігти і усунення яких від нього не залежало;
- виною відправника чи одержувача або внаслідок їхніх вимог, через які не можна покласти вину на перевізника;
- невиконанням або неналежним виконанням митних чи інших адміністративних формальностей відправником, одержувачем або уповноваженою ними особою.

Перевізник при перевезеннях у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученні також звільняється від відповідальності за втрату, нестачу, пошкодження (псування) або перевищення строку доставлення вантажу, прийнятого до перевезення, якщо втрата, нестача, пошкодження (псування) або перевищення строку доставлення вантажу сталися внаслідок:

- пожежі, якщо перевізник доведе, що вона сталася не з його вини, а також не з вини інших осіб, послугами яких він користується для виконання договору перевезення, коли ці інші особи знаходяться при виконанні своїх обов'язків;
- заходів для порятунку життя або майна;
- ризику, небезпеки або нещасних випадків.

При цьому перевізник може посилатися на ці причини звільнення від відповідальності лише в тому випадку, якщо він доведе, що втрата, нестача, пошкодження (псування) або перевищення строку доставлення вантажу сталися на водній ділянці шляху в період від початку навантаження вантажу у вагоні на водний транспорт і до його вивантаження з водного транспорту.

## **Лекція 15. ПОРЯДОК ЗАЯВЛЕННЯ ПРЕТЕНЗІЙ У МІЖНАРОДНОМУ СПОЛУЧЕННІ**

План лекції

15.1 Заявлення претензій і позовів у міжнародному сполученні.

15.2 Порядок розгляду претензій.

### **15.1 Заявлення претензій і позовів у міжнародному сполученні**

Право заявлення претензії до перевізника належить відправнику і одержувачу. Право заявлення претензій про повернення перебору провізних платежів належить також особі, яка оплатила ці провізні платежі. Претензію заявляють письмово з відповідним обґрунтуванням і зазначенням суми відшкодування.

Претензію заявляють:

- відправник до договірному перевізника;
- одержувач до перевізника, який видає вантаж.

Претензію заявляють за кожним відправленням окремо, за винятком:

- претензії про повернення переборів провізних платежів. Таку претензію можна заявляти за кількома відправленнями;
- випадків, коли за кількома відправленнями складено один комерційний акт. У таких випадках претензію заявляють на всі види відправлень, зазначені в комерційному акті.

Претензія на одне відправлення на суму, еквівалентну 23 швейцарським франкам і менше, не підлягає задоволенню. Якщо претензія заявлена на велику суму, і визнали, що підлягає задоволенню в розмірі, еквівалентному 23 швейцарським франкам і менше, то цю суму відшкодування заявникові не виплачують.

Заявник зобов'язаний додати до претензії документи, що обґрунтовують претензію, – оригінали накладної і комерційного акта.

Якщо претензія оформлена з порушеннями, її повертають заявнику без розгляду в строк не пізніше 15 днів із дня її надходження перевізнику із зазначенням причини її повернення. У таких випадках не настає призупинення перебігу строку давності. Якщо перевізник повертає заявнику претензію пізніше 15-денного строку, то перебіг строку давності зупиняється з наступного дня після закінчення цього строку до дня відправлення перевізником заявнику такої претензії. Повернення перевізником заявнику такої претензії не є її відхиленням і не дає заявнику права звернутися з позовом до судових органів.

Перевізник зобов'язаний у 180-денний строк із дня отримання претензії розглянути її, надати відповідь заявнику і з повним або частковим визнанням претензії сплатити заявнику належну суму. При частковому або повному відхиленні претензії перевізник повідомляє заявнику підставу відхилення претензії і одночасно повертає документи, прикладені до претензії.

У всіх випадках, на які поширена дія УМВС, будь-яка претензія може бути заявлена перевізнику лише на умовах і в межах приписів УМВС. Це ж положення стосується будь-яких претензій стосовно працівників та інших осіб, за яких перевізник відповідальний.

Позов може бути поданий тільки після заявлення відповідної претензії і тільки до того перевізника, до якого була заявлена претензія. Право подання позову на підставі УМВС належить тій особі, яка має право заявити претензію до перевізника.

Право заявлення претензії і позову виникає:

1) про відшкодування за нестачу, пошкодження (псування) вантажу, а також перевищення строку доставлення – із дня видання вантажу одержувачу;

2) відшкодування за втрату вантажу – після закінчення 30 днів після закінчення строку доставлення;

3) повернення переборів провізних платежів – із дня сплати провізних платежів;

4) для інших вимог – із дня настання обставин, що стали підставою для їх заявлення.

