

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
НАЦІОНАЛЬНИЙ АВІАЦІЙНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ФАКУЛЬТЕТ МІЖНАРОДНИХ ВІДНОСИН
Кафедра міжнародного права та порівняльного правознавства.

ДОПУСТИТИ ДО ЗАХИСТУ

Завідувач кафедри

_____ Т.Р.Короткий

« ____ » _____ 2021 р.

ДИПЛОМНА РОБОТА

ВИПУСКНИКА ОСВІТНЬОГО СТУПЕНЯ

«БАКАЛАВР»

спеціальності 293 «Міжнародне право»

**Тема: « МІЖНАРОДНЕ-ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ
МІЖНАРОДНИХ АВТОМОБІЛЬНИХ ПЕРЕВЕЗЕНЬ »**

Виконавець: Берестова Таїсія Олександрівна

Науковий керівник: к.ю.н., Замула Аліна Юріївна

Нормоконтролер: викладач., Головатенко Марина Юріївна

Київ, 2021

ЗМІСТ

ВСТУП	3
РОЗДІЛ 1. ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАКОНОДАВСТВА, ЩО РЕГУЛЮЄ МІЖНАРОДНІ АВТОМОБІЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖУ	
1.1 Поняття і види міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів	7
1.2 Джерела правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів.....	17
РОЗДІЛ 2. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ПО КОНВЕНЦІЇ ПРО ДОГОВІР МІЖНАРОДНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ	
2.1 Книжка МДП : правова сутність та зміст.....	27
2.2 Аналіз Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року	34
2.3 Характеристика Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)	41
2.4 Застосування Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 року	45
2.5 Характеристика Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та вантажу 1973 року.....	53
РОЗДІЛ 3. ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА НЕВИКОНАННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ЗА ДОГОВОРОМ МІЖНАРОДНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ	
3.1 Підстави відповідальності за втрату і недостачу вантажу	57
3.2 Відповідальність за прострочення доставки вантажу.....	59
3.3 Судова форма захисту прав пасажирів стосовно виконання договору міжнародного перевезення пасажирів та багажу.....	69
ВИСНОВКИ	78
СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ	82
ДОДАТКИ	87

ВСТУП

Актуальність дослідження. Розвиток міжнародного економічного співробітництва зумовлює збільшення обсягу міжнародних автомобільних перевезень, а залучення України в світові економічні процеси передбачає необхідність звернення вітчизняної юридичної науки до питань, що стосуються правового регулювання цих перевезень. Важливу роль в правовому регулюванні транспортного комплексу покликані відігравати норми міжнародного приватного права, значення якого зросло через розширення міжнародних економічних зв'язків, появу нових організаційних форм ділового співробітництва.

Законодавство в галузі транспорту має забезпечити вдосконалення перевізного процесу в міжнародному сполученні з поступовою інтеграцією транспортної системи окремих держав в усесвітню транспортну систему і зміцнення позицій вітчизняного перевізника.

З початку економічних реформ в Україні та впровадженням ринкових відносин була ліквідована монополія держави, як на зовнішню торгівлю, так і на право здійснення міжнародних автомобільних перевезень. Розширилося коло учасників зовнішньоекономічної діяльності.

З'явилася необхідність в швидкому, зручному і дешевому транспорті, обслуговуючій учасників зовнішньоекономічної діяльності.

При здійсненні зовнішньоторговельних перевезень автомобільний транспорт має певні переваги перед іншими видами транспорту: маневреність, терміновість і регулярність доставки, упаковка потрібно в менших обсягах або навіть не потрібно зовсім. Крім того, автомобільний транспорт забезпечує високу валютну ефективність перевезень.

Державне право бере активну участь у регулюванні дорожньо-транспортних відносин, головне нормативне регулювання цих відносин. Тому важливе місце в роботі посідає вивчення національного законодавства про транспорт України, застосування норм державного колізійного питання та питання регулювання договорів у пов'язаних відносинах.

На сьогоднішній день не існує жодної сфери суспільного життя, яка б так чи інакше не була пов'язана з процесом перевезення. До цього процесу прямо чи опосередковано залучаються відповідні засоби, методи, форми, принципи та правила поведінки, документи, нормативно-правові акти, які регламентують ці суспільні відносини. Для того щоб набути визначеного змісту, ці відносини необхідно врегулювати. Одним із основних напрямів врегулювання суспільних відносин, пов'язаних із перевезенням, є вплив на них норм права.

Проблеми розвитку і удосконалення міжнародних перевезень вантажів і пасажирів розглядали у своїх працях такі науковці: Бондарев С.І., Маруніч В.С., Шморгун Л.Г, Мирошниченко Л.В., Вельможин О.В., Гудков В.О, Перебийніс В.І., Болдирєва Л.М., Перебийніс О.В, Яновицька А.В., Каспоруk О.С., Пасічник О.М., Охота В.О., Панчук В.О., Козіна К.Г., Б.Бабкін, М.Брагінський, В.Вітрянський, А.Гарбар, Н. Кузнєцова, В. Смірнов, В. Черешнюк, В. Яковлева, В.Луць, О. Карлов, М.Тарасов, Г.Гуревич, А. Биков та багато інших.

Метою роботи є дослідження особливості правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень, опрацювання пропозицій щодо вирішення на основі порівняльно-правового аналізу найбільш значущих теоретичних і практичних проблем, пов'язаних з міжнародним перевезенням, критичне осмислення чинного в цій галузі законодавства і міжнародних конвенцій та угод і розробка пропозицій щодо його вдосконалення.

Поставлена мета дослідження обумовила необхідність вирішення наступних завдань:

Відповідно до поставленої мети визначаються наступні **завдання** дослідження:

1) провести аналіз системи законодавства, що регламентує міжнародні автомобільні перевезення;

2) відобразити основні підходи до визначення правової природи «договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів»;

3) дослідження нормативно-правового їх регулювання з урахуванням сучасного національного законодавства, а також міжнародних угод і конвенцій;

4) сформулювати пропозиції щодо вдосконалення чинного законодавства та міжнародних конвенцій та угод у сфері міжнародних автомобільних перевезень на основі аналізу наукового, нормативно-правового та практичного матеріалу і узагальнення його результатів.

5) міжнародно-правове визначення понять і видів автомобільного перевезення вантажів;

6) вивчення підстав та умов відповідальності за договором міжнародного автомобільного перевезення вантажів;

7) дослідження Конвенції МДП, як основного джерела правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень;

Об'єктом дослідження є найбільш загальні суспільні відносини, що виникають між суб'єктами міжнародного права у процесі регулювання перевезень пасажирів і вантажу автомобільним транспортом.

Предметом дослідження міжнародно-правове регулювання перевезень пасажирів і вантажу автомобільним транспортом. У дипломній роботі було використано такі **методи дослідження**, як: порівняння, а також методи систематизації та узагальнення (для розроблення рекомендацій та пропозицій щодо удосконалення міжнародних перевезень пасажирів і вантажів).

Методологічна основа дослідження лежить у загальнонауковому діалектичному методі пізнання, комплексному і систематичному аналізі, методі порівняльного правознавства. Робота заснована на критичному та теоретичного аналізі та дедуктивному методі.

Структура дипломної роботи зумовлена предметом, метою та завданнями дослідження. Дипломна робота складається із вступу, трьох розділів, якими охоплюються десять підрозділів, висновків, списку використаних джерел (37 найменувань) та додатків. Загальний обсяг дипломної роботи 88 сторінок, у тому числі список використаних джерел – 4 сторінки.

РОЗДІЛ 1

ЗАГАЛЬНА ХАРАКТЕРИСТИКА ЗАКОНОДАВСТВА, ЩО РЕГУЛЮЄ МІЖНАРОДНІ АВТОМОБІЛЬНІ ПЕРЕВЕЗЕННЯ ПАСАЖИРІВ І ВАНТАЖУ

1.1 Поняття і види міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів

Міжнародні угоди, що застосовуються до міжнародних перевезень пасажирів, містять визначення цього виду перевезень. Існують незначні відмінності у фразах, що їх дають, але є незначна різниця в основних питаннях, пов'язаних із прийнятними функціями цього виду міжнародних перевезень. Йдеться про маркування, наприклад, про здійснення транспорту на території, а не в одній державі. У цьому випадку місце походження та призначення може бути принаймні на двох або одній державній території, але є одне важливе застереження [12]. Питання, пов'язані з перевезенням пасажирів, регулюються кількома конвенціями, зокрема:

- Афінівська конвенція про морські перевезення відповідно до Афінівської конвенції 1974 та 1974 рр. [35];
- Женевська конвенція UNECE про контракти на міжнародні перевезення пасажирів та багажу [36];
- Бішкецька конвенція 1997 року про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу [37].

Відповідно до п. 9 ст. У пункті 1 Афінівської конвенції 1974 року міжнародні перевезення пасажирів визначаються як перевезення у двох різних державах або державах походження та призначення відповідно до договору перевезення в іншій державі [35].

Подібно до наведеної вище фрази про міжнародні пасажирські перевезення, фраза, передбачена Монреальською конвенцією 1999 року відповідно до пункту 2 ст. 1. здійснення міжнародних перевезень означає будь-які перевезення, походження та призначення яких розташовані на території або територіях обох сторін, незалежно від того, перевезення перервано відповідно до визначення сторін[13].

Міжнародні перевезення у значенні Варшавської конвенції 1929 року, незалежно від того, перервано перевезення чи ні, є однією і тією ж державою, якщо пункт відправлення та призначення знаходяться на території обох держав-учасниць Конвенції, або якщо зупинка надається на території іншої держави, навіть якщо ця держава-учасниця не є учасницею Конвенції. Перевезення, що здійснюються без таких зупинок, між двома пунктами, розташованими на території однієї Сторони, що не розглядаються на міжнародному рівні (пункт 2 статті 11).

На сьогодні в законодавстві різних країн вираз поняття міжнародних пасажирських перевезень не завжди збігається з виразами, що містяться в міжнародних конвенціях [16].

Отже, міжнародні пасажирські перевезення слід розуміти як вид транспорту, що знаходиться в двох або одній державі, якщо за договором пункт відправлення та призначення пасажирів має проміжний пункт (пункт). Вищевказане визначення є досить важливим, але справедливим лише для деяких міжнародних перевезень. У деяких випадках міжнародні перевезення не підпадають під дію міжнародної угоди країни, в якій такий перевезення здійснюється через територію, на якій він здійснюється. Хоча б тому, що такої угоди немає. Однак, оскільки пасажирів перевозять через інші державні території, такий транспорт не зупиняє міжнародні перевезення. За відсутності міжнародних угод, учасниками яких є ці країни, перевезення регулюється

національними правилами відповідно до правил конфлікту цих країн. Крім того, сторони договору перевезення можуть самі вирішити в договорі, які правові накази підлягають правовим розпорядженням, пов'язаним з договором перевезення.

Міжнародні пасажирські перевезення мають багато особливостей, пов'язаних з деталями транспортних засобів, видами транспортних документів, складених під час укладення договору перевезення, правилами перевезення, порядком перетину кордону, завершенням внутрішнього транспорту та ряд речей.

Ці характеристики дозволяють класифікувати міжнародні пасажирські перевезення за різними ознаками, знаходячи правові норми в міжнародних конвенціях. Правове регулювання пасажирських перевезень у міждержавних перевезеннях відповідно до норм міжнародних договорів має розгалужену характеристику.

Міжнародні угоди мають спеціальні розділи та положення, які окремо регулюють перевезення пасажирів та багажу. Що стосується перевезення багажу, міжнародні джерела детально регламентують такі питання, як предмети, які можна перевозити як багаж, їх максимальну вагу, порядок їх підготовки до перевезення, тобто такі питання, як упаковка, етикетки та порядок квитанція. І реєстрація, видача багажу, питання відповідальності.

Міжнародні пасажирські перевезення слід класифікувати як перевезення, що здійснюються окремими, груповими транспортними документами або іншими документами, що фіксують інформацію про місце походження та призначення, залежно від виду транспортного документа. Цей тип класифікації зазначений у Статті 1 Монреальської конвенції 1999 року[24].

Під час перевезення пасажирів підтвердьте, що складені індивідуальні або групові транспортні документи, включаючи:

-зазначення місця походження та призначення;

-якщо місце відправлення та призначення знаходяться на території тієї самої Сторони, а принаймні одна із запланованих зупинок знаходиться на території іншої країни, це вказує на те, що таких зупинок є більше ніж одна.

В інших угодах існують дві групи міжнародних пасажирських перевезень, тобто перевезення квитків для приватних осіб та груп (стаття 3, пункт 1 ЦПК, стаття 5, пункт 1 ЗСП). Його можна класифікувати як регулярний та нерегулярний відповідно до регулярності міжнародних пасажирів[24].

Регулярні міжнародні пасажирські автомобільні перевезення визначаються як перевезення пасажирів автобусом за заздалегідь узгодженим маршрутом із зазначенням пунктів початку та закінчення транспорту, пунктів зупинки та розкладу руху автобуса. На підставі наведеного вище визначення регулярних пасажирських міжнародних автомобільних перевезень можна виділити наступні характеристики.

Угода про масу та розміри транспортних засобів, що беруть участь у міждержавних автомобільних перевезеннях автобусами держав - членів СНД, означає транспортні засоби, призначені для перевезення восьми і більше пасажирів та багажу та сидіння, на які можна сісти без розрахунку водійського місця.

Він здійснюється з метою перевезення пасажирів (отже, їх називають пасажирями). Відповідно до підпункту "а" пункту 1 ст. У пункті 1 МПГПШ пасажир, який бере участь у міжнародних автомобільних перевезеннях, є фізичною особою (наприклад, адвокатом від імені пасажирів за довіреністю) для виконання договору перевезення, укладеного від його імені. Або юридично) або самостійно за окрему плату, або перевізником безкоштовно.

Здійснюється за попередньо узгодженим маршрутом, позначеним: пунктом відправлення та прибуття; автобусна зупинка; розклад руху автобусів;

Такий транспорт регулярний. На регулярність цього міжнародного автомобільного транспорту свідчить той факт, що пасажирські автобуси виконують рейси згідно з попередньо встановленим графіком руху. Отже, ці графіки повинні бути регулярними. У цьому випадку інтервал доставки не має значення. Але їх також важливо встановити та уточнити заздалегідь. Так, це можуть бути щоденні, щотижневі, щомісячні, конкретні дні тижня та щомісячні відправлення. Сюди входять такі види міжнародних пасажирських автомобільних перевезень, які здійснюються сезонно за певними правилами (наприклад, з травня по жовтень).

У той же час слід вважати справедливим включення до перевезень туристів між різними країнами, включаючи тип і сезон регулярних міжнародних пасажирських автомобільних перевезень. Винятком у цьому випадку є перевезення заздалегідь узгодженого туристичного маршруту (індивідуального замовника), оскільки в цій ситуації не можна говорити про розклад руху автобусів, такий транспорт обумовлений такими видами міжнародних автомобільних перевезень-нерегулярними пасажирями.

Міжнародно-правові документи, що стосуються міжнародних автомобільних перевезень, мають поняття, подібне до поняття звичайного пасажирського транспорту. Зокрема, Європейська угода 1970 року стосується роботи членів екіпажу транспортних засобів, що займаються міжнародними автомобільними перевезеннями (далі EUTR) у пункті "і" ст. 1 встановлює поняття "загальний маршрут"[13]. Іншими словами, це маршрут, який регулярно перевозить пасажирів за певним маршрутом і забирає та розвантажує пасажирів на заздалегідь визначених зупинках. Тому регулярні знаки включають такі характеристики пасажирських міжнародних автомобільних перевезень:

- Заздалегідь встановлені маршрути руху;
- Заздалегідь задані інтервали руху;

-Заздалегідь визначені зупинки, де пасажирів сідають і виходять.

Незалежно від особи, яка приймає послугу, маршрути, що забезпечують перевезення певних категорій пасажирів, за винятком інших пасажирів, вважаються загальними послугами згідно EUTR за умови, що такі послуги працюють на умовах, визначених у вищезазначених визначеннях[13].

Ці маршрути, особливо ті, що перевозять робітників на роботу та з роботи чи студентів, називаються спеціальними регулярними перевезеннями. Крім того, EUTR встановлює: Правила, що застосовуються до експлуатації цих регулярних маршрутів або затверджуються компетентними органами та замінюються документами, опублікованими авіакомпанією до набрання ними чинності, визначають умови перевезень, включаючи їх частоту, календар, митні збори, зобов'язання з перевезення пасажирів.

Нерегулярні пасажирські міжнародні автомобільні перевезення визначаються як нерегулярні пасажирські міжнародні автомобільні перевезення, які відрізняються від звичайних пасажирів тим, що відсутні регулярні ознаки його характеристик, і тому перевозять пасажирів автобусом.

Маршрут автобусів, які здійснюють нерегулярні міжнародні пасажирські автомобільні перевезення, не був узгоджений заздалегідь і не має розкладу руху. Він вказує лише походження та пункт призначення. В іншому, вказівка на вид транспорту, що розглядається, є подібною до позначки загального пасажирського міжнародного автомобільного транспорту, що здійснюється певними видами транспортних засобів-автобусів. Він здійснюється з метою перевезення пасажирів.

Особливим видом міжнародних перевезень виділяється так званий маятниковий транспорт, який використовується в міжнародних автомобільних перевезеннях для пасажирських перевезень.

Маятник - це перевезення пасажирів з території однієї держави до місця тимчасового перебування на території іншої держави та перевезення тих самих пасажирів назад до країни походження автобусом тієї самої компанії.

