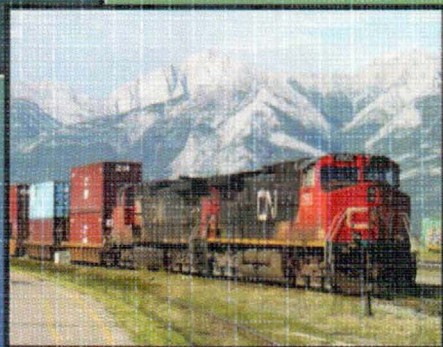


С.Л. ЛИТВИНЕНКО, Т.Ю. ГАБРИЕЛОВА,
П.О. ЯНОВСЬКИЙ, Г.І. НЕСТЕРЕНКО

ТРАНСПОРТНО- ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ

2-е видання



 **КОНДОР**

МІНІСТЕРСТВО ОСВІТИ І НАУКИ УКРАЇНИ
Дніпропетровський національний університет
залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна
Національний авіаційний університет

С. Л. ЛИТВИНЕНКО, Т. Ю. ГАБРИЄЛОВА,
П. О. ЯНОВСЬКИЙ, Г. І. НЕСТЕРЕНКО

ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ

Навчальний посібник

2-ге видання, перероблене
і доповнене

Київ



2016

УДК 656.025.4(075.8)

ББК 65.37я73

Т 65

*Рекомендовано Міністерством освіти і науки, молоді та спорту України,
як начальний посібник для студентів вищих навчальних закладів
(Лист № Н1/11-15298 від 01.10.2012 року)*

Рецензенти:

В. К. Мироненко – д-р. техн. наук, проф., академік транспортної академії України, зав. кафедри управління процесами перевезень Державного економіко-технологічного університету транспорту

А. М. Новікова – д-р. економ. наук, старш. наук. співроб., заст. директора з наукової роботи Державного автотранспортного науково-дослідного і проектного інституту

В. М. Самсонкін – д-р техн. наук, проф., академік транспортної академії України, директор Державного науково-дослідного центру залізничного транспорту України

С.Л. Литвиненко

Т 65 Транспортно-експедиторська діяльність: навчальний посібник. –2-ге вид., перероб. і доп. – **С.Л. Литвиненко, Т.Ю. Габрієлова, П.О. Яновський, Г.І. Нестеренко** – К.: Кондор-Видавництво, 2016. – 184 с.

ISBN 978-966-2781-29-8

У навчальному посібнику викладено основи організації та правового регулювання транспортно-експедиторської діяльності, висвітлено особливості правового регулювання перевезень та транспортно-експедиторської діяльності. Наведено договірні основи доставки вантажу, а також особливості доставки вантажів у міжнародній торгівлі. Описані особливості документального оформлення доставки вантажів, базові принципи розробки технологічного процесу доставки вантажів, а також особливості управління транспортним процесом, організація складування, консалтингові та митно-брокерські послуги.

Для студентів спеціальностей 7/8.07010102 «Організація перевезень і управління на транспорті (за видами транспорту)» транспортних вищих навчальних закладів України.

УДК 656.025.4(075.8)

ББК 65.37я73

ISBN 978-966-2781-29-8

© С.Л. Литвиненко, Т.Ю. Габрієлова, П.О.

Яновський, Г.І. Нестеренко, 2016

© Кондор-Видавництво, 2016

Зміст

Передмова	5
Розділ 1. Організація та правове регулювання транспортно-експедиторської діяльності	7
1.1. Основи транспортно-експедиторської діяльності	7
1.1.1. Ринок транспортно-експедиторських послуг.....	7
1.1.2. Учасники ринку експедирування	10
1.1.3. Види послуг транспортних експедиторів.....	11
Контрольні питання до 1.1.....	13
Тести для самоконтролю до 1.1.....	14
1.2. Правове регулювання перевезень та транспортно-експедиторської діяльності	16
1.2.1. Міжнародні та національні організації, що регулюють діяльність експедиторів	16
1.2.2. Загальні принципи правового регулювання перевезень.....	18
1.2.3. Міжнародне правове регулювання перевезень на автомобільному транспорті.....	19
1.2.4. Міжнародне правове регулювання перевезень на морському транспорті.....	22
1.2.5. Міжнародне правове регулювання перевезень на внутрішньому водному транспорті.....	26
1.2.6. Міжнародне правове регулювання перевезень на залізничному транспорті.....	27
1.2.7. Міжнародне правове регулювання перевезень на авіаційному транспорті.....	29
1.2.8. Міжнародне правове регулювання змішаних і комбінованих перевезень.....	29
1.2.9. Національне регулювання у сфері експедирування.....	30
Контрольні питання до 1.2.....	31
Тести для самоконтролю до 1.2.....	31
1.3. Договірні основи доставки вантажу	34
1.3.1. Договірні взаємовідносини суб'єктів ринку транспортно-експедиторських послуг.....	34
1.3.2. Договір транспортної експедиції.....	34
1.3.3. Договір транспортного агентування.....	36
1.3.4. Договір перевезення.....	38
1.3.5. Договір купівлі-продажу.....	39
Контрольні питання до 1.3.....	40
Тести для самоконтролю до 1.3.....	41
1.4. Особливості доставки вантажів у міжнародній торгівлі	43
1.4.1. Базисні умов постачань міжнародної торгівлі Incoterms-2010..	43
1.4.2. Планування транспортно-експедиторської діяльності.....	48
1.4.3. Організація доставки вантажів.....	49