Позов може бути поданий:

1) якщо перевізник не дав відповідь на претензію у строк, встановлений на розгляд претензії;

2) якщо протягом строку на розгляд претензії перевізник повідомив заявнику про відхилення претензії повністю або частково.

Позов подають у належний судовий орган за місцем знаходження відповідача.

Позови до перевізника на підставі УМВС подають:

1) про перевищення строку доставлення вантажу – протягом двох місяців;

2) за іншими підставами – протягом дев'яти місяців.

Відповідно до Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) подавати позови до суду за договором перевезення правомочні [14]:

а) відправник до того моменту, поки одержувач не отримав накладну і не прийняв вантаж;

б) одержувач після того моменту, коли він отримав накладну і прийняв вантаж.

Право подання позову втрачає силу, як тільки особа, зазначена одержувачем, отримала накладну і прийняла вантаж.

Подавати позов про повернення сум, сплачених на підставі договору перевезення, правомочна лише та особа, яка здійснила оплату.



За КОТІФ, відправник при поданні позову повинен надати дублікат накладної. За відсутності такого він повинен надати дозвіл одержувача або довести, що останній відмовився прийняти відправлення. За необхідності відправник повинен довести відсутність або втрату накладної. Одержувач при поданні позову повинен подати накладну, якщо її було йому передано [14].

Перебіг строку давності продовжується з того дня, коли перевізник повідомив заявнику про повне або часткове відхилення його претензії або з моменту закінчення строку, встановленого в УМВС, якщо претензія залишена перевізником без відповіді.

Відповідно до КОТІФ строк позовної давності становить один рік [14]. Конвенцією про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів (КДПВ) передбачено, що для подання позовів, які можуть виникнути в результаті перевезень, здійснених за цією Конвенцією, встановлено строк позовної давності один рік [8]. Для подання позовів, що впливають із міжнародних повітряних перевезень, строк позовної давності становить два роки.

## **15.2 Порядок розгляду претензій**

Перевізник, до якого заявлено претензію відповідно до УМВС, є регулюючим перевізником [4].

Якщо претензія заявлена до перевізника, який не є регулюючим, то перевізник повертає претензію заявнику без розгляду в строк не пізніше 15 днів з дня її надходження із зазначенням причин повернення та перевізника, якому можна заявити претензію. Якщо претензія заявлена в електронному вигляді, то заявнику надсилається повідомлення в електронному вигляді про те, що претензія не прийнята до розгляду із зазначенням перевізника, якому можна заявити претензію.

У 15-денний строк з дня надходження претензії регулюючий перевізник перевіряє відповідність доданих до претензії документів вимогам УМВС.

Якщо до претензії додано всі необхідні документи, перевізник проставляє на претензійній заяві та на доданих до неї документах претензійний штампель, що містить найменування перевізника, дату надходження претензії та номер претензійної справи. Якщо претензія заявлена в електронному вигляді, то як претензійний штампель вносять інформацію, що містить набір даних штампеля.

Якщо до претензії не додані всі необхідні документи або оригінали накладної та комерційного акта, перевізник повертає претензію протягом 15 днів з дня її надходження. У цьому випадку на претензійній заяві та на доданих до неї документах претензійний штампель не проставляють. Якщо претензію заявлено в електронному вигляді, у зазначених випадках заявнику надсилають повідомлення в електронному вигляді про те, що претензію не прийнято до розгляду.

Якщо претензія, що надійшла, оформлена правильно, регулюючий перевізник перевіряє право заявника на заявлення претензії та дотримання ним строку давності.

Якщо особа, яка заявила претензію, не має права на її заявлення або на момент заявлення претензії закінчилися строки давності, передбачені в УМВС, регулюючий перевізник відхиляє претензію та повертає її особі, яка заявила претензію. Якщо претензію заявлено в електронному вигляді, у зазначених випадках заявнику надсилають повідомлення в електронному вигляді про відхилення претензії.

Якщо на претензійній заяві, що надійшла, або на доданих до неї документах є претензійні штампелі, що свідчать про те, що цю претензію вже розглядав будь-який перевізник, регулюючий перевізник з'ясовує, яке рішення було ухвалено під час попереднього розгляду претензії. Якщо

претензія заявлена в електронному вигляді, регулюючий перевізник запитує інформацію в договірному перевізника або перевізника, що видає вантаж, чи розглядали раніше цю претензію та яке рішення було ухвалено під час попереднього розгляду претензії.