EUTR у пункті "g" ст. 1 "Автомобільний транспорт" встановлює, що це означає будь-який рух по дорогах, відкритих для громадськості, порожніх або супроводжуваних багажем транспортного засобу, що використовується для перевезення пасажирів або вантажів, або з особами[13].

А в пункті "h" - міжнародний автомобільний транспорт означає весь автомобільний транспорт, що перетинає принаймні один кордон. У певних видах транспорту пасажиропотік розподіляється відповідно до швидкості здійснення[13].

Основи транспортної системи складаються з трьох елементів: маршруту, типу транспортного засобу. Транспортний вузол може бути будь-якого інтегрованого типу, включаючи автомобільні та моторні агрегати, такі як літак або корабель, або він має окремий блок двигуна, такий як залізничний локомотив. Приклади несучого агрегату можна знайти в дорожньому причепі та баржі. Як результат, інтегрований або окремий моторний ресурс або забезпечує власне енергетичне паливо, таке як автомобіль, човен та літак, або покладається на віддалену енергію, таку як електрична тяга. Перевагою кожного джерела живлення та мобільності є їх незалежність та гнучкість. Особливо сьогодні більше уваги приділяється інтенсивній роботі підрозділу.

Історична перспектива розвитку транспортних систем підкреслює вплив технологічних інновацій та те, як розвиток транспорту пов'язаний із економічними та соціальними змінами. Сучасні міжнародні транспортні системи є результатом тривалого історичного розвитку, що характеризується швидкими змінами після Промислової революції 19 століття та механізмом механізації парових машин, що дозволило будувати мережі, що обслуговують регіони. Цей

процес був додатково розширений у 20 столітті завдяки створенню глобальних авіаційних, контейнерних та телекомунікаційних мереж. Однак це збільшило потребу в компетентному управлінні та розповсюдженні пасажирської та вантажної мобільності та швидкому потоці інформації. Міжнародне співтовариство все більше покладається на транспортні системи для підтримки широкого спектру видів діяльності, починаючи від маршрутів, туризму та постачання енергії до розподілу деталей та товарів для цільових споживачів[16].

Міжнародні організації мають сильний вплив на структуру країни на регіональному, регіональному та глобальному рівнях. Сучасні економічні курси значно покращили мобільність та доступність. Транспортна система складається із складного набору зв'язків між попитом, місцем, яке вона обслуговує, та мережами, які вона підтримує. Впровадження інформаційних технологій може підтримати, змінити, замінити або розширити транспортну діяльність, тим самим змінюючи мобільність та зв'язок з географією.

Міжнародні, регіональні та національні транспортні системи також стали основною складовою економічної діяльності у всіх розвинених країнах. Таким чином, зростаюча частка багатства пов'язана з торгівлею та розподілом прибутку від неї.

Міжнародний транспорт - це будь-яка транспортна послуга для руху транспортних засобів, що надається жителями однієї країни резидентам іншої країни. Спектр послуг доставки широкий. Послуги класифікуються наступним чином:

- 1) Вид транспорту: водний (морський, річковий); наземний (залізничний, автомобільний); повітряний; трубопровід;
- 2) Пункт призначення (вантаж, пасажир, багаж);
- 3) Транспортні характеристики товарів: сухі (вугілля, руда), сипучі (зерно, цемент), штучні, сипучі (олія, рослинна олія);

- 4) Частота доставки (регулярна та нерегулярна);
- 5) Наказ про перетин кордону (перевалка та перевалка);
- 6) Тип системи транспортних технологій (контейнер, пором, пандус тощо);
- 7) Тип повідомлення (пряме, непряме тощо);
- 8) Географічна транспортна зона (тижнева, міжконтинентальна) [5].

Особливості транспортних послуг включають:

1. Доставка не створює нових продуктів. Виробничий процес розширюється за рахунок руху товарів.
2. Створення транспортних послуг відповідає споживанню та часу.
3. Транспорт відіграє важливу роль у міжнародній торгівлі - необхідні умови для міжнародного поділу праці, зовнішньої торгівлі та економічних відносин між країнами, експорт.

Процес доставки товарів у міжнародній торгівлі включає:

- 1) перевезення вантажів усередині країни-експортера до кордонів;
- 2) перевезення товарів у прикордонному пункті країни-імпортера для внутрішнього споживання;
- 3) транзит (через третю країну).

Власники вантажів та транспортні компанії, що мають договір перевезення, беруть участь у міжнародному транспортному процесі. Окрім власника вантажу, в операції перевезення беруть участь оператор вантажного терміналу та вантажовідправник (у деяких країнах вантажовідправник називається вантажним агентом, консигнатором, посередником), які підписали контракт на обслуговування.

Сучасні транспортні мережі та транспортні структури сформувалися в ході світового економічного розвитку та міжнародного поділу праці, що в свою чергу має дуже великий вплив на цей процес. Існує загальна тенденція до зростання обсягів міжнародної торгівлі, оскільки кількість сировини, що транспортується,

особливо нафти, дещо зростає або зовсім не зростає, а матеріаломістке виробництво переходить до джерела сировини.

Міжнародні автомобільні перевезення є одними з найбільш ефективних та економічно вигідних для вантажних та пасажирських перевезень, у тісному зв'язку та порівняно з іншими видами транспорту.

Переваги автомобільного транспорту:

- 1) низька вартість;
- 2) великі дорожні мережі;
- 3) здатність планувати транспорт і відстежувати розташування товарів;
- 4) безпечний та приватний транспорт.

Ризики транспортування вантажів автомобільним транспортом такі:

- 1) на суші великі відстані можуть зайняти більше часу;
- 2) на маршруті можуть бути затримки та збої;
- 3) існує ризик пошкодження товару, особливо на великих відстанях;
- 4) високі збори в деяких країнах;
- 5) різні правила дорожнього руху в різних країнах.

Для перевезення вантажів автомобільним транспортом використовується як приватний, так і громадський транспорт. Укладаючи договір перевезення, замовник повинен забезпечити наявність у перевізника ліцензії на виконання певних завдань, пов'язаних з перевезенням вантажів.

Автомобільний транспорт - одна з найважливіших галузей будь-якої національної економіки. З розвитком країни та соціально-економічним розвитком законодавчі норми, закони та нормативні акти країни встановлюються і закріплюються в законі. Автомобільний транспорт відіграє провідну роль, оскільки має високу маневреність, а вантажні перевезення швидкі [6].

Усі країни світу зацікавлені в ефективному регулюванні автомобільного транспорту як на внутрішньому, так і на міжнародному рівні. Характерною

ресою права в галузі міжнародних перевезень є те, що основні проблеми транспорту вирішуються міжнародними договорами, що визначають умови міжнародних перевезень пасажирів і вантажів. Україна прагне прискорити економічний розвиток і є учасницею кількох транспортних угод [23].

Крім того, існує нагальна потреба у розробці нормативних актів, які спрощують процедуру планування та організації автомобільного транспорту в Україні.

Проблема міжнародних перевезень є однією з найскладніших проблем у галузі комерційного права. Це питання вантажного ризику. З іншого боку, вантажовідправник має договірні зобов'язання перед замовником і прагне зменшити ризик втрати або пошкодження товарів, що перевозяться.

1.2 Джерела правового регулювання міжнародних автомобільних перевезень пасажирів і вантажів

Оскільки транспорт є настільки важливою складовою сучасного суспільства, яка здатна принести значні прибутки, але при цьому спричиняє багато негативних зовнішніх ефектів, країнам необхідно розробляти відповідну політику для максимальної вигоди та мінімізації незручностей.

У той же час розподіл, проектування та будівництво транспортної інфраструктури та послуг повинні підлягати ретельному плануванню як державними, так і приватними агенціями. Необхідно розрізняти політику та планування, оскільки перша зазвичай пов'язує стратегії та цілі, а друга стосується конкретних дій. Оскільки вони обидві повинні відображати фундаментальні зміни в суспільстві та сучасні проблеми та проблеми, політика та планування постійно змінюються [7].

Транспорт стає все більш значущим та змінюється в умовах викликів та чинників змін. Питання, які набувають більшої важливості у регулюванні міжнародних перевезень - стійкість, перевантаженість, управління - ті, яким може сприяти географія транспорту. Оскільки транспортна галузь стає все більш складною, традиційні підходи, орієнтовані на вузький спектр факторів, повинні бути замінені більш вдало локально реалізованим аналізом та рішенням.

Транспортні інфраструктури стали настільки складними з точки зору управління та масштабів роботи, що моделі управління потребують перегляду. Основні обставини, за яких управління може бути переглянute:

- коли транспортна інфраструктура відчуває спад трафіку або втрачає свою частку ринку, часто через більші експлуатаційні витрати;
- коли поведінка конкуруючих організацій чи об'єктів може сприйматися як несправедлива, наприклад, субсидування;
- коли є можливе дублювання інфраструктури, оскільки кожен конкуруючий об'єкт веде до того ж трафіку.

Особливо це відбувається, коли різні юрисдикції змагаються за залучення можливостей економічного розвитку, коли масштаб існуючого або запланованого проекту транспортної інфраструктури, наприклад аеропорту, настільки складний, що не може бути ефективно керований державною організацією [26].

З традицій громадського забезпечення та управління спостерігається зростаюча тенденція до приватизації в транспорті в цілому, особливо з дерегуляцією. Неefективність національних та міжнародних регламентів, особливо щодо екологічних питань, створила можливості для неурядових суб'єктів, таких як приватні компанії та торгові групи, активніше брати участь у питаннях регулювання та управління.

Кожна сфера цивільно-правових відносин має свою нормативну базу, яка здійснює правове регулювання взаємовідносин всіх що у них сторін. Не є винятком і перевізні відносини, що виникають з приводу переміщення вантажів автомобільним транспортом у просторі, і мають свою основу правового регулювання.

Джерела міжнародного транспортного права мають деякі особливості. Основна з них полягає в тому, що як складна галузь права міжнародного транспортного права існують джерела, які регулюють транспортну діяльність транспорту, які належать до міжнародного публічного, міжнародного приватного та міжнародного адміністративного права.

Частка цих груп у загальній системі джерел міжнародного транспортного права неоднакова. Звичайно, в ньому переважають джерела МПП. Тому характеристики джерел будуть в основному ставитися до цієї групи.

Перша група, представлена джерелами міжнародного публічного права, складається з наступних типів: міжнародні договори, міжнародні звичаї і загальні принципи. Основним засобом закріплення норм міжнародного громадського характеру, що стосуються перевезень, є міжнародний договір. Однак міжнародний звичай також відноситься до визнаних джерел. Що стосується принципів як джерел, то вони є прямим посиланням на Статут Міжнародного Суду про те, «Суд, що вирішує спори відповідно до міжнародного права, повинен застосовувати загальні принципи права, визнані цивілізованими націями» (підпункт «З», абзац 1 статті 38).

Друга група також ділиться на окремі види. Це поділ ґрунтується на класифікації джерел, прийнятої в МПП:

- 1) міжнародні транспортні угоди;
- 2) національне (внутрішнє) транспортне законодавство;
- 3) правові звичаї;

4) судові прецеденти.

Починаючи з загальних характеристик міжнародних транспортних угод, слід зазначити, що вони володіють всіма характеристиками міжнародних угод, які є джерелами МПП. Однак вони розрізняються і деякими особливостями, наявність яких пояснюється особливостями регульованих ними транспортних відносин.

Перш за все, варто відзначити, що деякі транспортні конвенції та угоди розширюють сферу своєї дії. Загальний принцип міжнародно-правових джерел полягає в тому, що вони поширюють свою дію на своїх учасників. Деякі джерела міжнародних перевезень виходять за рамки цього принципу.

Найпростіший варіант продовження закріплений в Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (ССІР) (Женева, 19 травня 1956 г.), згідно з якою її положення застосовуються до договору перевезення, якщо місце прийому і місця доставки знаходяться на двох різних територіях країни, з яких хоча б одна є стороною Конвенції. Оригінальне тлумачення поширення його дії пропонує Варшавська конвенція 1929 р відповідно до п. 2 ст.1.

Ще одна особливість джерел міжнародних перевезень пов'язана із закріпленням деяких з них додаткових умов вступу в силу. Звичайна ситуація вирішення питання про вступ в силу міжнародних джерел зводиться до правила, що міжнародна угода вступає в силу після його підписання низкою країн. Деякі джерела транспорту містять іншу вимогу - право власності, підписану країнами з відповідною кількістю транспортних засобів, або виконання ними певного обсягу руху.

Так, відповідно до ст. 49 Конвенції про Кодекс поведінки лінійних судів (Женева, 6 квітня 1974), вступ в силу - це участь 24 держав із загальним тоннажем не менше 25% світового тоннажу за даними Регістру Ллойда. на 1973 рік. Інші

умови закріплені в Протоколі про внесення змін до Конвенції 1929 року з поправками, внесеними Гаазьким протоколом 1955 р підписаним в Гватемалі в 1971 р (Гватемальський протокол). У статті XX Протоколу викладені положення, згідно з якими він вступає в силу за участю п'яти країн з обсягом повітряного руху не менше 40%.

Джерела міжнародних перевезень також характеризуються тим, що практично всі конвенції і угоди поширюються на всіх їх учасників в єдиній версії. Звичайно, це сприяє однаковому тлумачення сторонами своїх норм.

Основними джерелами третьої групи, що відносяться до транспортних аспектів міжнародного адміністративного права, є конвенції про використання транспортних артерій, регулювання руху, митних питань, а також внутрішні (національні) джерела, пов'язані з контролем міжнародного руху.

Таким чином, джерела міжнародного транспортного права включають міжнародні транспортні угоди, внутрішнє (національне) транспортне законодавство, правові звичаї і судові прецеденти.

Найбільш представницьким типом джерел міжнародних перевезень є міжнародні договори (конвенції та угоди). Це загальна назва не означає, що воно включає тільки угоди. Для цього типу джерела характерна значна кількість різновидів. Зокрема, він також включає в себе фактичні договори, протоколи, правила, інструкції, постанови, тарифи, стандарти, людське око та інші.

Однак найбільш поширені конвенції і угоди. Конвенції - це основний типовий вигляд міжнародних нормативно-правових джерел перевезень. Ініціаторами розробки конвенцій є міжнародні організації.

Серед них ЮНСІТРАЛ, УНІДРУА, Гаазька конференція з міжнародного приватного права. Відповідні міжнародні транспортні комітети внесли свій вклад в розробку конвенцій: Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, Міжнародний союз

автомобілістів (IRU), Міжнародний комітет залізничного транспорту (МКЧХ), Міжнародна організація цивільної авіації (ІКАО) та Міжнародною морською організацією. . Як приклад можна послатися на Комітет з внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй, який розробив CRDP, Митну конвенцію про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП та інші. Тільки для регулювання діяльності автомобільного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг Комітет за час свого існування з 1948р. Підготував близько 30 міжнародних конвенцій, угод та інших нормативних актів.

До числа джерел транспортного права належать укази Президента України, що регулюють найбільш важливі і конкретні сфери транспортних відносин.

Джерелами транспортного права є також підзаконні акти, які можна розділити на дві групи:

- 1) постанови і розпорядження Уряду України
- 2) інструкції, постанови і правила, які виходять від міністерств і відомств.

Міністерству транспорту України надано право погоджувати, затверджувати в установленому порядку і видавати обов'язкові для виконання всіма юридичними та фізичними особами, які діють в транспортному комплексі, правила, керівництва, положення, стандарти, норми, інструкції та інші нормативні акти, в тому числі міжвідомчого характеру, по питань, віднесених до його компетенції, і давати по ним роз'яснення.

До джерел транспортного права в даний час слід також віднести звичаї ділового обороту. Звичаєм ділового обороту визнається і широко застосовується правило поведінки, не передбачене законодавством, незалежно від того, зафіксовано воно в будь-якому документі (опубліковано в пресі, викладено у набрав законної сили рішення суду по конкретній справі, що містить подібні обставини і т. п.).

Необхідно охарактеризувати державні законодавчі акти, розмежовуючи всі закони (конституції) окремих штатів та основи транспортних законів. Наприклад, українська Конституція 1996 р. буквально не є транспортним законом, але є основою всіх законів.

Відповідно до ст. Стаття 8 Конституції України, всі інші закони України, акти Президента України, Кабінету Міністрів та інших органів виконавчої влади повинні бути прийняті відповідно до Конституції України та її положень.

Закони про контрактні перевезення поділяються на:

- 1) головний акт - Цивільний кодекс України (далі - ЦК);
- 2) Конституція України та інші українські закони, видані відповідно до ЦК України.

Важливість такої установи полягає в тому, що інші законодавчі акти не можуть суперечити ЦК України і повинні бути послідовними в процесі змін та доповнень.

Для регулювання відносин за участю іноземних елементів використовуються конфлікти та спеціальні практичні правові норми. Конфлікт, звичайно, не вирішує проблему заслуг, але посиляється на певні норми державного права.

Як джерело правового регулювання міжнародних перевезень тарифи визнаються в більшості правових систем. Враховуючи характер юридичної практики, існує кілька видів.

Деякі тарифи, засновані на звичаєвому праві, тощо фіксуються у відповідних документах (наприклад, загальний середній тариф на розподіл кодифікується в правилах Йорка-Антверпена та вказується в коді відправника. Деякі судові збори фіксуються в загальному порядку рішення Генеральної Асамблеї.) Однак інші не закріплені в документах, мають характер юридичних акційом і, як правило, розглядаються учасниками цивільного процесу.