1.4.4.	Економічне обґрунтування рішень з організації перевезень.....	50
1.4.5.	Ділове спілкування.....	52
	Контрольні питання до 1.4.....	53
	Тести для самоконтролю до 1.4.....	53
	Задачі до розділу 1.....	58
Розділ 2.	Технологія транспортно-експедиторської діяльності	63
2.1.	Документальне оформлення доставки вантажів.....	63
2.1.1.	Експедиторська документація.....	63
2.1.2.	Транспортна документація на різних видах транспорту.....	65
2.1.3.	Товаросупровідна документація.....	67
2.1.4.	Автоматизація та інформатизація документообігу.....	70
2.1.5.	Інформаційна електронна технологія e-freight.....	74
	Контрольні питання до 2.1.....	80
	Тести для самоконтролю до 2.1.....	81
2.2.	Розробка технологічного процесу доставки вантажів.....	91
2.2.1.	Технологічний процес доставки вантажів	91
2.2.2.	Вибір маршруту перевезення та виду транспорту.....	99
2.2.3.	Розробка стратегії формування партій відправлення.....	101
2.2.4.	Логістичний ланцюг доставки вантажів.....	102
2.2.5.	Практичні проблеми формування вантажних одиниць при перевезенні на різних видах транспорту	109
2.2.6.	Методичні рекомендації формування вантажних одиниць при перевезенні вантажів авіаційним видом транспорту.....	111
2.2.7.	Оптимізація величини вантажних одиниць при перевезенні вантажів авіаційним видом транспорту.....	116
2.2.8.	Інтегровані інформаційні системи авіакомпаній.....	121
	Контрольні питання до 2.2.....	125
	Тести для самоконтролю до 2.2.....	126
2.3.	Управління транспортним процесом, організація складування, консалтингові та митно-брокерські послуги.....	128
2.3.1.	Оперативне управління і контроль транспортного процесу.....	128
2.3.2.	Організація складського господарства.....	131
2.3.3.	Фрахтування і транспортне страхування.....	133
2.3.4.	Консалтингові, митно-брокерські та інші операції	137
	Контрольні питання до 2.3.....	138
	Тести для самоконтролю до 2.3.....	138
	Задачі до розділу 2.....	141
	Практичне завдання «Організація доставки вантажів транспортно-експедиторським підприємством»	143
	Довідково-інформаційні дані для розв'язування задач	163
	Предметний покажчик	167
	Список літератури.....	168
	Додатки.....	173

ПЕРЕДМОВА

Друге видання навчального посібника з дисципліни «Транспортно-експедиторська діяльність» пропонується для студентів спеціальності «Організація перевезень і управління на транспорті (за видами транспорту)» транспортних вищих навчальних закладів України. Дисципліна «Транспортно-експедиторська діяльність» є необхідною спеціальною дисципліною для підготовки інженерів з транспорту спеціальності «Організації перевезень і управління на транспорті (повітряному)». Предметом дисципліни є система експедиційного обслуговування перевезень зовнішньоторговельних та транзитних вантажів при прямих та змішаних сполученнях від вантажовідправника до вантажоодержувача в умовах ринкових відносин. Основною метою викладення дисципліни є формування системи теоретичних основ транспортного та експедиторського обслуговування з урахуванням технічних, технологічних, економічних і правових аспектів та практичне застосування методів організації та технології супроводження вантажів протягом усього шляху слідування «від дверей до дверей».

Транспортно-експедиторська діяльність безпосередньо пов'язана з організацією товаропостачання на підприємства оптової та роздрібною торгівлі. Тому основна частина вантажопотоків, що обслуговуються транспортно-експедиторськими підприємствами – це товаропотоки торгових підприємств. Реалізація функції товаропостачання вимагає від підприємств значних інвестицій капіталу в ресурси, до яких відносяться складські приміщення, запаси, технологічне устаткування, персонал, а також транспортні засоби для постачання товару споживачу. Тому для підвищення ефективності товаропостачання, зниження транспортних витрат, підвищення якості обслуговування споживачів, організація транспортно-експедиторської діяльності передається спеціалізованим транспортно-експедиційним підприємствам, які мають необхідну матеріально-технічну базу (складські приміщення для збереження й обробки вантажів, парк автомобілів, необхідний персонал).