Якщо регулюючий перевізник встановлює, що нема відповідальності жодного з перевізників, що беруть участь у перевезенні, він відхиляє претензію відповідно до УМВС. Якщо регулюючий перевізник припускає, що претензія підлягає задоволенню, він встановлює, які перевізники є чи могли б бути відповідальними.

Регулюючий перевізник розглядає претензію та ухвалює рішення:

- самостійно з виплатою заявнику відповідної суми відшкодування за шкodu, якщо він визнає свою виняткову відповідальність;

- за результатами спільного розгляду з іншими перевізниками, якщо вони повністю або частково є чи можуть бути відповідальними перевізниками.

При направленні відповідальним перевізникам претензії для розгляду регулюючий перевізник залишає копії претензійної заяви та всіх доданих до неї документів. Якщо претензія заявлена в електронному вигляді, її надсилають відповідальним перевізникам в електронному вигляді.

Строк на розгляд претензії відповідальним перевізником обчислено з дня направлення регулюючим перевізником із супровідним листом справжньої претензійної заяви з усіма доданими до неї документами. Якщо претензію заявлено в електронному вигляді, то строк на розгляд претензії обчислюють із дня пересилання претензії з усіма доданими документами в електронному вигляді.

## СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Інструкція про взаємодію посадових осіб митних органів, що здійснюють митні процедури з товарами (вантажами), переміщуваними залізничними вантажними поїздами, і працівників залізниць України: затв. наказом Державної митної служби України, Міністерство транспорту та зв'язку України від 18.09.2008 р. № 1019/1143. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1157-08#Text>.

2 Митний кодекс України: зі змінами, внесеними від 29.05.2023 р. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/4495-17#Text>.

3 Про транзит вантажів: Закон України зі змінами, внесеними від 03.12.2020 р. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1172-14#Text>.

4 Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (УМВС): зі змінами і доповненнями на 01.07.2023 р. URL: [https://ips.ligazakon.net/document/mu51001u?ed=1951\\_11\\_01](https://ips.ligazakon.net/document/mu51001u?ed=1951_11_01).

5 Єдині правила щодо договору міжнародного залізничного перевезення вантажів (ЦІМ). Офіційний сайт АТ «Укрзалізниця». URL: [https://uz.gov.ua/cargo\\_transportation/legal\\_documents/tsim\\_smgs/](https://uz.gov.ua/cargo_transportation/legal_documents/tsim_smgs/).

6 Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: від 28.05.1999 р. База даних «Законодавство України». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text).

7 Правила повітряних перевезень вантажів: Авіаційні правила України, затв. наказом Державної авіаційної служби України від 19.11.2021 р. № 1795. База даних «Законодавство України». URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0029-22?find=1&text=%D1%80%D0%B5%D0%B3%D1%83%D0%BB%D1%8F%D1%80%D0%BD%D1%96+%D1%80%D0%B5%D0%B9%D1%81%D0%B8#Text>.

8 Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів: від 19 травня 1956 р. База даних «Законодавство України». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_234#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text).

9 Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (Конвенція МДП): від 1975 р. База даних «Законодавство України». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_012#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_012#Text).

10 Будапештська конвенція про договір перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами (КПВВ): від 22 червня 2001 р. База даних «Законодавство України». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_998#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_998#Text).

11 Конвенція про міжнародну цивільну авіацію 1944 р.: зі змінами від 06.10.2016 р. База даних «Законодавство України». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_038#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_038#Text).

12 Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень: від 28.05.1999 р. База даних «Законодавство України». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995\\_594#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text).

13 Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів: від 24.05.1980 р. URL: <http://www.singlewindow.org/docspravo/12/119?lang=ukr>.

14 Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ): згідно з текстом Протоколу змін від 03.06.1999 р. База даних «Законодавство України». URL: [http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994\\_291](http://zakon2.rada.gov.ua/laws/show/994_291).

15 Правила перевезення вантажів у міжнародному прямому вантажному залізнично-поромному сполученні між портами України та портами Турецької Республіки, що мають залізничне сполучення, між Кабінетом Міністрів України та Урядом Турецької Республіки. База даних «Законодавство України». URL: [https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792\\_086#Text](https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/792_086#Text).

КОМЕРЦІЙНЕ ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ  
МІЖНАРОДНИХ ВАНТАЖНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ

*Конспект лекцій*

Частина 2

Відповідальна за випуск Бауліна Г. С.

Редактор Ібрагімова Н. В.

---

Підписано до друку 18.09.2024 р.

Умовн. друк. арк. 4,5. Тираж . Замовлення № .

Видавець та виготовлювач Український державний університет залізничного  
транспорту,

61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха,7.

Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.