Міжнародні договори - це контракти між двома або більше державами, які містять правові норми щодо встановлення, зміни або припинення прав та обов'язків у відносинах між ними. Її можна назвати різними способами, включаючи договори, угоди, договори, конвенції та протоколи. Залежно від рівня міжнародної угоди, вона може бути міждержавною, міждержавною, відомчою і може мати кілька сторін, включаючи двосторонні або багатосторонні. Набрання чинності - стаття 20 Закону України «Про міжнародні угоди в Україні». Міжнародні угоди, що застосовуються до України, включають: Контракт, ратифікований Верховною Радою України; Схвалення, затвердження, прийняття або приєднання на підставі рішення Верховної Ради України або Президента України; Угода, яка набула чинності з моменту підписання її Президентом України.

Міжнародні договори, що діють в Україні, мають перевагу над внутрішнім законодавством. Ці норми відображають загальну тенденцію до гармонізації міжнародних угод та внутрішнього законодавства з формуванням єдиної норми у галузі цивільного права. Проблеми внутрішнього законодавства, такі як період міжнародних угод та колізійні норми, вирішуються наступним чином. Якщо міжнародні угоди підписані заздалегідь, цивільно-правові заходи взагалі не застосовуються. Якщо акт цивільного законодавства був виданий до укладення міжнародного договору, цей закон втрачає чинність із набранням чинності міжнародним договором. Водночас необхідно своєчасно застосовувати норми щодо дії законів, встановлені статтею 5 Цивільного кодексу України.

Як форма законодавства, особливістю міжнародних договорів є те, що вони є угодами на предмет цивільного права (стаття 6 Цивільного кодексу України). Після набуття чинності міжнародною угодою в Україні описаним вище способом вона набирає чинності наступним чином: це частина національного закону "цивільне право".

У концепції “належної практики” є багато аспектів. По-перше, це посилання на вказівки вищого суду щодо застосування цивільного законодавства. Ці пояснення включені до рішень Генеральної Асамблеї Верховного Суду України та до пояснень Верховного Суду України. Він застосовується на основі аналізу та узагальнення судової практики та подається у порядку судового тлумачення, що є суттєвим для вирішення цивільних спорів для цієї категорії. По-друге, цей термін використовується для позначення кількох угод про консолідацію в судах щодо певної категорії справ.

Судова практика, що трактується як низка судових рішень, не є джерелом цивільного права. Будь-який суддя, який вирішує справу, яка підпадає під дію існуючої практики, не зобов'язаний висновками, зробленими іншими судами подібної категорії. Він приймає рішення на підставі внутрішнього переконання, сформованого в результаті правової оцінки обставин справи, встановлених судом.

Сформована таким чином прецедентна практика відображає тенденції у тлумаченні та застосуванні закону і може побічно впливати на рішення у кожному конкретному випадку. Тому дослідження та аналіз судової практики на різних рівнях, безсумнівно, корисні для юристів, особливо практиків.

Міжнародні угоди України, які мають велике значення для регулювання транспортних відносин:

-Угода про уніфікацію деяких коносаментів (Брюссельська конвенція) від 25 серпня 1924 р.;

-Конвенція ООН про морські перевезення від 31 березня 1978 року;

-Конвенція Союзу про перевезення міжнародних вантажів (Гамбургські правила), 1978 р. ;

-24 травня 1980 р., Конвенція ООН про змішані перевезення вантажів.

Договір перевезення є цивільно-правовим договором (операцією), тому основні положення повинні визначатися з урахуванням інших принципів цивільного законодавства. Тому ЦК України розрізняє остаточну угоду:

- 1) не передбачені цивільно-правовими актами;
- 2) контракти, передбачені такими актами.

У першому випадку важливо укладати всі договори, які не порушують загальних принципів цивільного законодавства. Немає значення, якщо такий договір згадується в законі. Зокрема, важливо, щоб положення відповідали принципам цивільного законодавства, зазначеним у статті 6 Цивільного кодексу України. Прикладом є контракт на екіпаж у галузі транспорту.

Отже, якщо договір взагалі не згадується у цивільному законодавстві, особа має право коригувати відносини на свій розсуд. У таких випадках законодавча прогалина подолана, і договір стає джерелом (формою) цивільного права. Тому певні правові норми можуть встановлюватися корпоративними договорами, що визначають правила поведінки учасників юридичних осіб, які займаються транспортом, та осіб, які вступають у цивільно-правові відносини з цими юридичними особами.

РОЗДІЛ 2

ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ МІЖНАРОДНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ ПО КОНВЕНЦІЇ ПРО ДОГОВІР МІЖНАРОДНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

2.1 Книжка МДП : правова сутність та зміст

Книжка МДП (Gamet TIR) - єдиний митний документ; маніфест міжнародного автомобільного перевезення вимогам Конвенції про міжнародні перевезення (Конвенції МДП) [23].

Книжка МДП дійсна до завершення операції МДП у митниці призначення за умови, що операція розпочата в митниці відправлення в терміни, встановлені гарантійним об'єднанням.

На кожний дорожній транспортний засіб або контейнер складається одна книжка МДП. Однак, єдина книжка МДП може складатися на склад транспортних засобів або на декілька контейнерів, загрузених на один транспортний засіб або на склад транспортних засобів. В цьому випадку у вантажному маніфесті книжки МДП має зазначатися окремо вміст кожного транспортного засобу, що складає частину состава транспортних засобів або кожного контейнера[23].

Книжка МДП дійсна для виконання одного перевезення. В ній повинно бути такої кількості відривних листків для прийняття книжки до митного оформлення і для її оформлення, яка необхідна для здійснення даного перевезення. Якщо митні органи роблять у дорозі або в проміжній митниці огляд вантажу в дорожньому транспортному засобі, складі транспортних засобів або контейнері, вони повинні зробити позначку про накладені нові печатки та, якщо митні органи роблять у дорозі або в проміжній митниці огляд вантажу в

дорожньому транспортному засобі, складі транспортних засобів або контейнері, вони повинні зробити позначку про накладені нові печатки та пломби і про характер виконаного контролю на відривних аркушах книжки МДП, використаних у їхній країні, в відповідних корінцях, а також на відривних листках книжки МДП.

Якщо митні пломби і печатки пошкоджено у дорозі або якщо вантаж загинув, або був пошкоджений, але не були пошкоджені пломби і печатки, повинен бути заповнений протокол, що є в книжці МДП. Якщо здійснюється перевезення великовагових або громіздких вантажів, то на обкладинці і на всіх відривних листках книжки МДП повинен бути зроблений жирним шрифтом напис: «Важковагові або громіздкі вантажі» англійською або французькою мовами[23].

Застосування книжки МДП при здійсненні міжнародного перевезення вантажів, підвищує ефективність і оперативність даного виду перевезень, зменшує собівартість перевезень, витрати перевізників на ввізне і вивізне мито і збори.

У листопаді 1975 року на що відбулася підсумкової конференції під егідою Європейської економічної комісії Організації Об'єднаних Націй (ЄЕК / ООН) була представлена Конвенція МДП 1975 року, яка вступила в силу в 1978 році. З тих пір вона залишається однією з найбільш дієвих єдиною практично міжнародних транспортних конвенцій універсальною системою транзиту. Головна мета транзитних митних систем-полегшити в максимально можливій мірі міжнародні перевезення вантажів під митними печатками і пломбами, забезпечити необхідну надійність митного контролю та відповідні гарантії[23].

Конвенція TIR дозволяє зменшити труднощі для перевізника, з якими стикаються митним органам міжнародну систему контролю, прийнятну для

роботи, і можливість здійснення митного контролю різними державними системами.

Система TIR базується на 4 основних принципах:

1. Надійні транспортні засоби та контейнери;
2. Міжнародна гарантія;
3. Книжка TIR;
4. Взаємне визнання заходів митного контролю[23].

З них випливають такі обов'язкові вимоги:

а) вантажі перевозяться надійних контейнерах, які повністю виключають можливість доступу вантажу, що перевозиться без видимого порушення або пошкодження митного забезпечення;

б) мита і збори, щодо яких існує ризик несплати, повинні забезпечуватися міжнародною гарантією на весь період перевезення;

в) вантаж повинен супроводжувати міжнародний визнаний карнет TIR, виданий в країні відправлення і дійсний в якості контрольного документа в країнах відправлення, транзиту і призначення;

г) заходи митного контролю, здійснювані в країні відправлення, повинні визнаватися країнами транзиту та призначення. Відповідно Конвенцією TIR перевезення вантажів повинна здійснюватися в контейнерах або у вантажних відділеннях транспортних засобів, конструкція яких перешкоджає доступу до вмісту, при наявності митних печаток і пломб і будь-яка спроба дістатися до цього вмісту буде відразу помітна [23].

На кожне закрите митне приміщення, що зареєстровані як міжнародний транспорт, видається - свідоцтво придатності автотранспорту, до міжнародних перевезень вантажів. Бланки свідоцтва повинні бути надруковані на мові країни видачі, а також французькою або англійською.

Свідоцтво видається і реєструється перевізником або власника транспортного засобу при наявності у нього ліцензії на-право виконувати міжнародні перевезення вантажів. Свідоцтво видається терміном на два роки і заповнюється друкованим способом. До свідоцтва додаються фотографії транспортного засобу. На фотографії повинен чітко видно державний номер транспортного засобу[23].

Другим основним транзитного режиму TIR елементом є міжнародна система гарантій. Ця система передбачає сплату національним гарантійним об'єднанням мит і зборів, які можуть бути не сплачені в ході транзитних операцій, якщо перевізник не в змозі сплатити. Система гарантій TIR має просте функціонування. Кожне об'єднання, що представляє перевізників своєї країни і визнане її митними органами, гарантує сплату в своїй країні будь-яких мит і зборів, які можуть потребувати додаткових витрат у разі будь-якого порушення, які виникли в ході транспортної операції із застосуванням карнета TIR[23].

Згідно даним гарантією національного об'єднання кожна країна користується наданою на її території по відношенню до всіх транспортних операцій із застосуванням карнета TIR.

Таким чином, можна сказати, що митні органи мають справу з національним партнером, до якого вони можуть звертатися в разі будь-яких порушень. Якщо виникає необхідність застосування гарантій, митні органи в будь-якому випадку пред'являють позов гарантійному об'єднанню країни, в якому відбулося порушення, з тим, щоб врегулювати це питання в рамках даної країни.

У Конвенції TIR встановлений термін пред'явлення позову митними органами гарантійному об'єднанню. У зв'язку з цим, якщо митні органи оформили карнет TIR без застережень, вони можуть пред'явити позов гарантійному об'єднанню тільки в тому випадку, митне оформлення було

отримано протизаконним або обманним чином. Вимога про сплату необхідних зборів і зборів може бути якщо буде доведено, що свідоцтво зробленому пред'явлено не раніше ніж через три місяці з дня такого повідомлення. Митні органи не можуть пред'являти позов гарантійному об'єднанню щодо вантажів, захованих в інших частинах транспортного засобу.

Третім і найважливішим елементом всієї системи TIR, крім таблички TIR на самих транспортних засобах, є карнети Пк, які представляють собою основний адміністративний елемент системи TIR. Кожне національне гарантійне об'єднання видає карнет TIR перевізникам в своїй країні відповідно до умов, визначених у декларації про зобов'язання, підписаної перевізником і об'єднанням.

Книжка TIR складається з двох сторінок обкладинки, невідривного аркуша та корінців N1 і 2, відривних листків і корінців No1 і No2, протоколу і, якщо необхідно, спеціального листка для змішаних перевезень. Перша сторінка обкладинки друкується англійською та французькою мовою, на другій сторінці наведені правила користування карнетом TIR французькою і на третій сторінці-англійською мовою. Протокол заповнюється в разі пошкодження в дорозі митних печаток і пломб або знищення, або пошкодження вантажів при непошкоджених печатки та пломби, а також при необхідності перевідправки вантажів або їх термінової розвантаження. Спеціальний листок для змішаних перевезень служить для більш точної ідентифікації перевізників в тому випадку, якщо використовується більше одного виду транспорту [23].

Спеціальний листок для змішаних перевезень служить для більш точної ідентифікації перевізників в тому випадку, якщо використовується більш одного виду транспорту. Перша сторінка обкладинки, а також відривні листки і корінці, розташовані по два (№1 і №2), є найбільш важливою частиною карнета TIR в тому, що стосується контролю, проведеного митними органами, і дії системи

гарантії. Комплект з двох відривних листків і двох корінців (№1 і №2) видається в кожній країні, в якій здійснюється будь-яка операція TIR. Застосований в даний час карнет TIR містить 14 або 20 відривних листків і корінців (№1 і №2), внаслідок чого він може використовувати найбільше в 7 або 10 країнах. Пред'явлення карнета TIR, що містить назви, печатки та підпису видав його об'єднання, а також належним чином заповненого перевізником, вже саме собі є доказом існування реальності гарантії. Книжка TIR дійсний до завершення операції TIR на митниці країни призначення за умови, що вона була розпочата на митниці країни відправлення в терміни, встановлені органом, що її об'єднанням[23].

Четвертим і останнім основним елементом, який в основі системи TIR, є принцип прийнятності заходів митного контролю, прийнятих в країні відправлення, для країн транзиту і призначення.

Згідно з цим принципом вантажу, що перевозяться опломбованими дорожніми транспортними засобами контейнерами, зазвичай не оглядають на проміжних митницях, в чому саме для перевізника і полягає головна перевага системи TIR. Безумовно, це виключає права митниці проводити вибіркові огляди в тих випадках, коли є підозри в будь-яких порушеннях. Однак, як це приймається і навіть вказується в Конвенції, такі огляди повинні проводитися в порядку винятку. Ця процедура, будучи вельми привабливою, для перевізника, по суті справи означає, що огляд, вироблений митницею місця відправлення, прийнятний для всіх інших митних служб в ході транзитної операції TIR[23].

Внаслідок цього митниця відправлення грає вирішальну роль, оскільки від неї залежить та довіра, яку всі відповідні митні органи матимуть до ефективного функціонування системи TIR. В зв'язку з цим вкрай важливо, щоб місця відправлення проводився строгий і повний митний огляд, оскільки від цього залежить функціонування всієї системи TIR. Тому особливо неприпустимі такі

порушення: помилкова декларація про вантажі, що дозволяє замінити їх іншими вантажами під час перевезення; перевезення вантажів, які не включені в вантажний маніфест карнета TIR. Митниця місця відправлення повинна також до накладення печаток і пломб перевірити стан дорожнього транспортного засобу або контейнера, а в разі критих брезентом транспортних засобів або контейнерів стан брезенту і його кріплень.

Система TIR має явні переваги для митних органів, оскільки вона зменшує число звичайних вимог, передбачених процедурами національного транзиту. У той же час вона дозволяє уникнути великих затрат часу і коштів, при фізичному огляді в країнах стану пломб зовнішнього транзиту крім огляду печаток транспортних засобів і контейнерів. Вона також застосування національних гарантій і оформлення національних документів. дозволяє уникнути Сьогодні TIR є потужним фактором розвитку міжнародної торгівлі за рахунок спрощення експортних, транзитних і імпорتنих процедур.

Таким чином, в зв'язку з необхідністю розробки понятійно-категоріального апарату в митному праві і діяльності державних органів, які здійснюють митне справу. Одним з напрямків розвитку понятійно-категоріального апарату митного права і законодавства є визначення сутності та змісту поняття «митний транзит». У митному законодавстві України це поняття визначено в ст. 90 Митного кодексу України як один з митних режимів, але міжнародні норми трактують його по-різному. Історичний і теоретичний підходи допоможуть виявити недоліки і неточності, існуючі в національному митному законодавстві. Вирішення цієї проблеми сприятиме подальшим теоретичним дослідженням і практичного вдосконалення нормативних актів і приведення їх у відповідність до міжнародних стандартів і конвенцій, до яких приєдналася Україна. Виникнення даної проблеми пов'язано, перш за все, з тим, що зміни повинні відбуватися як в

характері взаємовідносин державної влади і громадянина, так і в політичній сфері, а наукова база для цього ще не сформована.

2.2 Аналіз Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів 1956 року

Міжнародні автомобільні перевезення здійснюються відповідно до положень Конвенції про контракти на перевезення міжнародних автомобільних вантажів (CES, Женева, 19 травня 1956 р.) [24].

Положення цієї Конвенції застосовуються до всіх контрактів на безкоштовний автомобільний транспорт. Застосування Конвенції не залежить від місця проживання та громадянства транспортної сторони (пункти 1 і 2 статті 1)[36].

Договір перевезення встановлюється накладною, що є доказом умов договору, та свідоцтвом про прийняття вантажу перевізником (пункт 4 Конвенції). Після отримання товару перевізник повинен перевірити такі пункти:

- точність записів, наведених у накладній, про кількість, маркування та кількість вантажних місць
- зовнішній стан вантажу та упаковки.

Одержувач видає перевізнику квитанцію, що підтверджує отримання товару. У цьому випадку одержувач має право вимагати передачі двох примірників накладної (пункт 1 статті 13 Конвенції)[24].

Отримавши товар, одержувач не зобов'язаний перевіряти стан товару. У цьому випадку, якщо не доведено інше, товар вважається прийнятим одержувачем на умовах, визначених сторонами. Однак одержувач має право встановити перевізника для встановлення стану товару та інформувати перевізника про загальний характер втрат або пошкоджень. У разі серйозної

втрати або пошкодження ці дії необхідно вжити за місцезнаходженням перевізника або після отримання товару (протягом 7 днів з моменту доставки, за винятком неділі, якщо втрати чи пошкодження не видно).