В сучасній навчальній літературі у галузі транспортного експедирування замало комплексних видань з організації транспортно-експедиторської діяльності різними видами транспорту, майже відсутні видання в яких вивчається застосування новітніх інформаційних технологій в цій сфері, що негативно впливає на якість знань студентів. Тому метою видання навчального посібника є системати-

зоване викладення комплексу знань з організації транспортно-експедиторської діяльності різними видами транспорту. У навчальному посібнику наводиться інформація про основи та правове регулювання транспортно-експедиторської діяльності; документальне оформлення доставки вантажу; базисні умови постачань у міжнародній торгівлі; експедиторську, транспортну і товарно-супровідну документацію; розробку технологічного процесу доставки вантажів; оперативне управління транспортним процесом та організацію складського господарства.

Посібник було доопрацьовано та доповнено посиланнями на діючі на сьогоднішній день нормативно-правові документи у сфері експедирування. Джерелами інформації, крім нормативно-правових документів, стали наукові дослідження вітчизняних та зарубіжних учених, а також навчально-методична література. Основний матеріал посібника викладено у 2 розділах, які відповідають структурі дисципліни. Основні поняття і ключові слова зведено у предметний покажчик. У посібнику наведено приклади рішення задач, задачі і тести для самоконтролю, практичне завдання «Організація доставки вантажів транспортно-експедиторським підприємством», що має сприяти практичному засвоюванню матеріалу та вмінню вирішувати конкретні практичні задачі.

Внесок авторів наступний: С.Л. Литвиненком особисто розроблені передмова, 2.1., 2.2.8. та предметний покажчик; Т.Ю. Габрієловою одноосібно розроблено 2.2.6. та 2.2.7.; П.О. Яновським особисто розроблено 2.2.4.; С.Л. Литвиненком та Т.Ю. Габрієловою спільно розроблені 2.2.1.–2.2.3., 2.2.5., 2.3., задачі, довідково-інформаційні дані для їх вирішення, контрольні питання та тестові завдання до розділу 2, практичне завдання та додатки; П.О. Яновським, Г.І. Нестеренко та С.Л. Литвиненко спільно розроблені 1.1.–1.4., контрольні питання та тестові завдання до розділу 1.

Авторський колектив висловлює подяку професорам В.К. Мироненку, А.М. Новіковій, В.М. Самсонкіну, викладачам кафедр організації авіаційних перевезень Національного авіаційного університету та управління експлуатаційною роботою Дніпропетровського національного університету залізничного транспорту імені академіка В. Лазаряна за допомогу з підготовки матеріалу до видання. Автори навчального посібника вдячні за отриманні критичні зауваження, рекомендації і побажання до першого видання та намагалися їх максимально врахувати у другому виданні.



РОЗДІЛ 1. ОРГАНІЗАЦІЯ ТА ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1. ОСНОВИ ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.1.1. Ринок транспортно-експедиторських послуг

Необхідно усвідомити, що *експедитор* (від лат. *expedio* – споряджую) фізична чи юридична особа, що з доручення інших фізичних чи юридичних осіб здійснює посередницьку діяльність під час транспортування вантажів як усередині країни, так і за її межами, або з доручення зазначених осіб здійснює транспортування вантажів від свого імені і виконує всі необхідні транспортні операції.

На нинішньому етапі розвитку економіки відбувається трансформація місії експедиторів, коли вони із звичайних посередників перетворюються у рівноправних учасників процесу перевезення вантажів. До функцій транспортно-експедиційного підприємства (ТЕП) належать пошук шляхів для досягнення максимального прибутку від використання ресурсів. Досягнення компромісу між прийнятним рівнем послуг при перевезенні вантажів, термінами доставки та мінімумом транспортних витрат є основними завданнями діяльності. На ринок ТЕП значний вплив мають органи державної влади та різні міжнародні організації [5, с. 6 – 9; 7, с. 5 – 14].

У власній науковій роботі І. Василенком [58, с. 14] запропоноване визначення ТЕП, як системного координатора процесу доставки вантажу за принципами логістики, що займається підготовкою та перевезенням вантажу, повним оформленням перевезення та виконанням формальностей, надання послуг з розподілу та постачання.

На ринку ТЕП загалом діяли є три основні групи підприємств:

1. *Покупці, чи замовники, транспортних послуг* – вантажовідправники, вантажоодержувачі та вантажовласники.

2. *Перевізники* – автотранспортні підприємства, авіакомпанії, пароплавства, інші підприємства, що займаються перевезенням, навантаженням, вивантаженням та зберіганням вантажів.

3. *Експедитори* – проміжні, посередницькі структури, що надають транспортно-експедиційні послуги.

Проте, трансформація діяльності ТЕП призвела до значних змін в їх класифікації. Так І. Василенко [58, с. 15-17] виділено такі еволюційні види ТЕП: експедитори-агенти, експедитори-перевізники, експедитори-консолідатори, експедитори-оператори змішаного перевезення та експедитори-логістичні провайдери. А також автором наголошується на тому, що найскладніший вид діяльності ТЕП – коли воно поєднує всі функції, а отже в цьому випадку його діяльність значною мірою ускладнюється. Процеси глобалізації у світовій економіці, як зазначає І. Василенко, призвели до зрушень і на ринку експедирування, відбулася лібералізація практично всіх світових регіональних та субрегіональних ринків, проходить процес укрупнення компаній, утворення альянсів, союзів та об'єднань. ТЕП часто не володіє власними активами, окрім суто інтелектуальних, воно лише виробляє послуги з організації експедирування вантажів у процесі доставки. При цьому основний заробіток ТЕП відбувається на зв'язках та контактах, а також власному досвіді, іміджі, в цьому і полягає інтелектуалізація діяльності ТЕП. У процесі роботи ТЕП нерідко доводиться приймати інтелектуальні рішення.

Транспортно-експедиційна послуга – це операція чи група операцій, спрямованих на задоволення потреби клієнта в експедируванні. Транспортно-експедиційне обслуговування (ТЕО) це діяльність спеціалізованих організацій, пов'язана з перевезенням вантажів і виконанням допоміжних робіт. У структурі ТЕО можна виокремити три складові: транспортне, експедиційне та посередницьке обслуговування.

Транспортне обслуговування – це перевезення на різних видах транспорту, навантажувально-розвантажувальні роботи у клієнта та на транспортних вузлах, складські роботи на транспортних вузлах та в розподільних центрах, а також перевантажування з одного виду транспорту та інший [28, с. 10 – 52].

Експедиційне обслуговування – це підготовка вантажів, зокрема розрахунки, оформлення документів, зважування, маркування, операції з переміщення вантажів – приймально-здавальні операції та охорона, а також організаційні послуги, а саме координація робіт різних видів транспорту та інформаційно-комерційні послуги.

Підготовчо-заклучне обслуговування – елемент технологічного процесу доставки вантажу, що передбачає подачу рухомого складу до місця навантаження, підготовку вантажу до перевезень (приведення вантажу до транспортабельного стану, маркування, перевірка якості та кількості вантажу, зважування, виділення контейнерів, піддонів тощо) приймання і здавання вантажу.

Складські роботи виконують на контейнерних та вантажних майданчиках транспортних вузлів, у складських приміщеннях, а також у розподільних центрах. Необхідність у складських операціях найчастіше зумовлена значною нерівномірністю надходження вантажів на транспортні вузли, що викликає необхідність у поступовому накопиченні вантажів та їх групування за маршрутами перевезень. Крім того, має місце зворотна ситуація, коли виникне необхідність у розконсолідації великих партій в дрібні відправки для подальшої доставки споживачам.

Експедиційні послуги дають можливість повністю звільнити вантажовласників від не властивих їм функцій, зокрема таких: охорона і супроводження вантажу в дорозі, проведення платіжно-розрахункових операцій та оформлення товарно-транспортної документації (заповнення документів на перевезення, їх вантажній клієнтур, розрахунки з усіма учасниками перевізного процесу).

Посередницьке обслуговування охоплює організаційно-посередницьке, консультаційне та інформаційне обслуговування. *Організаційно-посередницькі операції* пов'язані з організацією доставки вантажу, окремих послуг ТЕО і координацією роботи підрозділів транспортних вузлів, вантажовідправників, вантажоодержувачів і транспортних організацій, що взаємодіють процесі доставки вантажів. Крім того, вони включають у себе лізинг та оренду транспортних засобів, транспортного устаткування, навантажувально-розвантажувальних механізмів, складів тощо.

Консультаційно-аналітичне обслуговування включає в себе послуги з вибору типу рухомого складу на всіх етапах доставки та розрахунку оптимального маршруту перевезення з використанням різних технологій перевезення вантажу та різних видів транспорту.

Інформаційне обслуговування лежить в основі взаємодії окремих операторів і управління в цілому процесом доставки, забезпечуючи проходження інформаційних потоків. Воно дає змогу усім учасникам перевезення точно знати місце розташування вантажу і час його прибуття у пункт призначення.

1.1.2. Учасники ринку експедирування

Експедитори спеціалізуються на наданні комплексу чи окремих послуг з обслуговування. Можлива спеціалізація за видами операцій, таких як консолідація, складські операції, супровід. Координування зусиль позитивно впливає на якість доставки та сприяє зміцненню позицій експедитора на ринку [5, с. 10 –13; 7, с. 15 – 17].

Необхідність вдаватися до послуг експедиторів і агентів для вантажовласників і перевізників спочатку зумовлювалася проблемою пошуку партнерів. Адже, у вантажовласників потреба у збуті продукції, для чого їм доводиться звертатися до послуг перевізників, а перевізники зацікавлені в гарантованому наданні своїх послуг вантажовласникам.