Якщо для перевірки стану товару присутні як вантажоодержувач, так і перевізник, докази того, що товар прийнятий на умовах, визначених у партії, можуть бути представлені лише у випадку непомітної втрати або пошкодження. Одержувач направив письмове попередження авіакомпанії протягом 7 днів з дати подання заяви, за винятком неділі та інших святкових днів (пункт 1 та 2 статті 30 Конвенції)[24].

Перевізник несе відповідальність за будь-яку втрату або затримку доставки товару повністю або частково протягом періоду між доставкою товару після отримання товару для транспортування.

Однак у деяких випадках акомпанії звільняються від відповідальності за ці обставини. Це стосується випадків, коли втрата, пошкодження або затримка вантажу спричинені недбалістю перевізника, вадою товару або недбалістю особи, уповноваженої контрактом, а не обставинами. Уникнути перевізника та запобігти наслідкам було неможливо.

Перевізник звільняється від відповідальності за втрату або пошкодження вантажу у разі особливого ризику, пов'язаного з характером вантажу або транспортною ситуацією, згаданою у п. 4 ст. 17 Конвенції[24].

У свою чергу, лише якщо перевізник видимий або відомий перевізнику, перевізник несе відповідальність за пошкодження та травми людей, обладнання та інших товарів, а також за будь-які витрати, які можуть виникнути внаслідок пошкодження упаковки товару.

Якщо перевезення вантажів для міжнародних перевезень здійснюється декількома перевізниками, а умови перевезення визначаються єдиним договором, кожен перевізник несе відповідальність за всі перевезення, а другий

та наступні перевізники прийняли рахунок-фактуру, зазначений у рахунку-фактурі.

Після отримання товару від попереднього перевізника наступний перевізник видає квитанцію з датою та підписом, а ім'я та адресу пише на другому примірнику рахунку-фактури. У разі необхідності він робить те саме застереження щодо реєстрації товару, і перший перевізник має право зробити це після отримання товару від відправника. За відсутності такого застереження товари та упаковка вважаються справними при отриманні товару наступним перевізником і повинні вказувати кількість місць та марку та номер, що відповідають символу товару (статті 34 та 35 Конвенції)[24].

Найбільшим контрактом, що регулює умови укладення та виконання міжнародних контрактів на автомобільні перевезення, є Конвенція 1956 року про міжнародні автомобільні перевезення, скорочена як Конвенція про міжнародні автомобільні перевезення (CMR).

DEM застосовується до контрактів на автомобільні перевезення вантажів, якщо товари перебувають у двох різних країнах походження та призначення, і принаймні одна з них є учасницею цієї Конвенції. Ця угода не поширюється на товари, виготовлені відповідно до міжнародної поштової угоди. Перевезення меблів та меблів у разі транспортування та переміщення померлого (стаття 1, пункт 4)[24].

Відповідно до ст. Конвенція 4, договір міжнародних автомобільних перевезень складається у формі накладної. Однак це положення конкретно передбачає, що відсутність, неточності або втрата накладної не впливатиме на існування чи дію договору перевезення, до якого застосовуються положення Конвенції, особливо в цьому випадку. Це положення призначене для юридичного захисту інтересів сторін у разі помилок при реєстрації або втрати документів.

У цьому випадку сторони мають право представити інші докази умов договору перевезення. Накладна CMR складається в 3 примірниках (оригінал) з підписами відправника та перевізника. Перший примірник накладної відправляється відправнику, другий примірник відправляється з вантажем, а третій примірник залишається у перевізника.

Товарна накладна повинна містити наступну інформацію:

- a) місце та дата складання;
- б) ім'я та адреса відправника
- в) ім'я та адреса транспортного агента;
- г) місце та дата отримання товару для транспортування та місце доставки;
- д) Ім'я та адреса одержувача
- ф) позначення характеристик та видів упаковки дозволеного вантажу, загальне позначення для перевезення небезпечних вантажів.
- г) кількість вантажних місць, спеціальне маркування та номери
- h) загальна вага вантажу або кількість вантажу, виражена в різних одиницях
- і) Транспортні витрати (транспортні витрати, додаткові витрати, митні збори та збори та інші витрати з моменту укладення контракту до доставки товару)
- ж) Інструкції та інші необхідні для завершення митних процедур
- к) вказівка на те, що відвантаження здійснюється незважаючи на бронювання відповідно до вимог, викладених у цій Конвенції (стаття 6)[24].

Крім того, при необхідності адреса доставки повинна містити також вказівки щодо заборони перевалки, витрат, які отримує відправник за власний рахунок, суми платежу, що підлягає відшкодуванню при доставці, заявленої ціни та кількості товару. Додана вартість під час доставки, інструкції

вантажовідправника перевізнику щодо страхування вантажу, період додаткового транзиту, перелік документів, що надсилаються перевізнику.

Якщо ці вказівки є неточними або недостатніми, усі витрати та збитки, що виникають внаслідок таких неточностей, несе відправник, за винятком відсутності вказівок щодо безумовного застосування ст. Конвенція (пункт 1 к). 6, відповідальність несе перевізник. Якщо перевізник не підтвердив бронювання вантажу, передбачається, що вантаж та упаковка знаходяться у справному стані, а кількість вантажних місць відповідає інструкціям щодо вантажу. Відправник має право розпорядитися вантажем, зокрема може вимагати від перевізника зупинки перевезення, зміни місця доставки вантажу або зміни одержувача (ст. 12). Однак вантажовідправник втрачає це право з моменту передачі другому вантажоодержувачу, і якщо копія стає обов'язковою, вантажовідправник направлятиме перевізника відповідно до інструкцій вантажоодержувача. Якщо з якихось причин контракт не може бути виконаний відповідно до узгоджених умов, перевізник зобов'язаний запитати інструкції у особи, яка має право розпоряджатися вантажем відповідно до ст. 12.

Якщо виконати контракт неможливо або якщо виникає проблема з доставкою вантажу за договором перевезення, перевізник може негайно вивантажити товар за рахунок власника права за договором. Транспорт після такого розвантаження вважається завершеним, але перевізник зберігає товар самостійно або доручає зберігання комусь іншому. Перевізник може продати товар, якщо вантаж швидко псується або це необхідно залежно від стану, або якщо зберігання вантажу пов'язане з вартістю, не пропорційною вартості вантажу. У цьому випадку він передається підряднику і вираховується з отриманої суми та витрат на доставку та витрати (стаття 16). Глава 4 Конвенції містить положення про відповідальність авіакомпаній. Перевізник несе відповідальність за втрату всього товару або його частини або за будь-які збитки,

понесені між отриманням та затримкою доставки та доставки товару для перевезення (стаття 17, пункт 1)[24]. Якщо така ситуація виникла через необережність особи, яка має право за договором, вона звільняється від цієї відповідальності.

Зокрема, якщо втрата або пошкодження товару є наслідком особливого ризику "неможливого з'єднання" з однією або кількома з наступних обставин, перевізник звільняється від відповідальності.

(а) У разі використання відкритого транспортного засобу таке використання спеціально вказується та зазначається у транспортній накладній.

б) відсутність або пошкодження упаковки товару, яка спричинена пошкодженням або пошкодженням внаслідок природи товару без упаковки або незадовільної упаковки;

(с) вантажі, що переміщуються, завантажуються, завантажуються або вивантажуються вантажовідправником або одержувачем;

(d) Через характер цих характеристик характер специфічного навантаження, яке сприйнятливим до повної або часткової загибелі або пошкодження, зокрема поломки, корозії, раптової гнилі, висихання, витоку, нормальної втрати або нападу паразитів або гризунів ;

(g) Недостатня кількість маркувань або вантажних місць для перевезення тварин (пункт 4 статті 17)[24].

У цьому випадку перевізник несе відповідальність за доведення втрати, пошкодження або затримки товару через необережність підрядника (стаття 18, пункт 1). Однак, якщо відповідно до пункту 2 цієї статті перевізник засвідчує, що втрата або пошкодження товару може бути наслідком ризиків, зазначених у пункті 4 ст. Компетентна особа може довести, що часткова або повна шкода не є наслідком жодного з цих ризиків. Через затримки контракт порушує термін поставки товару. Або, якщо такі умови конкретно не узгоджені між сторонами,

це означає ситуацію, в якій фактична тривалість перевезення перевищує час, необхідний для здійснення перевезення в звичайних умовах, наступним чином: Поточний перевізник. Стаття 20 передбачає, що якщо товари не доставляються протягом 30 днів з дати поставки або товари не доставляються протягом 60 днів з дати поставки, кваліфікована особа, яка відповідає договору, може дослідити втрачену річ, не надаючи жодних положень[24].

Якщо ви зобов'язані компенсувати перевізника, сума, що підлягає поверненню, буде залежати від вартості товару в цьому місці та від прийняття товару до транспортування. У цьому випадку вартість товару визначається котируванням акцій або поточною ринковою ціною, або, за відсутності обох, нормальною вартістю товару одного виду та якості.

Як і інші транспортні правила, DEM встановлює абсолютні обмеження відповідальності автомобільних перевізників за втрату або пошкодження вантажу. Відповідно до п. 3 ст. сума відшкодування не може перевищувати 25 франків за кілограм недостатньої загальної ваги. Франк означає 10/31 г золотого франка 0900 проби золота. Однак, якщо договірна сторона встановить іншу вартість перевезення вантажу, що перевищує цей ліміт, стягувана сума замінить цей ліміт. У цьому випадку для тарифу встановлюється відповідна надбавка. Всі ці зміни повинні бути відображені у рахунку-фактурі. На додаток до відшкодування вартості втраченого вантажу, ви повинні сплатити відшкодування вартості доставки, митних зборів та податків та інших транспортних витрат. Ці витрати будуть повністю відшкодовані у разі повних та часткових збитків у сумі, еквівалентній сумі.

У разі затримки авіакомпанія зобов'язана компенсувати збитки, спричинені затримкою. Сума цих відшкодувань не може перевищувати вартість доставки. При цьому особа, уповноважена за договором, повинна довести шкоду. Ця Угода містить правила щодо можливості конкурувати за претензіями

відповідно до чинного законодавства. Відповідно до ст. 28, У разі втрати, пошкодження або затримки транзиту, якщо чинне законодавство дозволяє подати претензію, авіакомпанія може посилатися на положення Конвенції CMR для визначення або обмеження компенсації, що підлягає виплаті, або виключення відповідальності. .

Отже, навіть якщо питання застосування норм національного законодавства в цій частині формально стосується питань, відмінних від договору перевезення вантажів, умови договору мають перевагу над нормами внутрішнього законодавства. Однак, якщо "школа, завдана зловмисними діями або недбалістю, відповідає законодавству, що застосовується до судових справ", перевізник не може обмежувати відповідальність або передавати відповідальність за докази іншій особі. Немає сумнівів, що ратифікація Україною Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення автомобільним транспортом - фундаментального правового інструменту в галузі автомобільного транспорту в Європі - є позитивним фактом. Однак для розвитку автомобільного транспорту та повного використання транзитного потенціалу України слід ратифікувати додаткові протоколи до Конвенції, які збільшують межі відповідальності перевізників та спрощують процедури міжнародних автомобільних вантажних перевезень. Дотримання протоколів та їх впровадження підвищить привабливість послуг національних перевізників порівняно з конкурентами - особливо з країн СНД - та принесе додаткові конкурентні переваги. А це збільшить торгівлю та максимально використає транзитний потенціал України.

2.3 Характеристика Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)

Міжнародні перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом регулюються Європейською угодою про міжнародні автомобільні перевезення небезпечних вантажів (ADR = ADR) (Додаток А) [30].

CRDP - це угода, в якій 49 держав домовились про загальні правила перевезення небезпечних вантажів автомобільним транспортом через кордони та території. Абревіатура "DOPNV" базується на ключових словах назви контракту (Європейський контракт про міжнародні автомобільні перевезення небезпечних вантажів). Абревіатура "ADR" базується на ключових словах назви конвенції французькою мовою (Accord europe'en relatif au transport international des marchandises Dangereuses par Route) [30].

Основна мета SEAP - забезпечити безпечний перевезення небезпечних вантажів та сприяти міжнародному перевезенню таких вантажів (країни, що підписали договір, повинні дозволити перевезення небезпечних вантажів з інших держав-членів відповідно до вимог SEAP, що відповідають вимогам).

Нинішніми учасниками є Австрія, Азербайджан, Албанія, Андорра, Білорусь, Бельгія, Болгарія, Боснія і Герцеговина, колишня Югославська Республіка Македонія, Угорщина, Німеччина, Греція, Грузія, Данія, Ірландія, Ісландія, Іспанія, Італія, Казахстан та Латвія, Литва, Ліхтенштейн, Люксембург, Мальта, Марокко, Нідерланди, Норвегія, Нігерія, Польща, Португалія, Республіка Молдова, Російська Федерація, Румунія, Сан-Марино, Сербія, Словаччина, Словенія, Великобританія, Таджикистан, Україна, Фінляндія, Хорватія, Чорногорія, Чехія, Швейцарія, Швеція та Естонія [30].

ADR застосовується до відправлень, здійснених більш ніж на одній території договірної сторони, якщо інше не передбачено національним законодавством.

Для єдності та вільної торгівлі в межах Європейського Союзу держави-члени ЄС прийняли Додатки А та В ЄПБО як стандарти, що регулюють

перевезення небезпечних вантажів усередині та між регіонами (Директива Ради, 21 листопада 1994 р.) [30].

CRDP також був прийнятий як основа для національного законодавства в ряді країн, що не входять до ЄС (включаючи Україну). ADR складається з самого контракту та обов'язкової частини (два додатки). Додаток А - Загальні положення та положення про небезпечні речовини та вироби; Додаток В-Положення про транспортне обладнання та транспортні операції [30].

Ця Угода складається з 17 положень, що описують основні питання, пов'язані з набранням чинності, відхиленнями від вимог DOPNV, процедурами внесення змін до контракту та процедурами вирішення спорів.

Основні цінності викладені у статті 2 договору, яка передбачає, що міжнародні перевезення небезпечних вантажів, що містять певні надзвичайно небезпечні вантажі, можуть здійснюватися на автомобілі за таких умов:

- вимоги, зазначені у Додатку А, яким повинні відповідати небезпечні вантажі, включаючи вимоги щодо упаковки та маркування;
- вимоги, зазначені в Додатку В, щодо вимог до конструкції, обладнання та руху транспортних засобів з небезпечними вантажами [30].

Крім того, члени DOPNV мають право встановлювати додаткові вимоги або обмеження щодо своїх транспортних засобів для міжнародних перевезень небезпечних вантажів на своїй території.

а) Додаткові вимоги до:

- транспортні засоби, що використовуються в мультимодальних перевезеннях;
- транспортні засоби створюють або залишають порти чи інші транспортні термінали.
- дорога або стоянка транспортних засобів з небезпечними предметами в негоду, землетруси, аварії, страйки, громадянські заворушення або бойові дії

б) Додаткові обмеження щодо:

– Рух транспортних засобів з небезпечними вантажами в комерційних, житлових або екологічно чутливих районах, промислових зонах з небезпечними вантажами або по маршрутах, встановлених для запобігання проїзду доріг, що становлять серйозну фізичну небезпеку;

– Перевезення небезпечних вантажів у певні дні тижня або протягом року [30].

Вищезазначені додаткові положення можуть поширюватися на території держав-членів АРС. Однак це не суперечить пункту 2 статті 2 Угоди, включено до законодавства держави та стосується транспортних засобів, що здійснюють внутрішні та міжнародні перевезення[30].

Правила, що регулюють перевезення небезпечних вантажів, та інша інформація, необхідна для зручності використання договору, наведена у додатку до DOPNV. При транспортуванні небезпечних матеріалів можливі ситуації, коли вимоги АДР не актуальні, а, значить, виконання норм АДР в частині маркування і знаків безпеки, упаковки та документації не обов'язково.

Принципи ДОПНВ 2020-2021 не мають сили при транспортуванні:

- автотранспортом з граничною швидкістю мене 40 км на годину;
- приватниками товарів з небезпекою для власних потреб в роздрібних упаковках;

- ЛЗР ємкостями (каністрами) неодноразового застосування об'ємом до 60 л. в сукупності не більш 240 л. на одне авто;

- механічних агрегатів, всередині обладнання яких, знаходяться небезпечні речовини;

- небезпечних речовин, якісь утворюються у вигляді вторинної продукції в процесі головного виробництва організації,

- небезпечних субстанцій службами порятунку і ліквідації аварій;

- газоподібних речовин усередині баків автомобіля;
- газоподібних речовин груп А і О при тиску не більше 2 бар і $t = 20\text{ C}$;
- газоподібних речовин в установках автомашини;
- пального в баках не більш 1500 л. на один автотранспорт; \
- пального в баках транспортуються машин і агрегатів;
- порожній великій тарі з під вантажів II, III, 4.1, 5.1, 6.1, VIII, IX [30].

Однак, слід не забувати, що існує ряд небезпечних речовин, якісь були виключені з переліку ДОПНВ. Отже, згідно з контрактом на перевезення небезпечних вантажів, видається спеціальна накладна ДОПНВ. Вона повинен бути написан мовою відправника та містити переклад на одну з наступних мов: англійську, французьку або німецьку.

Що стосується вимог до водіїв та транспортних засобів, вони сформульовані досить чітко та конкретно в угоді. Водії, які перевозять небезпечні вантажі, повинні пройти спеціальну підготовку, що підтверджується видачею сертифіката

Транспортні засоби, що використовуються для перевезення небезпечних вантажів, які пристосовані до відповідного вантажу та оснащені спеціальними знаками та сигналами.