Клієнт – це суб'єкт господарювання, який виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування.

Перевізник – це споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який згідно з договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору.

Представників, що діють за дорученням перевізників, або повірених, які діють від імені та за рахунок перевізників за договором доручення, називають *агентами* або *брокерами*, а виконувані ними операції за договором транспортного агентування називають агентськими або брокерськими.

Агентські (брокерські) компанії – організації, що надають послуги, пов'язані з використанням транспортних засобів, їх експлуатацією і орендою.

Транспортні та вантажні термінали, склади – організації, що мають потужності для зберігання, складування, консолідації та розподілу вантажів.

Термінальні комплекси залежно від галузі діяльності використовують для надання послуг із узгодження строків доставки вантажів; виконання навантажувально-розвантажувальних робіт; робіт із тимчасового складування та зберігання вантажів; комплектування; пакування; оформлення документації та надання консультацій.

Оператор змішаного перевезення – особа, яка від свого імені або імені іншої особи укладає договір змішаного перевезення з вантажовласником, виступає як сторона договору та бере на себе відповідальність за його виконання його умов.

ТЕО класифікують за видами перевезень та за переліком послуг.

За видами перевезень поділяють на

- міжміські;
- міжнародні;
- завезення-вивезення вантажів із транспортних вузлів.

За переліком послуг ТЕО поділяють на:

- надання послуг із перевезення;
- навантаження-розвантаження;
- складування.

1.1.3. Види послуг транспортних експедиторів

За характером діяльності транспортно-експедиторські послуги поділяються на: технологічні, інформаційно-довідкові, комерційні, сервісні та організаційні [5, с. 13–15; 6, с. 12–15; 7, с. 17–20]. Технологічні послуги поділяються:

– *операції та послуги з переробки та зберігання вантажів*: виконання навантажувально-розвантажувальних робіт; пакування (розпаковування) ТЕО; маркування; пломбування; організація робіт із завантаження та розвантаження вантажів у контейнери; пакування; зважування; перерахунок вантажних місць; перегрупування сортування закріплення, укриття й ув'язування; зберігання, зокрема проміжне; надання складських приміщень або відкритих майданчиків для зберігання вантажів або контейнерів;

– *послуги, пов'язані з транспортуванням вантажів*: збір вантажів у відправників та їх доставка на термінал (склад експедитора); розвезення вантажів із терміналів вантажоодержувачам; супровід вантажу в дорозі; перевірка відповідності транспортних засобів та документів вимогам і нормам міжнародних правил та угод;

– *операції та послуги з приймання та здавання вантажів*: приймання вантажу зі складу або терміналу вантажовідправника з перевіркою маси або кількості місць, а також стану вантажу, якщо це передбачено договором транспортної експедиції; здавання вантажу вантажоодержувачу;

– *послуги з оформлення документації на перевезення вантажів*: оформлення транспортних та інших супровідних документів на вантаж відповідно до міжнародних норм і правил; оформлення документів, необхідних для проведення фітосанітарного, ветеринарного та інших видів контролю з метою підтвердження екологічної безпеки вантажу; оформлення документів, необхідних для перевезення небезпечних вантажів; виконання митних формальностей при міжнародних перевезеннях; підготовка документів та отримання ліцензій та інших дозволів для ввезення та вивезення вантажів.

Інформаційно-довідкові послуги поділяються на: надання консалтингових послуг з питань доставки вантажів; надання інформації про рух вантажу по шляху прямування; надання інформації про стан ринку ТЕО; послуги, тарифи і режими роботи інших експедиторів; надання консультацій з юридичних, адміністративних та інших питань, пов'язаних з ТЕО; надання інформації про наявність вантажу у вантажовласників; виконання рекламних послуг.

Комерційні послуги передбачають виконання таких робіт: виконання розрахунків із перевізниками від імені вантажовідправника або вантажоодержувача; ведення обліку та звітності для клієнта; страхування вантажу; продаж клієнту тари або упаковки; продаж вантажу, який неможливо було доставити; продаж попереджувальних знаків та інших допоміжних засобів, необхідних для організації перевезення; установка доставленого одержувачеві обладнання; надання в оренду техніки.

До *сервісних послуг* належать такі: бронювання та надання номерів у готелях; організація харчування і відпочинку водіїв та експедиторів; організація стоянки рухомого складу; надання медичної допомоги; заправка на шляху прямування транспортних засобів паливом та витратними матеріалами; організація за необхідності технічного обслуговування і ремонту рухомого складу.

Організаційні послуги, спрямовані на зменшення транспортної складової в ціні товару за рахунок оптимального вибору маршруту транспортування та виду (видів) використовуваного транспорту. До організаційних послуг належать такі: вибір і розрахункове обґрунтування найбільш раціонального способу доставки вантажу відповідно до умов, заданих клієнтом; розрахунок раціонального завантаження транспортних засобів, розміщення і кріплення вантажу в рухомому складі.

У сучасних умовах в Україні, як наголошує І. Василенко [58, с. 18-19] все більш активно розвиваються так звані 3PL-оператори, які займаються наданням комплексних послуг з логістичного обслуговування вантажів. На сьогоднішній день на ринку України таких логістичних компаній не так багато, проте завданням вітчизняних підприємств є перехід до інноваційних принципів роботи. На світових ринках вже активно розвиваються 3-5PL-оператори, які використовують найсучасніші інформаційні рішення на основі ERP-систем та віртуальних майданчиків логістичного управління.

Отже, наведений вище перелік послуг, що надаються експедитором під час ТЕО, охоплює досить широке коло завдань, що вирішуються при доставці вантажу. У кожній конкретній ситуації набір послуг, що надаються експедитором, залежатиме від ролі суб'єктів ТЕО у транспортному процесі, та переліку робіт і послуг, що виконують експедитори, обумовлюється в договорі експедиції.

Як наголошує І. Василенко [58, с. 20-21] все більше ТЕП перетворюється в логістичних посередників та починають надавати широкий спектр важко імітованих з боку конкурентів послуг з організації процесу доставки вантажів за принципами «від дверей до дверей» та «точно вчасно» на основі використання сучасних інформаційних рішень. Набувають все більшої популярності рішення, специфічні для тих чи інших галузей економіки, видів вантажів та під конкретну вантажну клієнтуру, що ускладнює практичну роботу ТЕП в управлінні процесами експедирування вантажів в умовах невизначеності.

Контрольні запитання

1. Які основні функції ТЕП?
2. Що входить до структури ТЕО?
3. Які особливості виконання складських робіт?
4. Що включають у себе експедиційні послуги?
5. Які основні складові посередницького обслуговування?
6. Що включає в себе консультаційно-аналітичне обслуговування?
7. Які основні складові інформаційного обслуговування?
8. Які компанії є учасниками ринку експедирування?
9. Що включають у себе операції та послуги з переробки та зберігання вантажів?
10. Які складові послуг, пов'язаних з транспортуванням вантажів?

11. Виконання яких робіт передбачають послуги із приймання та здавання вантажу?
12. Які складові послуг з оформлення документації на перевезення вантажів?
13. Що включають в себе інформаційно-довідкові послуги?
14. Які складові комерційних послуг?
15. Що включають в себе сервісні послуги?
16. Які складові організаційних послуг?

Тести для самоконтролю

1. Транспортно-експедиторська діяльність – це:
 - а) підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів;
 - б) робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування;
 - в) діяльність із надання послуг з перевезення експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів.
2. Транспортно-експедиторська послуга – це:
 - а) підприємницька діяльність із надання транспортно-експедиторських послуг з організації та забезпечення перевезень експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів;
 - б) робота, що безпосередньо пов'язана з організацією та забезпеченням перевезень експортного, імпортного, транзитного або іншого вантажу за договором транспортного експедирування;
 - в) діяльність із надання послуг з перевезення експортних, імпорتنних, транзитних або інших вантажів.
3. Експедитор – це:
 - а) суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування;
 - б) юридична або фізична особа, яка за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає виконати визначені договором транспортного експедирування послуги та оплачує їх;
 - в) юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до

місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі, що регулює відносини між експедитором та перевізником.

4. Посередницьке обслуговування охоплює:

- а) організаційно-посередницьке обслуговування;
- б) консультаційне обслуговування;
- в) термінальне обслуговування;
- г) інформаційне обслуговування;
- д) організаційне обслуговування.

5. Перевізник – це:

а) суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування;

б) споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), яка за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору;

в) юридична або фізична особа, яка взяла на себе зобов'язання і відповідальність за договором перевезення вантажу за доставку до місця призначення довіреного їй вантажу, перевезення вантажів та їх видачу (передачу) вантажоодержувачу або іншій особі, зазначеній у документі.

6. Оператор змішаного перевезення – це:

а) особа, яка від власного імені або від імені іншої особи, укладає договір змішаного перевезення з вантажовласником, виступає як сторона договору та бере на себе відповідальність за виконання його умов;

б) споживач послуг експедитора (юридична або фізична особа), який за договором транспортного експедирування самостійно або через представника, що діє від його імені, доручає експедитору виконати чи організувати виконання визначених договором транспортного експедирування послуг та оплачує їх, включаючи плату експедитору;

в) суб'єкт господарювання, який за дорученням клієнта та за його рахунок виконує або організовує виконання транспортно-експедиторських послуг, визначених договором транспортного експедирування.