2.4 Застосування Конвенції про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів і багажу 1997 року

Після розпаду СРСР та утворення СНД виникла гостра потреба в регулюванні автомобільного транспорту територією держав-учасниць СНД. У зв'язку з цим 9 жовтня 1997 р. Ці держави підписали угоду про міжнародні автомобільні пасажирські перевезення та перевезення багажу (далі - Конвенція

СНД) у Бішкеку. Він набув чинності 14 вересня 1999 р. І ратифікував переважною більшістю держав-учасниць з 1999 по 2003 р.

Основні положення Конвенції стосуються питань, що стосуються міжнародних перевезень пасажирів та багажу автомобільним транспортом, вимог компанії, форми транспортних документів, відповідальності компанії, правової бази для позовів та судових спорів.

Угода визначає три групи регуляторних джерел, які регулюють загальні умови перевезення пасажирів та багажу в дорозі:

- 1) багатосторонні угоди та угоди
- 2) угода між двома урядами про міжнародні автомобільні перевезення;
- 3) внутрішнє законодавство держав-учасниць Конвенції.

До багатосторонніх угод та груп консенсусу належать ті, які були проаналізовані першими. Важливим позитивним моментом є те, що він включений до Союзу учасників Міжнародного союзу незалежних держав (далі - Правила перевезення пасажирів) як невід'ємна частина правил перевезення пасажирів та дорожнього багажу.

Стосовно другої групи джерел набула поширення практика укладання міжурядових угод про транспортні організації та отримання права на їх виконання, порядок страхування на транспорті, кордонах, митниці, санітарії та інших видах контролю.

Основою національного законодавства, що входить до третьої групи, є закон, що регулює організацію та виконання контрактів на автомобільні перевезення, а також правила перевезення пасажирів та багажу (зазвичай це статuti).

Як сторона договірних відносин, що виникають внаслідок перевезення пасажирів та багажу, Конвенція СНД, що регулює проблеми авіакомпанії, встановлює дві основні вимоги, що пропонуються до неї. По-перше, як зазначено

у ст. 3, У міжнародних перевезеннях перевезення пасажирів та багажу можуть здійснювати авіакомпанії, що перебувають в особистій, колективній, державній або змішаній власності. Це повинні враховувати авіакомпанії держав-членів СНД, які можуть прописувати інші форми власності. Отже, цивільне законодавство визначає приватну, державну, місцеву та інші форми власності. Як бачите, міська форма, згадана в Кодексі, не входить до переліку конвенцій СНД, тому авіакомпанія в міській формі не може бути стороною договору перевезення пасажирів та багажу.

Другою вимогою є наявність у них ліцензії, виданої в державі реєстрації автобуса. Умови ліцензії держав-членів Конвенції СНД несумісні в усіх відношеннях і можуть бути змінені. Для забезпечення чинності ліцензій інших державних - відповідно до чинних положень, учасників Конвенції СНД. Третя сторона доручає компетентному органу скласти документ про взаємне визнання ліцензій.

Обов'язки авіакомпанії регулюються Конвенцією СНД наступним чином: По-перше, ви несете відповідальність за шкоду здоров'ю пасажирів, по-друге, ви несете відповідальність за пошкодження свого багажу. Шкода пасажирів може бути пов'язана зі смертю, травмою або іншими нездоровими наслідками, незалежно від місця та часу події. Конвенція СНД визначає тимчасові рамки відповідальності авіакомпаній за шкоду здоров'ю пасажирів та перелічує умови перевезення, включаючи самоперевезення, посадку, висадку або навантаження та розвантаження багажу. Підхід до регулювання розміру компенсації за контрактом СНД такий же, як і для САРР. Тобто це надає судам сторін право визначати розмір компенсації відповідно до національного законодавства. Однак, якщо САРР обмежує загальну суму компенсації до 250 000 франків на жертву, обмеження для контракту СНД не існує.

Відповідальність за пошкодження багажу у зв'язку з втратою або пошкодженням Багажу настає повністю або частково з моменту прийняття перевезення до здачі чи зберігання у порядку, встановленому Правилами перевезення пасажирів, до місця перевезення. .

Як і у випадку з відшкодуванням збитків пасажиром, Конвенція СНД не встановлює обмежень у розмірі відшкодування шкоди, заподіяної багажу, але надає судам сторін право приймати рішення відповідно до національного законодавства.

Пошкодження здоров'я пасажирів та пошкодження багажу будуть обчислюватися в місцевій валюті відповідної країни.

На відміну від SAP, Конвенція СНД не регулює питання пошкодження або пошкодження особистих речей та особистих речей, що належать пасажиром, і це слід вважати недоліком.

Аналіз міжнародних джерел визначає принцип, що авіакомпанія несе відповідальність за дії інших осіб, які надають послуги, що мають намір виконати зобов'язання, покладені договором перевезення.

Конвенція СНД забезпечує основу для звільнення авіакомпаній від відповідальності за шкоду пасажиром або пошкодження багажу. По-перше, незважаючи на дії, вжиті в якості причини аварії, авіакомпанії опиняються в ситуації, коли наслідки передбачувані та неминучі. По-друге, відповідальність відмовляється у разі збитків, заподіяних несправним багажем. Речовини або предмети, які швидко псуються або заборонені до транспортування. Крім того, у випадку збитків, заподіяних через необережність пасажиром, у повній або частковій відповідальності буде відмовлено.

Щоб нести відповідальність, авіакомпанії не можуть посилатися на фізичні або психічні вади водіїв або несправності автобуса. Він також не має права посилатися на положення Конвенції СНД. Конвенція СНД виключає повну або

часткову відповідальність за шкоду або травмування пасажирів внаслідок порушення дорожнього руху в країні, в якій знаходиться ця територія. Або правила пасажирів.

Конвенція СНД містить спеціальні вимоги розділу IV та вимоги пасажирів до авіакомпаній, а також позови, що стосуються юрисдикції та тривалості юрисдикції, що стосуються перевезень пасажирів та багажу на міжнародних автомобільних перевезеннях.

Право, а не відповідальність пасажира, пред'явити позов до авіакомпанії у зв'язку з порушенням транспортного зобов'язання. Це можна зробити протягом 7 днів з дати прибуття пасажира або багажу до пункту призначення. Претензії подаються в письмовій формі. У разі хвороби пасажира цей термін може бути продовжений до одужання пасажира, якщо позов не може бути поданий через хворобу.

Розглянутий міжнародний нормативно-правовий акт надає пасажиру право звертатися до суду за всіма спорами, пов'язаними з перевезенням, відповідно до ст. Стаття 20 Конвенції про правову допомогу та правові відносини у цивільних, сімейних та кримінальних справах, укладеної 22 січня 1993 року в Мінську. Це може бути суд країни, в якій відбулася справа, суд, який знаходиться в авіакомпанії або реєстраційному пункті пасажира, і суд, розташований у пункті відправлення або прибуття пасажира.

Ми не дотримуємося законів та норм, встановлених Конвенцією СНД щодо пошкодження пасажирів або пошкодження багажу. Право подавати позов за здоров'я пасажира зберігається протягом трьох років. Період дій щодо втрати або знищення всього багажу або його частини розраховується з дати прибуття транспортного засобу до місця призначення пасажира, інакше він становить один рік із запланованої дати.

Якщо пасажир подав претензію до авіакомпанії, термін дії буде призупинений до дати, коли авіакомпанія письмово повідомила про скаргу. У разі визнання позовної частини обмежений строк поновлюється лише для тієї частини, яка підлягає суперечці.

У правилах перевезення пасажирів, що додаються до Конвенції СНД, велике значення мають правила організації пасажирських перевезень. Перш за все, це стосується порядку відкриття пасажирів на регулярних транспортних маршрутах у Міжнародній автомобільній службі. Щоб відкрити маршрут, авіакомпанія повинна домовитись про відкриття маршруту з партнером в іншій країні, де маршрут встановлений. Крім того, компанія надсилає заяву до компетентного органу про згоду на спільну діяльність, копію ліцензії на право перевезення пасажирів на міжнародних автомобільних перевезеннях, свідоцтво про реєстрацію із зазначенням деталей, розклад із зазначенням переходу та наступні документи: експлуатаційні документи та інші драйвери.

Правила пасажирських перевезень містять інструкції щодо надання необхідної інформації для міжнародних пасажирських перевезень (автобусних зупинок). Ми говоримо про правила перевезення пасажирів та багажу, розклад автобусів, витрати та умови проїзду пасажирів та багажу, послуги автобусних зупинок та інші види транспортних операцій.

У рамках, що регулюють організацію пасажирських перевезень, правила встановлюють вимоги до транспортних документів. Квиток пасажир повинен містити такі основні дані:

- назва автобусної зупинки (зупинки) у місці відправлення та призначення;
- надрукований номер квитка;
- збір;
- дата видачі квитка;
- дата і час виїзду;

- номер сидіння;
- білетне місце;
- номер рейсу.

Продаж квитків регулюється, включаючи попередній продаж багажу та реєстрацію.

Відображення документів при перетині кордону також визначено. Всі транспортні документи для водія та пасажирів повинні бути доступними та відповідати вимогам прикордонного та митного законодавства регіону, в якому здійснюється перевезення.

Правила пасажирських перевезень виділяють спеціальні розділи, що регулюють обов'язки та права пасажирів, авіакомпаній та водіїв. Отже, крім зобов'язань, пов'язаних із придбанням квитка, пасажир повинен зберігати квиток до кінця поїздки та пред'явити його контролюючому органу, а пасажир зобов'язаний дотримуватися правил проходження через державні кордони. При відборі зразків речовин, що належать йому, для експрес-аналізу відповідним регулюючим органом.

Основні права пасажирів включають право їздити на одній дитині віком до 5 років у віці від 5 до 10 років без окремого місця та право отримати знижку 50% на вартість всього квитка з окремим місцем. Якщо ви перевозите 2 і більше дітей віком до 10 років, одного перевозять безкоштовно, а іншого перевозять на окремому місці із знижкою 50% від загальної вартості квитка.

Пасажири можуть перевозити свій багаж, дрібних тварин, клітки та тварин (собак, котів) безкоштовно за тарифом, встановленим авіакомпанією, надаючи документи, видані ветеринаром. Національна служба з експорту тварин. Пасажири мають право отримувати своєчасну і точну інформацію про послуги, маршрути подорожей та іншу інформацію, пов'язану з транспортом, що надається компанією.

Відповідно до правил перевезення пасажирів, відповідальність компанії полягає в тому, щоб своєчасно доставити автобус у квитках перед продажем, відповідних технічних та санітарних умовах, забезпечити пасажиром безпечну та комфортну їзду за розкладом та забезпечити додаткові послуги.

Право компанії насамперед скасувати, обмежити або припинити перевезення. Незважаючи на будь-які вжиті заходи, перевізник може скористатися правом скасувати автобусну послугу за обставин, які є непередбачуваними та непередбачуваними через повернення вартості квитка та додаткових послуг та підтверджених витрат пасажирів та пасажирів. Пасажир можете повернутися до квитка якомога більше. Відправлятися з місця посадки та найдешевшого транспортного засобу (пункт 29 Правила). Він має право обмежити або зупинити рух на своїй території у разі епідемії, стихійного лиха або форс-мажорних обставин.

Компанія також залишає за собою право відмовити у перевезенні пасажирів з таких причин:

- відсутність вакансії;
- у разі неорганізованого багажу;
- спроба перевезення багажу, який заборонено перевозити або не відповідає певним критеріям призначення, ваги чи розміру.

Цей список доказів закритий і не підлягає розширеному тлумаченню.

Нарешті, авіакомпанія залишає за собою право зафіксувати стан багажу або упаковки за згодою пасажира після отримання багажу. Якщо пасажир не підтвердить ці інструкції, авіакомпанія може відмовити в перевезенні свого багажу. Якщо перевізник отримує багаж без маркування, він вважається упакованим у належному стані.

Обов'язки та права водія безпосередньо пов'язані з організацією та здійсненням міжнародних пасажирських перевезень. Його основним завданням є

дотримання прикордонних, митних, санітарно-гігієнічних та карантинних та інших правил контролю при перетині кордону, подання відповідних документів до контролюючих органів, дотримання встановлених маршрутів та розкладу руху автобусів, проведення перевірок при посадці пасажирів. Отримання та доставка багажу під час подорожі та багажу, пасажирів та іншого посадки та висадки.

Водій залишає за собою право не допускати пасажирів до виїзду або висадки на найближчій зупинці з порушенням договору перевезення, а також через поведінку, хворобу та інші причини, що становлять небезпеку для інших пасажирів і вимагають від пасажирів виконання своїх обов'язків. Якщо ви не зареєстрували свій багаж, ми надамо ваш багаж під час огляду автобусів та багажу.

Заключний розділ Правил перевезення пасажирів стосується контролю перевезень пасажирів та багажу та відповідальності сторін договору перевезення. Контроль регулюється угодами між двома урядами про міжнародні автомобільні перевезення та національним законодавством території, на якій здійснюється перевезення.

Відповідальність авіакомпаній та пасажирів за порушення правил передбачена Конвенцією СНД, багатосторонніми та двосторонніми міжурядовими угодами про міжнародні автомобільні перевезення та національним законодавством території, на якій сталося порушення.

2.5 Характеристика Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення пасажирів та вантажу 1973 року

Правова основа перевезення пасажирів міжнародними автомобільними перевезеннями регулюється Міжнародною конвенцією про перевезення пасажирів та багажу від 9 жовтня 1973 р. (Далі Конвенція від 10 вересня 1973 р.),

Ратифікованою в 2008 р. Українським законодавством. N 581-XIV від квітня 1999 р. "Ратифікація Конвенції про міжнародні перевезення пасажирів та багажу" та Конвенції про міжнародні перевезення пасажирів та багажу від 1 березня 1973 р. (САРР) (далі - від 1 березня 1973 р. Конвенції), Україна була долучена до приєднання України до Конвенції про міжнародні перевезення пасажирів та багажу (САРР), Закон України від 15 грудня 2004 р., N 2239-IV.

Відповідно до пункту 2 статті 2 Конвенції від 10 вересня 1997 р. Форма квитків, перевірки багажу та форми повинні бути затверджені компетентним органом автомобільного транспорту авіакомпанії та затверджені компетентними органами.

Компетентні державні органи у сфері автомобільного транспорту повинні розробити уніфіковану форму квитків, заявок на багаж та форми, що затверджуються компетентними органами у галузі транспорту в регіоні, в якому здійснюється перевезення.

У разі перевезення пасажирів відповідно до статті 5 Конвенції від 1 березня 1973 року компанія зобов'язана видавати індивідуальні або групові квитки.

Відносини, що виникають у сфері справляння податків та зборів, регулюються Податковим кодексом України (далі ПКУ) (розділ I ПКУ, стаття 1, пункт 1.1).

Відповідно до статті 3 розділу I ПКУ, однією зі складових українського податкового законодавства є чинний міжнародний договір, його обов'язкова сила затверджена Верховною Радою України та регулює податкові питання. У той же час, якщо міжнародний договір, що має обов'язкову силу, затверджений Верховною Радою України, встановлює інші правила, ніж ті, що передбачені ПКУ, тоді застосовуються норми міжнародних договорів.

Відповідно до чинного законодавства платники податків повинні безпосередньо звітувати про свої податкові зобов'язання та визначати характер та доцільність операцій, перелічених у ПКУ.

У цьому випадку, відповідно до розділу II ПКУ, пункту 44.1 статті 44, платник податку зобов'язаний реєструвати доходи, витрати та інші показники, пов'язані з визначенням оподатковуваних та / або податкових зобов'язань. Основні документи, бухгалтерські реєстрації, фінансова звітність, інші документи, що стосуються обчислення та сплати податків і зборів, утримання.

Правова основа оподаткування ПДВ встановлена розділом V та підпунктом 2 ПКУ у розділі XX. Відповідно до розділу V ПКУ, відповідно до підпунктів "а", "б" та "є" статті 185, пункт 185.1, ПДВ підлягає операції платника податку за наступні поставки:

- товари / послуги, місце постачання яких розташоване на території української митниці відповідно до статті 186 розділу V ПКУ;
- послуги Міжнародні транспортні послуги пасажирів та багажу та вантажів залізничним, автомобільним, морським, річковим та повітряним транспортом.

Постачання товарів - це передача права розпорядження товарами, включаючи продаж, обмін або дарування товару, як власника та постачання товарів за рішенням суду (стаття 14, пункти 14.1, 14.1.191).

Надання послуг означає операцію, відмінну від надання товарів або передачі прав на інтелектуальну власність та інші нематеріальні активи, або надання інших майнових прав, пов'язаних з такою інтелектуальною власністю, та надання послуг, що використовуються. Процес здійснення певних дій або здійснення певної діяльності (ПКУ, розділ I, стаття 14, пункт 14.1, пункт 14.1.185).

За винятком операцій, що не підлягають оподаткуванню, звільнення від сплати податків та операцій, що підлягають нульовій ставці податку 7%, операції, зазначені у розділі V ПКУ, стаття 185, оподатковуються за ставкою податку, зазначеною нижче (20%). Підпункт "а" статті 193 розділу 193.1 ПКУ розділу V, який є основним пунктом (пункти 194, 194.1 розділу 194 ПКУ розділу V).