1.2. ПРАВОВЕ РЕГУЛЮВАННЯ ПЕРЕВЕЗЕНЬ ТА ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

1.2.1. Міжнародні та національні організації, що регулюють діяльність експедиторів

Основною структурою, що регулює діяльність експедиторів у світі, є *Міжнародна федерація експедиторських асоціацій FIATA* (International Federation of Freight Forwarder Association), яку заснували 16 національних асоціацій експедиторів 31 травня 1926 року у Відні (Австрія). Це – не урядова та не комерційна міжнародна організація, діяльність якої спрямована на забезпечення інтересів експедиторів шляхом поліпшення якості транспортних послуг, розширення зв'язків між учасниками ринку експедирування та торговельних зв'язків. Дійсними членами FIATA можуть бути національні експедиторські асоціації. Асоційоване членство може бути надано приватним експедиторам, митним брокерам, транспортним підприємствам та приватним особам. Є групове та індивідуальне членство та статус почесного члена. Керують федерацією генеральні збори через президентську раду, яка, у свою чергу, делегує повноваження розширеній раді та директоратові.

У складі FIATA функціонують три інститути: мультимодальних перевезень, повітряних перевезень та митних справ, а також чотири постійно діючих консультативних рад з:

- небезпечних вантажів;
- інформаційних технологій;
- правових питань;
- професійного навчання.

Національні асоціації FIATA розділено на чотири регіони: Африка і Близький Схід; Північна і Південна Америка; Азія та Тихоокеанський регіон; Європа.

Згідно з статутом діяльності FIATA [5, с. 20–21; 7, с. 27–32] є:

- об'єднання експедиторів усіх країн світу в єдину організацію, а також представлення їх інтересів на світовому експедиторському ринку;
- захист інтересів експедиторів;
- ознайомлення громадськості з цілями, завданнями експедиторської діяльності;

- сприяння професійній підготовці експедиторських кадрів;
- поліпшення якості експедиторських послуг, зокрема, шляхом розроблення і впровадження уніфікованих форм експедиторських документів.

Для спрощення процедур торгівлі та перевезення, що рекомендовані Організацією Об'єднаних Націй, FIATA також видає проформи документів. Крім FIATA значну роль на ринку експедирування відіграють такі міжнародні організації, як *Федерація національних брокерів та агентів (FONACBA)*, *Міжнародна авіатранспортна асоціація (IATA)* та ін.

Дійсним членом FIATA є *Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ)*, до якої входять 166 транспортно-експедиторських організацій усіх форм власності, серед яких 47 індивідуальних членів. Основними завданнями АМЕУ є:

- сприяння у становленні експедирування як нової галузі ринкової економіки в Україні;
- узагальнення світового досвіду експедиторської діяльності з метою інтеграції України до світового ринку експедиторських послуг;
- сприяння підвищенню якості послуг, які надаються у сфері перевезень і транспортно-експедиторського обслуговування, залучення додаткових обсягів перевезень через Україну;
- захист українського ринку транспортно-експедиторських послуг від недобросовісних експедиторів;
- підготовка професійних кадрів експедиторських організацій відповідно стандартів FIATA;
- інформаційне забезпечення професійної діяльності;
- проведення семінарів, нарад, конференцій з питань організації та практики експедиторської діяльності;
- науково-методичне і правове забезпечення транспортно-експедиторської діяльності, надання членам АМЕУ допомоги в отриманні необхідної інформації, видання інформаційних бюлетенів і довідкової літератури;
- захист професійних інтересів членів АМЕУ в органах державної влади та управління;
- налагодження тісних партнерських зв'язків як між членами АМЕУ, так і між їх колегами в Україні та інших країнах.

1.2.2. Загальні принципи правового регулювання перевезень

Однією з головних міжнародних організацій у галузі транспорту є *Комітет із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН* (заснований 1947 року), що є допоміжним органом цієї комісії та визначає проблеми, організовує взаємодію різних видів транспорту та формує пропозиції щодо нормативно-правового забезпечення. За активної участі та допомоги міжнародних неурядових організацій цим комітетом розроблено низку конвенцій, угод, рекомендацій та норм не лише для спрощення міжнародних перевезень, а й для уніфікації і поліпшення національних норм.

Є три види регулювання у галузі експедирування: міжнародне, регіональне та національне. На міжнародному рівні чинні такі документи: міжнародні угоди в галузі перевезень на різних видах транспорту; документи міжнародних транспортних, торговельних, страхових організацій; умови постачань міжнародної торгівлі. Також чинним є такі міжнародні конвенції та правила: Конвенція ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів (1980 року); Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів (1980 року); Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажу на кордоні (1982 року); Митна конвенція про контейнери (1972 року); Конвенція ООН про відповідальність операторів терміналів міжнародної торгівлі (1991 року), інші конвенції, що регулюють перевезення на видах транспорту.