ПДВ не справляється з операцій з постачання послуг з міжнародних перевезень пасажирів та багажу та вантажів залізничним, автомобільним, морським, річковим та повітряним транспортом (стаття 195.1, пункт 195.1.3 "а") ПКУ, розділ V 195) У цьому випадку для застосування статті 5 статті 195 ПКУ, статті 195 статті 195.1, пункту 195.1.3 статті 195.1.3 "а", якщо таке перевезення здійснюється відповідно до єдиного документа про міжнародні перевезення, перевезення вважається міжнародним перевезенням. Це такі документи:

- повітряна накладна;
- Міжнародна транспортна накладна (CMR)
- консигнаційні документи СМГС (консигнаційні документи СМГС);
- Коносамент
- Мемо Накладна ТІМ (SIM)
- вантажний маніфест;
- інші документи, визначені законодавством України.

У той же час, нульова ставка податку на додану вартість, як визначено у розділі V, розділі 195 ПКУ, розділі 195.1.3 розділу 195.1, застосовується до операцій, що надають міжнародні пасажирські послуги на всьому маршруті пасажирських перевезень. Якщо такий перевезення здійснюється відповідно до єдиного міжнародного транспортного документа, без поділу на сегменти в межах території митниці України та поза територією митниці України.

РОЗДІЛ 3

ВІДПОВІДАЛЬНІСТЬ ЗА НЕВИКОНАННЯ ЗОБОВ'ЯЗАНЬ ЗА ДОГОВОРОМ МІЖНАРОДНОГО АВТОМОБІЛЬНОГО ПЕРЕВЕЗЕННЯ ВАНТАЖІВ

3.1 Підстави відповідальності за втрату і недостачу вантажу

Відповідальність транспортних організацій одна з основних і найбільш гострих проблем міжнародного приватного права. Велика увага приділяється відповідальності перевізника. Цій проблемі присвячена Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів. Основний зміст Конвенції є правила про відповідальність автомобільного перевізника. Підкреслюється обов'язок перевізника «належно і старанно вантажити, обробляти, перевозити, зберігати вантажі, що перевозяться, піклуватися про них і вивантажувати їх» (ст. 17 Конвенції). Для нормального функціонування інституту відповідальності нормативних актах повинні бути чітко обумовлені випадки, від настання яких перевізник повинен здійснювати страхування [27].

Як правило, на страхування можуть бути заявлені такі ризики:

1. Відповідальність за загибель або пошкодження вантажу, прийнятого до перевезення.
2. Відповідальність за фінансові збитки.
3. Відповідальність перед третіми особами.
4. Для міжнародних перевізників передбачена також можливість страхування відповідальності порушення, пов'язані операціями, які підпадають під дію Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів застосуванням Книжки МДП (Тобто страхування митних ризиків).

Відповідальність перевізника за незбереження вантажу, що перевозиться обмежується частиною реального збитку, заподіяного власнику вантажу. Ця частина шкоди може відшкодуватися перевізником у три способи:

- в разі втрати або нестачі вантажу в розмірі вартості втраченого чи відсутнього вантажу;
- в разі пошкодження (псування) вантажу - в розмірі суми, на яку знизилася вартість, неможливість відновлення пошкодженого вантажу - в розмірі його вартості;
- в разі втрати вантажу, зданого до перевезення з оголошенням його цінності, - в розмірі оголошеної вартості вантажу.

Перевізник повинен нести відповідальність тільки під час виконання свого договірної обов'язку, тобто під час здійснення перевезення. Судова практика в галузі міжнародних автомобільних перевезень не є великою, однак вона дозволяє все ж констатувати прагнення судів капіталістичних країн вдаватися до застосування норм свого національного права.

У разі пошкодження (псування) вантажу розмір компенсації дорівнює вартості документально зменшеного вантажу, а у разі неможливості відновлення пошкодженого вантажу дорівнює вартості вантажу. Загалом зазначена економія відповідає витратам на ремонт пошкодженого вантажу.

Якщо вантаж втрачений повністю або частково, сума компенсації дорівнює задокументованій вартості втраченого вантажу або відсутніх частин. У більшості випадків розмір збитку визначається вартістю товару на рахунку продавця, який надійшов з товаром під час транзиту.

Окрім суми компенсації, розрахованої на основі вартості товару, перевізник повинен відшкодувати власнику товару транспортні послуги, мита та податки та інші витрати, безпосередньо пов'язані з транспортуванням товару. У разі втрати всього вантажу (повна шкода), часткова втрата (пошкодження) зі

ставкою, що відповідає загальній чи сумі збитку. Розмір компенсації за неможливість збереження вантажів на міжнародних автомобільних перевезеннях, здійснених відповідно до "Контракту про міжнародну угоду про перевезення вантажів автомобільним транспортом", обмежений[27].

Насправді існує два варіанти невідповідності строку поставки товару. Перевізник компенсує власнику вантажу будь-які втрати у зв'язку із затримкою доставки товару, але не перевищує вартості проїзду перевізника (що встановлено цією угодою про обмежене перевезення. Перевізник сплачує штраф у розмірі, зазначеному в контракт. Наприклад, недотримання строку доставки) Не існує обмежень, якщо інше не зазначено в контракті, в якому зазначено, що штраф за не може перевищувати вантажну ставку перевізника.

Якщо вантаж не збережений або затриманий з доставкою через неналежне виконання договору перевезення, відповідальність перед замовником експедитора, який уклав договір перевезення, визначається правилами, за якими відповідає перевізник.

3.2 Відповідальність за прострочення доставки вантажу

Відповідальність перевізника за затримку доставки вантажів визначена у частині 5 статті 23 Конвенції CMR. Зокрема, він передбачає, що "у разі затримки доставки, якщо довірена особа доведе, що особа зазнала шкоди, перевізник зобов'язаний відшкодувати шкоду, яка не може перевищувати вартість доставки"[20].

Однак, якщо сторони доставляють товари із запізненням, певні штрафи, як правило, вказуються в контракті. Штрафи складають від 50 до 150 євро (іноді більше) на день. Конкретні штрафи залежать від важливості вантажу та того, наскільки важлива своєчасна доставка для наших клієнтів, характер транспорту

(місцевий чи міжнародний) та інші обставини. Контракт також залежить від волі сторін. В принципі одна сторона готує договір, а друга висловлює згоду або вносить зміни до нього. Розмір штрафу не регулюється жодним законом, і це стосується лише сфери двосторонньої угоди.

Відповідно до статті 26 Конвенції CMR, яка передбачає можливість перевізника погодитись на компенсацію у випадку запізнення з доставкою товару, там конкретно зазначено: «Одержувач є експедитором. Покажемо випадки втрат або пошкодження, якщо вантаж не буде доставлений у встановлений термін». Щоб ці договори були дійсними, вони повинні бути включені до товарно-транспортної записки у вигляді відповідних інструкцій, а також повинна бути складена окрема програма договору перевезення.

Тим часом литовський закон вже дотримується думки, що угода про штрафи за затримку доставки товарів є незаконною, а також порушує положення угоди CMR. Тому Апеляційний суд Литви заявив, що угода CMR означає лише компенсацію збитків через затримку доставки товарів, тому вимога сплатити штраф, якщо збитки не доведено (подібні положення в кожному контракті), полягає в наступному: це незаконно.

Однак не всі юристи погоджуються з такою судовою практикою. Деякі стверджують це у ч. 5 ст. Стаття 23 CMR Конвенції зазначає, що якщо шкода заподіяна внаслідок затримки доставки товарів, це не означає, що шкоду потрібно обґрунтувати, але це не означає, що сторони не можуть домовитись про сплату штрафу (наприклад, у вигляді штрафу за несвоєчасну доставку). Тлумачення Конвенції в литовських судах полягає в тому, що як форма компенсації штрафи суперечать положенням Конвенції, і заявник може вимагати лише відшкодування збитків, але не може сплатити штраф. Тим часом, іноземні суди мають повне заперечення. Може застосовуватися штраф, і ви не будете порушувати конвенцію.

Загальний строк доставки вантажів включає в себе кілька елементів:

- а) час на вчинення дій, необхідних для відправки вантажу;
- б) час транспортування, тобто перебування вантажу в дорозі;
- в) час на видачу вантажу, враховуючи строк на оповіщення одержувача про прибуття вантажу.

Сукупність усіх трьох елементів складає строк доставки вантажу від станції відправлення до станції призначення.

Однак транспортним законодавством не передбачено обставин, які не включаються в строк доставки вантажу автомобільним транспортом. Такими обставинами, на нашу думку, мають бути:

- 1) час затримки відправлення вантажу з вини відправника (якщо завантаження здійснюється його засобами);
- 2) час очікування вантажу в пункті перевантаження, але не більше 10 годин (для швидкопсувних – 3 години);
- 3) час затримки вантажу в пункті відправлення або перевантаження на вимогу державних органів, санітарних, карантинних та інших установ. Тобто термін доставки вантажу збільшується на той строк, упродовж якого виникла одна із зазначених вище обставин.

Таким чином, умовою відповідальності автоперевізника за прострочення доставки вантажу є недотримання ним визначеного строку. Зазначений строк визначається з урахуванням відстані, з огляду на дорожні умови між пунктами приймання вантажу для перевезення і видачі його в пункті призначення і встановлюється за домовленістю сторін. Порухення цього терміну означає прострочення в доставці і стягнення з перевізника штрафу.

Однак не в кожному випадку наявності факту прострочення для перевізника наставатиме наслідок у виді цивільно-правової відповідальності. Наслідки прострочення залежать від наявності чи відсутності вини перевізника.

Як правильно підкреслив Г.П. Савічев, з наявністю вини закон пов'язує лише наслідки, але не власне факт прострочення [31]. Натомість П.Д. Камінська вважає прострочення лише винним невиконанням зобов'язання [32].

З цієї тези незрозумілим залишається питання можливості лише винного прострочення. Так, аналізуючи ознаку протиправності діяння як умови настання цивільно-правової відповідальності перевізника, доходимо висновку, що факт протиправності має місце вже тоді, коли дія перевізника не відповідає нормам закону та/або умовам укладеного договору. Більше того, може виникнути й інша ситуація, коли дії перевізника є умисними, але ознак протиправності не мають, а отже, відсутні підстави для його відповідальності, яка настає внаслідок протиправного порушення суб'єктивних прав вантажовідправника. Таким чином, прострочення перевізником виконання обов'язків за договором перевезення вантажу автомобільним транспортом є невиконанням або неналежним виконанням зобов'язання незалежно від наявності вини перевізника. Автомобільний перевізник звільняється від відповідальності, якщо доведе, що прострочення в доставці вантажу сталося не з його вини. Оскільки вина перевізника резюмується, то тягар доведення обставин, що зумовили затримку в доставці вантажу і виключають його вину, лежить на автотранспортному підприємстві.

Відповідальність за прострочення доставки вантажу передбачена в декількох нормативно-правових актах. Так, відповідно до ст. 923 ЦК України, у разі прострочення доставки вантажу перевізник зобов'язаний відшкодувати другій стороні збитки, завдані порушенням строку перевезення, якщо інші форми відповідальності не встановлені договором, транспортними кодексами (статутами). Як бачимо, ЦК України формою відповідальності перевізника визначає відшкодування завданих збитків, однак не заперечує й іншого прояву відповідальності перевізника, причому визначатися вона може і в договорі.

Відповідальність за прострочення в доставці вантажу, суттєво відрізняються від положень ЦК України. Так, згідно зі ст. 313 ГК України розмір штрафів, що стягуються з перевізників за прострочення в доставці вантажу, визначається відповідно до закону. Сплата штрафу за доставку вантажу з простроченням не звільняє перевізника від відповідальності за втрату, нестачу або пошкодження вантажу, що сталися внаслідок прострочення. Тобто норми ГК України передбачають єдину форму відповідальності перевізника – штраф. Крім цього, законодавче положення про відповідальність перевізника відповідно до закону порушує принцип свободи сторін договору щодо визначення форми і розміру відповідальності при його укладенні.

Спеціальні нормативно-правові акти України містять також відповідні норми. Так, ст. 68 Закону України «Про автомобільний транспорт» передбачає, що за прострочення доставки вантажу до пункту призначення перевізник несе перед вантажовідправником (вантажодержувачем) відповідальність згідно з умовами договору про перевезення вантажу автомобільним транспортом. Із наведеного випливає, що, перевізник несе за прострочення відповідальність, по-перше, передбачену в договорі, а не в законі, а, по-друге, не лише у вигляді штрафу, тобто інші форми відповідальності не заперечуються.

Як бачимо, у вищевказаних нормативно-правових актах не конкретизується відповідальність перевізника за прострочення доставки вантажу. Однак, аналізуючи дані законодавчі норми можна дійти висновку, що за це порушення перевізник має нести відповідальність у виді сплати штрафу, а також за наявності підстав – відшкодувати завдані внаслідок прострочення виконання зобов'язання збитки відповідно до ст. 923 ЦК України. Кожна зі вказаних форм відповідальності перевізника може виступати як додатковою мірою відповідальності, так і альтернативною.

Виникають певні зауваження з приводу розміру штрафу, встановленого законодавцем для перевізника у випадку допущення порушення строку доставки вантажу. Так, згідно з п. 138 САТ за прострочення доставки вантажу перевізник має сплачувати одержувачу штраф в розмірі 12 % провізної плати за кожен день прострочення, але не більше 60 % плати за перевезення. Тобто максимальний штраф, який зобов'язаний сплатити перевізник за прострочення доставки вантажу, встановлюється за 5 днів, по закінченні яких одержувач має право вимагати відшкодування за втрачений вантаж. Для порівняння з іншими видами транспорту, наприклад, на залізниці встановлено відповідальність за прострочення доставки вантажу залежно від кількості днів прострочення до строку доставки – від 10 до 30% провізної плати [34]. При перевезеннях повітряним транспортом перевізник має сплачувати одержувачу штраф в розмірі 5% плати за перевезення за кожен день прострочення, але не більше 50% плати за перевезення [35].

Отже, за п'ять діб прострочення доставки вантажу залізниця сплачує відправнику 30% провізної плати, автомобільний перевізник за цей самий строк сплачує одержувачу 60% плати за перевезення, а повітряний перевізник – за десять діб лише 50% провізної плати.

Зважаючи на відмінність автомобільного перевезення від повітряного, яке характеризується великою швидкістю перевезень вантажу і провізна плата через це за повітряне перевезення значно вища, ніж за інші види перевезення, таке співвідношення розміру відповідальності за прострочення є порівняно виправданим. Невиправданим, на нашу думку, є розмір відповідальності автомобільного перевізника, який удвічі перевищує розмір відповідальності під час залізничних перевезень. Це можна пояснити тим, що норма ст. 138 САТ, яка визначає конкретні розміри відповідальності за прострочення в доставці вантажу під час міжміських перевезень не зовсім відповідає сучасним економічним

реаліям і на практиці майже не застосовується. Тому в новому САТ необхідно встановити різні розміри штрафу за прострочення доставки вантажу залежності кількості днів прострочення, які не доцільно обмежувати лише п'ятиденним строком.

Враховуючи вищенаведене, вважаємо, що в новому САТ положення щодо відповідальності перевізника за несвоєчасну доставку вантажу необхідно викласти в такій редакції: «Перевізник сплачує одержувачу штраф (якщо не доведе, що прострочення сталося не з його вини) у розмірі:

- 1) 10% провізної плати – за прострочення на дві доби;
- 2) 20% провізної плати – за прострочення на три доби;
- 3) 30% провізної плати – за прострочення на чотири і більше діб».

Прострочення доставки вантажу під час його перевезення може стати причиною його псування або пошкодження. У цьому випадку, крім сплати штрафу за прострочення його доставки, перевізник зобов'язаний відшкодувати збитки, завдані псуванням, пошкодженням вантажу.

Підтвердженням наведеного може слугувати думка Т.Є. Абової, яка, аналізуючи питання застосування норми про відповідальність перевізника за порушення встановленого терміну доставки вантажу, зазначає, що встановлена неустойка не є винятковою. Вона не звільняє автомобільного перевізника (іншу винну сторону) від відшкодування спричинених простроченням збитків в розмірі, встановленому законом. Наприклад, якщо в результаті прострочення доставки вантаж прийшов в непридатний стан, перевізник зобов'язаний крім сплати уповноваженій особі штрафу за порушення строків доставки відшкодувати суму, на яку знизилася вартість вантажу, а за неможливості відновлення пошкодженого вантажу – його вартість [36].

Варто зазначити, що в літературі з цього приводу існує й інша думка. Наприклад, В.В. Вітрянський зазначав, що у наведеному прикладі йдеться про

два різні порушення різних умов договору перевезення вантажу: недотримання встановленого терміну доставки вантажу і незбереження вантажу, що перевозиться, за порушення яких застосовуються, причому самостійно, різні заходи майнової відповідальності, в першому випадку – штраф за прострочення доставки вантажу, у другому – відшкодування шкоди, завданої втратою, нестачею або пошкодженням (псуванням) вантажу [37].

Разом з тим незрозуміло, яким чином обставина наявності чи відсутності заподіяних вантажовідправнику збитків впливає на винятковий характер нестійкості, встановленої законом у випадку порушення умови договору перевезення вантажу щодо строку його доставки. Підтвердженням цього можуть служити будь-які інші випадки, коли прострочення в доставці вантажу не спричинило його пошкодження (псування). За таких обставин вантажоодержувачу чи вантажовідправнику не доведеться обмежуватися лише стягненням із перевізника штрафу за порушення строку доставки вантажу, він матиме право на відшкодування збитків, завданих його несвоєчасною доставкою, наприклад, у зв'язку зі зміною цін на відповідні матеріальні цінності. Тому, на нашу думку, позиція В.В. Вітрянського з цього приводу є спірною, оскільки відповідальність перевізника за це порушення виражається не лише у виді штрафу, але й збитків. Крім цього, сторонам надано право своєю домовленістю змінювати характер і розмір відповідальності за допущене порушення.

Аналізуючи питання відшкодування перевізником збитків, завданих внаслідок прострочення доставки вантажу, слід зазначити, що факт прострочення доставки сам по собі не може бути підставою для покладання відповідальності за його псування на автоперевізника. За таких умов відповідальність на перевізника покладатиметься лише тоді, коли буде встановлений причинний зв'язок між допущеним простроченням у доставці та псуванням вантажу. Якщо псування сталося через причини, що залежали лише від вантажовідправника, і пов'язане з

будь-якими допущеними ним порушеннями (наприклад недодержання технологічного процесу обробки або виготовлення продукції, відвантаження її в неналежній тарі або упаковці), відповідальність має бути покладена на вантажовідправника, незважаючи на прострочення у доставці вантажу.

У практиці вирішення спорів щодо незбереження вантажу питання відповідальності перевізника за псування вантажів, якщо вони доставлені з порушенням відповідного строку доставки (простроченням), є особливо актуальним тоді, коли перевозяться вантажі, що швидко псуються. Тобто йдеться про випадки доставки вантажу з порушенням терміну його доставки, однак в межах строку його транспортабельності. В юридичній літературі з цього приводу зазначається, що у всіх випадках порушення строків доставки швидкопсувного вантажу і прибуття в пункт призначення зіпсованим необхідно встановлювати причинний зв'язок між допущеним простроченням і псуванням вантажу. Якщо буде встановлено, що псування вантажу сталося лише через прострочення доставки, відповідальність повинен нести перевізник незалежно від того, що строк транспортабельності не є порушеним. Якщо вантаж був доставлений на адресу одержувача в межах строку доставки, однак із порушенням строку транспортабельності і перевізник доведе, що таке псування відбулося з причин, які від нього не залежали, відповідальність має бути покладена на вантажовідправника [38].

Однак псування вантажу може бути зумовлене як неправильним визначенням строку його транспортабельності, так і порушенням режиму перевезення. У цьому випадку має вирішуватися питання про солідарну відповідальність вантажовідправника та перевізника.

Коли ж псування вантажу не пов'язане з допущеним простроченням у доставці і перевізник доведе, що таке відбулося з причин, що залежали лише від вантажовідправника (наприклад, завантаження перестиглих овочів та фруктів, не

розсортованої продукції тощо), відповідальність має покладатися на вантажовідправника. Таким чином, якщо порівнювати строк транспортабельності з строком доставки, можна дійти висновку, що у разі перевезень швидкопсувних вантажів основним строком для автомобільного перевізника має бути строк доставки.

Достатньо дискусійним є питання з приводу обсягу відповідальності перевізника у такому разі, тобто в якому розмірі перевізник зобов'язаний відшкодувати завдані простроченням доставки збитки. Так, згідно із ст. 22 ЦК України, збитками вважаються:

1) втрати, яких особа зазнала у зв'язку зі знищенням або пошкодженням речі, а також витрати, які особа зробила або має зробити для відновлення свого порушеного права (реальні збитки);

2) доходи, які особа могла б реально одержати за звичайних обставин, якби її право не було порушене (упущена вигода).

Відповідальність перевізника за втрату, нестачу, псування вантажу у розмірі фактичної шкоди, тобто вона є обмеженою. Застосовуючи принцип аналогії, можна дійти висновку, що за порушення строків договору перевезення вантажу перевізник зобов'язаний нести відповідальність у розмірі фактичної шкоди, яку було завдано відправнику.

І.О. Безлюдько вважає, що це досить недоречно, адже в умовах ринкової економіки встановлення строку договору перевезення вантажу і його виконання має суттєве значення для відправника саме в частині одержання доходів, якщо її права не порушені. А якщо з вини перевізника сталося прострочення договору перевезення вантажу, то чому відправник має нести ці витрати в розмірі упущеної вигоди? У такому разі до збитків мають належати реальні збитки та упущена вигода [31].

Погоджуючись із вказаною думкою, вважаємо, що з метою запобігання неоднозначного застосування на практиці ст. 923 ЦК України потребує законодавчого врегулювання положення про те, що за наявності вини перевізника у простроченні доставки вантажу, він має нести відповідальність у розмірі фактичної шкоди, завданої відправнику простроченням виконання договору перевезення вантажу, а також упущеної вигоди.

3.3 Судова форма захисту прав пасажирів стосовно виконання договору міжнародного перевезення пасажирів та багажу

Транспортні організації та підприємства повинні забезпечувати потреби населення у пасажирських перевезеннях, безпеку користування будь-яким видом транспорту, необхідні зручності, якісне обслуговування пасажирів на автовокзалах, залізничних вокзалах, портах, аеропортах тощо, а також в громадському транспорті, автомобільному транспорті, в поїздах, в літаках та суднах, своєчасне перевезення і збереження багажу і вантажобагажу [21, С. 57; 17, С. 184].

Організація перевезень пасажирів, багажу та вантажобагажу встановлюється главою 64 ЦК України (перевезення вантажу ст. 909 ЦК України, перевезення пасажирів ст. 910 ЦК України тощо), Правилами надання послуг пасажирського автомобільного перевезення [9].

За договором перевезення пасажирів транспортом одна сторона (перевізник) зобов'язується перевезти другу сторону (пасажирів) до пункту призначення, а в разі здавання багажу – також доставити вантаж до пункту призначення та видавати його особі, що має право на одержання багажу; при цьому пасажир зобов'язується сплатити встановлену плату за проїзд, а при здаванні вантажу – і за провезення вантажу [20, С. 200].

Договір перевезення пасажирів та багажу посвідчується відповідно квитком і багажною квитанцією. За загальним правилом, зазначений договір є платним, однак є певна група громадян, яким законодавством надається право на безоплатний проїзд або право на пільговий проїзд. Договір перевезення пасажирів транспортом належить до консенсуальних договорів, при цьому порядок укладення договору перевезення пасажирів відрізняється певною специфікою, яка полягає в тому, що зазначений договір належить до публічних договорів, у зв'язку з чим транспортна організація зобов'язана вступити з пасажиром в договірні відносини та виконати таке перевезення. При цьому основні умови договору перевезення для всіх пасажирів, які придбали відповідні проїзні документи, повинні бути однаковими.

За способом укладення договір перевезення пасажирів транспортом належить до договорів приєднання, тобто його умови визначаються в стандартних формах, які розробляються відповідним органом виконавчої влади на підставі правових актів, і можуть бути прийняті пасажиром не інакше як шляхом приєднання до вже існуючої форми. На транспорті є окремі види договорів перевезення пасажирів, які поділяються на категорії:

- 1) в залежності від швидкості руху – швидкісні, швидкі та пасажирські;
- 2) в залежності від відстані слідкування – дальні, міські та приміські [21].

Укладення договору перевезення і факт оплати за проїзд підтверджується наявністю у пасажирів квитка встановленої форми (зокрема, квитки видаються з зазначенням прізвища пасажирів). У випадку здачі до перевезення багажу пасажирів видається багажна квитанція, що містить відомості про кількість та місць та масу багажу. Згідно з правилами перевезення втрачений квиток не поновлюється, а при втраті багажної квитанції багаж видається на підставі письмової заяви пасажирів.

Предметом договору перевезення пасажирів (як окремого виду договору перевезення) є дії перевізника щодо доставки пасажирів в пункт призначення, а при здачі пасажиром багажу - багажу, який повинен бути виданий уповноваженій на його отримання особі, а також дії пасажирів по сплаті встановленої плати за проїзд та провіз багажу. Особливість суб'єктного складу зазначеного договору полягає в тому, що в якості пасажирів виступає фізична особа, а в якості його контрагента – перевізника – виступає транспортна організація, яка за чинним законодавством визнається суб'єктом публічного права.

Страховання пасажирів транспорту відповідно до Закону України „Про страхування” [2; 13] є одним з видів обов'язкового страхування. Змістом зазначеного договору є сукупність його умов. Договір перевезення наділяє пасажирів певними правами, що визначають призначення самого договору та враховуючих особливі життєві обставини, що можуть виникнути у певних груп чи навіть окремих пасажирів (наприклад, повернути придбаний квиток перевізнику з одержанням його вартості за винятком встановленого збору, робити зупинки на шляху сполучення тощо).

Пасажир згідно з чинним законодавством має право на:

- 1) безпечне і своєчасне доставку до місця призначення, вказаного в проїзному документі, обслуговування під час перевезення згідно з встановленими нормами;
- 2) поставлення вимог до перевізника щодо виконання ним умов проїзду згідно з договором про перевезення;
- 3) безплатне перевезення із собою 36 кг ручної поклажі;
- 4) переоформлення проїзного документа;
- 5) одержання від перевізника повної і своєчасної інформації про перелік послуг, що надаються, їх вартість, інформації про розклад руху транспорту та ін.;
- 6) перевідправлення багажу, повернення багажу на пункт відправлення;

7) відшкодування перевізником збитків за втрачений чи пошкоджений вантаж або вантажобагаж згідно з встановленим спеціальним законодавством порядком тощо.

Пасажир зобов'язаний:

1) сплатити транспортній організації встановлену плату за поїздку чи перевезення багажу (вантажобагажу);

2) здійснювати поїздку тільки за наявності проїзного документа;

3) дотримуватися на території транспортних організацій (автовокзалах, аеровокзалах, портах, залізничних вокзалах тощо), та під час поїздки публічного порядку, правил перевезення, протипожежних та санітарно-епідеміологічних правил тощо.

Оскільки зазначений договір є публічно правовим, тому на транспортні організації загального користування покладається певні публічно правові обов'язки, спрямовані на створення необхідних умов для належного обслуговування громадян. У зв'язку з цим, як правильно зазначається в літературі, обов'язки транспортних організацій поділяються на три групи:

1) забезпечити всім потенційним пасажиром рівні умови майбутнього договору перевезення;

2) створити мінімальну необхідну матеріальну базу для придбання пасажирського квитка;

3) сформувати систему інформаційного забезпечення для можливості кожної заінтересованої особи отримати вичерпні відомості щодо запланованої поїздки [19, С. 15].

Зазначені обов'язки транспортних організацій носять забезпечувально-організаційний характер (а стосовно майбутніх договорів перевезення пасажирів можуть розглядатися також в якості „переддоговірних” обов'язків), що докладно регламентуються спеціальним законодавством [16, С. 305].

Перевізник має право :

- 1) відмовити пасажиру у перевезенні у випадках, передбачених законодавством;
- 2) розпорядитися багажем пасажиром, якщо він не був витребуваний у встановлений Правилами термін;
- 3) відмовитися у прийнятті вантажобагажу у випадках, передбачених правилами;
- 4) відмовити у посадці в транспорт при пред'явленні пасажиром недійсних проїзних документів тощо.

Коло основних обов'язків перевізника передбачено самим визначенням договору перевезення пасажиром, проте цим обов'язки перевізника не обмежуються, що пояснюється наявністю забезпечених прав пасажиром, зокрема, обов'язком залізниці є не лише доставити пасажиром у пункт призначення, але й в період виконання вказаного обов'язку створити пасажиром безпечні і комфортні умови поїздки [18, С. 237].

Одним з основних обов'язків перевізника є забезпечення безпеки пасажиром і збереження речей, що з ним перевозяться (ст. 910 ЦК України). Предметом договору перевезення пасажиром та багажу є дії перевізника з доставки багажу до пункту призначення і видачі його уповноваженій особі. При цьому необхідно відрізняти речі, які перевозяться пасажиром (ручну поклажу) від речей, які пасажир здає транспортній організації за багажною квитанцією (багажу). Ручна поклажа – речі, що знаходяться у володінні пасажиром під час перевезення, плата за перевезення яких не вноситься (виняток – якщо вага перевищує встановлену норму). Багаж – це речі та інші матеріальні цінності, що відправляються пасажиром за окрему плату за наявності проїзних документів у багажному відділенні транспорту, який прямує в тому самому напрямку, що і пасажир, про

що видається багажна квитанція. Вантажобагаж – вантаж, що перевозиться в пасажирських і поштово-багажних транспортних засобах [18, С. 139].

Виникнення у перевізника обов'язку з доставки багажу та видачі його у пункті призначення пасажиру або іншій особі, яка має право на його одержання, залежить виключно від дій самого пасажира, які здійснюються ним у межах укладеного договору перевезення. У випадку реалізації пасажиром свого права на здачу багажу перевізнику, у останнього виникає обов'язок щодо своєчасної доставки багажу до пункту призначення, забезпечення його збереження під час перевезення і видачі його уповноваженій особі. У випадку перевезення пасажиром лише ручної поклажі, його права на здавання багажу залишається нереалізованим, і відповідно, зобов'язань у транспортної організації з цього приводу не виникає.

Законом визначені питання контролю перевезень і обслуговування пасажирів, який здійснюється посадовими та службовими особами транспортних організацій, контролерами-ревізорами транспортних засобів, працівниками технологічного контролю, ревізорами-інструкторами з контролю пасажирського транспорту щодо дотримання пасажирами та перевізником вимог нормативно-правових актів, які регламентують порядок обслуговування громадян транспортними організаціями та правила поведінки громадян на транспорті, посадових інструкцій тощо. Кожен учасник перевізного процесу несе відповідальність перед пасажиром, відправником вантажобагажу з моменту прийняття багажу чи вантажобагажу до перевезення і видачі багажної квитанції [21]. Кожна наступна транспортна організація чи суб'єкт підприємницької діяльності, який приймає багаж чи вантажобагаж, вступає тим самим у договір перевезення і покладає на себе всі обов'язки, які виникають при цьому.

При незбереженні багажу та прострочення у його доставці перевізник несе відповідальність, якщо не доведе відсутність своєї вини. Межі відповідальності

перевізника залежать від оголошеної вартості багажу, а якщо вона не була оголошена – розмір відшкодування визначається його вартістю. Крім того, перевізник зобов'язаний повернути провізну плату, стягнуту за перевезення втраченого, не збереженого, зіпсованого чи ушкодженого багажу. За прострочення доставки багажу сплачується штраф у певному відсотку від провізної плати, при цьому інші можливі збитки відшкодуванню не підлягають. За загальним правилом на перевізника не покладаються обов'язки щодо забезпечення їх збереження на шляху прямування, оскільки турбування про це покладається на пасажирів. Крім того, в інтересах захисту прав пасажирів та покращення їх обслуговування на транспорті, передбачена відповідальність перевізника за затримання відправлення та прибуття пасажирів у пункт призначення у вигляді сплати штрафу, але при наявності вини транспортної організації. Перевізник відповідає за втрату, нестачу, порчу або пошкодження багажу і пошти. Він відповідає (у розмірі фактичної шкоди) за їх схоронність з моменту прийняття їх до перевезення і до видачі одержувачу, якщо не доведе, що втрата, нестача, порча або пошкодження багажу і пошти виникли внаслідок обставин, які перевізник не міг запобігти і усунення яких від нього не залежало [5].

У випадку заподіяння життю або здоров'ю пасажирів транспортна організація або підприємство несе перед пасажиром відповідальність за правилами, встановленими главою 82 ЦК України. В інтересах захисту прав пасажирів закон, незважаючи на наявність в даному випадку договору, встановлює для пасажирських перевезень позадоговірну (деліктну) відповідальність залізниці при ушкодженні життя або здоров'я пасажирів.

Існування зазначеного правила пояснюється тим, що перевізник як джерело підвищеного небезпеки відповідає за здоров'я та життя пасажирів, у зв'язку з чим його відповідальність настає незалежно від наявності вини. У таких випадках

законом передбачається можливість відшкодування моральної шкоди за правилами, встановленими чинним законодавством України.

Разом з тим, потребує вдосконалення чинного законодавства щодо порядку відшкодування моральної шкоди, завданої пасажиру під час надання послуг з перевезення.

ВИСНОВКИ

Завдяки проведеному дослідженню, можна сказати, що під системою управління міжнародними транспортними операціями слід розуміти систему, вплив якої направлено на об'єкт управління з одночасною його трансформацією в бажаний стан відповідно до певних кількісних та якісних параметрів, та складається з елементів, які об'єднані загальною ціллю функціонування. Особливістю міжнародних перевезень є те, що при відправленні вантажу, як правило, керуються законодавством країни відправлення, а при його видачі в кінцевому пункті — законом країни призначення.

Визначено, що Договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним це домовленість, відповідно до якої суб'єкт підприємницької діяльності (перевізник) зобов'язується за встановлену плату і у встановлені транспортним договором строки надати послугу щодо перевезення довіреного йому відправником вантажу до пункту призначення, з перетином митного кордону хоча б однієї держави, та видати його уповноваженій особі (одержувачеві).

Характерними ознаками договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом наступні:

- даний договір є двостороннім (в окремих випадках, може укладатися на користь третіх осіб);
- наявність спеціального суб'єктного складу, а саме перевізником є суб'єкт господарської діяльності, який отримав ліцензію на надання таких послуг;
- може характеризуватися як договір приєднання, якщо надання послуг перевезення основним видом господарської діяльності для перевізника;
- може бути консенсуальним, тобто вважається укладеним з моменту досягнення згоди з усіх істотних умов;

- оплатним і строковим;
- укладення договору міжнародного перевезення підтверджується належним чином оформленою вантажною накладною.

Строк договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом визначається як термін із вказівкою на календарні дати початку Здійснення перевезення та доставки вантажу до місця призначення. Проте при оформленні заявки на перевезення вантажу автомобільним транспортом у міжнародному сполученні, крім зазначення календарної дати, обов'язковим є зазначення й часу проведення тієї чи іншої операції із вантажем.

Зроблено висновок, що підставами припинення дії договору міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом є — належне виконання умов договору його сторонами; неможливість виконання договору у зв'язку 13 обставиною, за яку жодна зі сторін не відповідає; розірвання договору у зв'язку із істотним порушенням умов договору чи суттєвою зміною обставин.

Відповідальність сторін за договором міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом передбачена в спеціальному розділі "Відповідальність перевізника" Конвенції CMR, а також у її статтях, які врегульовують порядок укладення й виконання договору. Відповідальність перевізника за повну або часткову втрату вантажу розраховується на підставі вартості вантажу в місці і під час прийняття його для перевезення. Розмір відповідальності не може перевищувати нарахувань за фактично втрачений вантаж і повинен розраховуватися на основі положень Протоколу 1978 р. до Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів щодо встановлення єдиної розрахункової одиниці.

Доведено, що за порушення автомобільним перевізником зобов'язання щодо своєчасної доставки довіреного йому вантажу в пункт призначення, він має нести відповідальність у виді сплати штрафу, а також за наявності причинного

зв'язку між його неправомірними діями та шкідливими наслідками, що настали внаслідок такого прострочення, – відшкодувати потерпілій стороні завдані збитки в повному обсязі.

Для удосконалення системи управління якості транспортних послуг в державі, основними пріоритетами повинні бути:

- розвиток транспортної інфраструктури, її модернізація та приведення у відповідність, розбудова мережі міжнародних транспортних коридорів, швидкісних автомобільних доріг та мережі прикордонних пунктів пропуску, а також підвищення державних соціальних стандартів транспортного обслуговування населення;

- інтегрування транспортної системи України в європейську та світову;

- прискорена адаптація вітчизняного законодавства до європейських норм та стандартів;

- впровадження нормативних актів, які відповідають положенням та вимогам міжнародних угод;

- розвиток експорту транспортних послуг, ефективна реалізація транзитного потенціалу України, підвищення конкурентоспроможності вітчизняного транспорту на міжнародному ринку транспортних послуг;

- створення сприятливих умов, які забезпечуватимуть привабливість транспортної діяльності для залучення приватного, у тому числі іноземного, капіталу;

- удосконалення державної системи забезпечення безпеки на транспорті та формування системи державного нагляду за безпекою руху, підконтрольної центральному органу виконавчої влади з питань транспорту та зв'язку, з метою розмежування функцій управління діяльністю та контролю.

Що ж стосується прав особи в даних договорах, то наприклад, стаття 911 ЦК України встановлює мінімальний обсяг прав пасажирів, що має бути

забезпечений транспортною організацією, яка здійснює перевезення. Так, пасажир має право:

- 1) одержати місце у транспортному засобі згідно з придбаним квитком;
- 2) провозити з собою безоплатно одну дитину віком до шести років, якщо вона не займає окремого місця;
- 3) купувати для дітей віком від 6 до 14 років дитячі квитки зі сплатою в пільговому порядку;
- 4) перевозити з собою безоплатно ручну поклажу в межах норм, встановлених транспортними статутами (кодексами);
- 5) зробити не більше однієї зупинки в дорозі з подовженням строку чинності проїзних документів не більше ніж на 10 діб, а в разі хвороби — на весь час хвороби;
- 6) відмовитися від поїздки з поверненням вартості або частини вартості квитка — залежно від строку здавання квитка згідно з правилами, встановленими транспортними кодексами (статутами);
- 7) отримувати повну та своєчасну інформацію про час та місце відправлення транспортного засобу за вказаним у квитку маршрутом;
- 8) інші права, встановлені транспортними статутами (кодексами).

У разі порушення зобов'язання, що випливає із договору перевезення, сторони несуть відповідальність, встановлену погодженням сторін, якщо інше не передбачено транспортними статутами та кодексами (ст. 920 ЦК України). Крім того, ЦК України встановлена також відповідальність перевізника за ненадання транспортного засобу і відповідальність відправника за невикористання наданого транспортного засобу (ст. 921), а також відповідальність перевізника за затримку відправлення пасажирів та порушення строку доставлення пасажирів до пункту призначення (ст. 922). Перевізник відповідає за втрату, нестачу, псування або пошкодження вантажу, багажу, пошти (ст. 924).

Підбиваючи підсумки, необхідно сказати, порівняно з іншими країнами наше законодавство поки що ще не на сто відсотків проконтролювало правове регулювання всіх транспортних договорів, є багато прогалин, тому, на мою думку, тільки реальне законодавче втручання з боку держави дозволить вивести роль транспортних договорів на провідне місце в реалізації прав юридичних та фізичних осіб.

СПИСОК ВИКОРИСТАНИХ ДЖЕРЕЛ

1. Конституція України. Закон України "Про внесення змін до Конституції України" № 2222-IV від 8.12.2004 р.: прийнята на п'ятій сесії Верхов. Ради України 28 черв. 1996 р. – Київ: Велес, 2005. – 48 с. – (Серія видань "Офіційний документ").
2. Господарський процесуальний кодекс України. К.: ЮРИНКОН ІНТЕР, 2004. – 640 с.
3. Цивільний кодекс України від 16.01.2003 р. (зі змінами і доповненнями). К.: Ліга-Закон, 2008 – 385 с.
4. Цивільний процесуальний кодекс України (15.05.2008) К. Паливода, 2008 – 156 с.
5. Закон України "Про транспорт" (Відомості Верховної Ради (ВВР), 1994, N 51, ст.446) (Із змінами, внесеними згідно із Законами N 642/97-ВР від 18.11.97, ВВР, 1998, N 10, ст.36 N 650/97-ВР від 19.11.97, ВВР, 1998, N 11-12, ст.41 N 507-XIV (507-14) від 17.03.99, ВВР, 1999, N 18, ст.138)
6. Закон України „Про внесення змін до деяких законодавчих актів України щодо регулювання ринку автомобілів в Україні” від 7 груд. 2000 р. № 2134-III // Уряд. кур’єр. - 2001. - 5 січ. - С. 4.
7. Закон України „Про ліцензування певних видів господарської діяльності” від 1 червня 2000 року N 1775-III.//Відомості Верховної Ради (ВВР), 2000, N 36, ст.299. В редакції Закону N 546-IV від 20.02.2003.
8. Закон України «Про державну реєстрацію юридичних осіб та фізичних осіб – підприємців» від 15.05.03 р. № 755-IV, із змінами і доповненнями, внесеними законами України, у тому числі Законом України від 16.03.06 р. № 3575-IV.
9. Закон України „Про ратифікацію Конвенції про міжнародні

автомобільні перевезення пасажирів і багажу”//Відомості Верховної Ради (ВВР), 1999, N 19, ст.179.

10. Цивільний кодекс України: Прийнятий 16 січня 2003 року N 435-IV.

11. Постанова Кабінету Міністрів України від 3.04.02 № 204 „Про затвердження Правил надання послуг пасажирського автомобільного транспорту” – К., 2002 р.

12. Цивільне право України. Договірні та недоговірні зобов'язання : підручник / С. С. Бичкова, І. А. Бірюков, В. І. Бобрик, О. Г. Братель, Т. Д. Гурська; ред.: С. С. Бичкова. - 3-тє вид., змін. та допов. - Київ : Правова єдність : Алерта, 2014. - 495 с.

13. Договори перевезення вантажів автомобільним транспортом: Автореф. дис... канд. юрид. наук / Л. Я. Свистун; НАН України. Ін-т держави і права ім. В.М.Корецького. - К., 2005. - 18 с.

14. Договір перевезення вантажів автомобільним транспортом [Текст]: автореф. дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Волкова Аліна Володимирівна; Ген. прокуратура України, Нац. акад. прокуратури України. - Київ, 2015. - 16 с.

15. Господарське право : навч. посіб. / В. І. Лебідь, Н. О. Можаровська, Л. Л. Нескороджена; Нац. акад. внутр. справ. - Вид. 2-ге, допов. і перероб. - Київ: Прав. єдність: Алерта, 2014. – 414 с.

16. Правове регулювання перевезень вантажів в прямому змішаному сполученні: Автореф. дис... канд. юрид. наук: 12.00.03 / Т.О. Колянковська ; Одес.нац. юрид. акад. — О., 2007. — 19 с.

17. Система договорів перевезення за новим законодавством України / І.Безлюдько // Право України. - 2005. - № 9. - С. 46-50.

18. Транспортне право України : курс лекцій / В. В. Міщук; Київ. держ. акад. вод. трансп. ім. гетьмана П.Конашевича-Сагайдачного. - К., 2007. - 332 с.

19. Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із

застосуванням книжки МДП 1975 р. [Електронний ресурс]//Офіційний сайт ВРУ.
Режим доступу: http://www.zakon2.rada.gov.ua/laws/show/995_012.

20. Кунда Н. Т. Організація міжнародних автомобільних перевезень: навчальний посібник для студентів напряму “Транспортні технології” вищих навчальних закладів / Кунда Н. Т. – К. : Слово, 2010. – 462 с.

21. Митний кодекс України : станом на 23.10.2012 р. [Електронний ресурс] //Офіційний сайт ВРУ. Режим доступу : <http://www.zakon4.rada.gov.ua/laws/show/4495-17>.

22. Сандровський К. К. Митне право України / Сандровський К. К. – К.: Вентурі, 2000. – 208 с.

23. Костюченко Л. М. Перевезення вантажів за системою МДП : практич. посіб. / Костюченко Л. М. – К. : МДФ “Укр. Хата”, 2004. – Кн. I. – 154 с.

24. Кунда Н. Т. Конвенції та угоди у сфері міжнародних автомобільних перевезень : навч. посіб. для студ. вищ. навч. закл., які навчаються за напрямом “Транспортні технології” / Н. Т. Кунда, Н. М. Дашенко. – К. : НТУ, 2010. – 141 с.

25. Офіційний документ ДОПНВ. [Електронний ресурс]. Режим доступу: https://opasnuigruz.ru/files/ADR2021_Vol1.pdf

26. Витрянский В.В. Договор перевозки / В. В. Витрянский. – М.: Статут, 2001. – 176 с.

27. Елдашов Гуламирза Алиф оглы. Гражданско-правовое регулирование перевозки грузов автомобильным транспортом : дис. ... канд. юрид. наук : 12.00.03 / Елдашов Гуламирза Алиф оглы. – М., 2006. – 132 с.

28. Кучерук Г.Ю. Інноваційно-логістична парадигма управління якістю транспортних послуг / Г.Ю. Кучерук // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: <http://www.m.nauka.com.ua/?op=1&j=efektyvna-ekonomika&s=ua&z=1193>

29. Кучерук Г.Ю. Якість транспортних послуг: управління, розвиток та

ефективність: Монографія. – К.: ДЕТУТ, 2011. – 208 с.

30. Бойко Є.О. Особливості впливу публічного адміністрування на розвиток транспортної логістики в контексті природоохоронної політики / Є.О. Бойко, В.А. Куцак // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – 2016. – Вип. 21. Част. 2. – С. 134 – 138.

31. Бойко Є.О. Зарубіжний досвід використання логістичної концепції управління підприємством / Є.О. Бойко, Юссеф К.А. // Глобальні та національні проблеми економіки. – Миколаїв. – 2015. – № 3 – С. 215-218.

32. Бойко Є.О. Принципи формування та функціонування регіональних транспортно-логістичних систем / Є.О. Бойко, А.Є. Журавська // Науковий вісник Херсонського державного університету. Серія «Економічні науки». – 2014. – № 9 – Ч. 1. – С. 187-190.

33. Транспортна стратегія України на період до 2020 року // [Електронний ресурс]. – Режим доступу: https://mtu.gov.ua/files/Zakupivli/transport_strategy_ua.pdf

34. Левковець П.Р., Маруніч В.С. Міжнародні перевезення і транспортне право: Навчальний посібник. – 3-є видання, виправлене та доповнене. – К.: Арістей, 2005. – 292 с.

35. Афінська конвенція про морські перевезення відповідно до Афінської конвенції 1974 та 1974 рр. [Електронний ресурс] //Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_094#Text

36. Женевська конвенція UNECE про контракти на міжнародні перевезення пасажирів та багажу. [Електронний ресурс] //Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text

37. Бішкецька конвенція 1997 року про міжнародні автомобільні перевезення пасажирів та багажу. [Електронний ресурс]//Офіційний сайт ВРУ. – Режим доступу: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/997_034#Text

ДОДАТКИ

Додаток А

Офіційний документ Європейської Угоди про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ДОПНВ)

Copyright © United Nations, 2020. All rights reserved

ECE/TRANS/300 (Vol.I)

Европейская экономическая комиссия
Комитет по внутреннему транспорту

ДОПОГ

Действует с 1 января 2021 года

Соглашение о международной дорожной
перевозке опасных грузов

Том I



ОРГАНИЗАЦИЯ ОБЪЕДИНЕННЫХ НАЦИЙ
Нью-Йорк и Женева, 2020 год

<https://опасныйгруз.ru>

Перевозка опасных грузов ТЭК "ОПАСНЫЙ ГРУЗ"

Авторское право © Организация Объединенных Наций, 2020 год
Все права защищены во всем мире.

Заявки на воспроизведение выдержек или фотокопирование следует направлять в Центр по проверке авторских прав на веб-сайте: copyright.com.

Все другие запросы, касающиеся прав и разрешений, в том числе производных авторских прав, необходимо направлять по следующему адресу: United Nations Publications, 405 East 42nd Street, S-09FW001, New York, NY 10017, United States of America. Электронная почта: permissions@un.org; веб-сайт: <https://shop.un.org>.

Употребляемые обозначения и изложение материала в настоящем издании не означают выражения со стороны Секретариата Организации Объединенных Наций какого бы то ни было мнения относительно правового статуса той или иной страны, территории, города или района, или их властей, или относительно делимитации их границ.

Публикация Организации Объединенных Наций, изданная Европейской экономической комиссией Организации Объединенных Наций.

ECE/TRANS/300

ISBN: 978-92-1-139178-7
eISBN: 978-92-1-004893-4

ISSN: 2412-463X
eISSN: 2412-4680

В продаже под № R.21.VIII.1

Полный комплект из двух томов
Томы I и II не подлежат продаже по отдельности.

Copyright © United Nations, 2020. All rights reserved

ВВЕДЕНИЕ

Общие сведения

Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) было совершено в Женеве 30 сентября 1957 года под эгидой Европейской экономической комиссии Организации Объединенных Наций и вступило в силу 29 января 1968 года. Текст самого Соглашения был изменен Протоколом о внесении поправки в пункт 3 статьи 14, который был принят в Нью-Йорке 21 августа 1975 года и вступил в силу 19 апреля 1985 года. Название Соглашения было изменено на основании Протокола об изменении названия ДОПОГ, принятого Конференцией Сторон Соглашения 13 мая 2019 года и подлежащего вступлению в силу 1 января 2021 года. Начиная с этой даты Европейское соглашение о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ) становится Соглашением о международной дорожной перевозке опасных грузов (ДОПОГ).

В соответствии со статьей 2 Соглашения опасные грузы, которые не допускаются к перевозке согласно приложению А, не должны быть предметом международной перевозки, а то время как международная перевозка прочих опасных грузов разрешается при условии соблюдения:

- предусмотренных в приложении А требований, которым должны удовлетворять рассматриваемые грузы, в частности требований, касающихся их упаковки и маркировки; и
- предусмотренных в приложении В требований, касающихся, в частности, конструкции, оборудования и движения транспортного средства, перевозящего рассматриваемые грузы.

Тем не менее согласно статье 4 каждая Договаривающаяся сторона сохраняет за собой право регламентировать или воспрещать по причинам, иным, чем безопасность в пути, импорт на свою территорию опасных грузов. Договаривающиеся стороны также сохраняют за собой право усложняться путем заключения двусторонних или многосторонних соглашений о том, что некоторые опасные грузы, перевозка которых запрещается приложением А, могут при известных условиях допускаться к международной перевозке через их территорию или что опасные грузы, международная перевозка которых допускается в соответствии с приложением А, могут быть предметом международных перевозок через их территорию с соблюдением требований, менее строгих, чем те, которые предписаны в приложениях А и В.

С тех пор как ДОПОГ вступило в силу, приложения А и В регулярно пересматриваются и обновляются.

Структура приложений А и В

На своей пятидесят первой сессии (26-30 октября 1992 года) Рабочая группа по перевозкам опасных грузов (WP.15) Комитета по внутреннему транспорту Европейской экономической комиссии приняла решение об изменении структуры приложений А и В на основе предложения Международного союза автомобильного транспорта (TRANS/WP.15/124, пункты 100-108). Главные цели заключались в следующем: сделать требования более понятными и более удобными для пользователей, с тем чтобы их можно было легче применять не только к международным автомобильным перевозкам в режиме ДОПОГ, но и к внутренним перевозкам во всех европейских государствах на основе национального законодательства или законодательства Европейского сообщества и в конечном счете обеспечить прочную нормативно-правовую основу на европейском уровне. Кроме того, было сочтено необходимым более четко сформулировать обязанности различных участников транспортной цепочки, структурировать более систематическим образом требования, касающиеся этих различных участников, и провести разграничение между правовыми требованиями ДОПОГ и европейскими или международными стандартами, которые могли бы применяться с целью выполнения этих требований.

Эта структура соответствует *Львовым принципам Рекомендаций по перевозке опасных грузов Организации Объединенных Наций, Международному кодексу морской перевозки опасных грузов (МКМПОГ) и Правилам международной перевозки опасных грузов по железным дорогам (МПОГ)*.