Конвенція ООН про договори міжнародної купівлі-продажу товарів, до якої Україна приєдналася 1989 року, застосовується до договорів купівлі-продажу товарів між сторонами, комерційні підприємства яких перебувають у різних державах. Ні національна належність сторін, ні їх цивільний чи торговельний статус, ні цивільний чи торговельний характер договору не беруться до уваги при визначенні застосовності цієї Конвенції [8].

Конвенція ООН про міжнародні змішані перевезення вантажів застосовуються до всіх договорів змішаного перевезення з одного місця в інше, що розташовані у двох державах, якщо: зазначене в договорі змішаного перевезення місце, в якому вантаж приймається оператором змішаного перевезення у своє відання, знаходиться в одній з договірних держав; або зазначене в договорі змішаного пе-

ревозення місце доставки вантажу оператором змішаного перевезення знаходиться в одній з договірних держав.

Міжнародна конвенція про узгодження умов проведення контролю вантажу на кордоні, до якої Україна приєдналася у 2002 році, розроблена для скорочення вимог щодо дотримання формальностей, а також видів і тривалості контролю, зокрема шляхом національної та міжнародної координації процедур контролю та методів їх застосування [11].

1.2.3. Міжнародне правове регулювання перевезень на автомобільному транспорті

Головною міжнародною організацією у сфері автомобільних перевезень є *Міжнародний союз автотранспорту* – IRU (заснований 1948 року) зі штаб-квартирою у Женеві. У IRU входять понад 150 асоціацій і союзів із 45 країн, зокрема і Асоціація міжнародних автомобільних перевізників України (АСМАП). Дійсними членами IRU є 95 асоціацій, які беруть участь у всіх сферах її діяльності, інші входять до нього на правах асоційованих членів. Основними завданнями IRU є: сприяння розвитку автотранспорту шляхом розв'язання стратегічних завдань та поточних проблем, координування дій національних асоціацій, створення нормативних документів [4, с. 15–120].

Перевезення вантажів автотранспортом у міжнародному сполученні регулюються *Конвенцією про договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів* – КДПВ/CMR (1956 року) [9], котра встановлює умови, яким має відповідати договір міжнародного дорожнього перевезення вантажів, а також форми документів, які мають використовуватися під час такого перевезення, та відповідальність сторін. Крім цього договірні сторони погоджуються не змінювати будь-які з положень цієї конвенції шляхом укладання спеціальних угод між двома чи декількома сторонами, за винятком скасування її застосування до їхніх прикордонних перевезень або дозволу використовувати вантажні накладні, що встановлюють право власності на вантаж при перевезеннях, які виконуються цілком в межах їхніх територій. Україна приєдналася до цієї конвенції у 2006 році, із застереженнями щодо неможливості вирішення спорів у Міжнародному Суді ООН. Також є Протокол до КДПВ щодо розширення меж відповідальності (1978 року), до якого Україна не приєдналася. Дуже

актуальним є Протокол до КДПВ щодо електронної вантажної накладної е-КДПВ (2008 року), до якого Україна поки не приєдналася, проте ведеться робота у цьому напрямку.

Європейська угода щодо роботи екіпажів транспортних засобів, які виконують міжнародні автомобільні перевезення (1970 року), установлює норми праці водіїв комерційних автомобілів у міжнародному сполученні відповідно до принципів міжнародної організації праці. Ця угода застосовується на території кожної договірної сторони до всіх міжнародних автомобільних перевезень, що виконуються будь-яким транспортним засобом, зареєстрованим на території договірної сторони. У випадку, коли транспортний засіб зареєстровано в державі, яка не є договірною стороною цієї угоди, кожна договірна сторона може замість контрольного пристрою, що відповідає специфікаціям, наведеним у додатку до цієї Угоди, обмежитися вимогою надання щоденних бланків для записів, заповнених вручну водієм. Україна приєдналася до цієї угоди у 2005 році.

Митна конвенція про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП (1975 року), скорочено – TIR, спрямована на спрощення транзитних міжнародних автоперевезень і дозволяє здійснювати такі перевезення з митниці пункту відправлення до митниці пункту призначення через будь-яку необхідну кількість країн без проміжного митного контролю вантажів. Вантажі, що перевозяться з дотриманням процедури МДП, звільняються від сплати депозиту або ввізних чи вивізних мит та зборів у проміжних митницях, окрім цього вантажі, що перевозяться у запломбованих дорожніх транспортних засобах (складах транспортних засобів, контейнерах), як правило, звільняються від митного огляду в проміжних митницях. Проте з метою запобігання зловживанням митні органи можуть у виняткових випадках і, зокрема, у разі наявності підозри в порушеннях, провадити в цих митницях огляд вантажів. Україна до цієї Конвенції приєдналася 1994 року, водночас у 2006 та 2008 роках були внесені поправки до Конвенції [12].

Європейська угода про міжнародне дорожнє перевезення небезпечних вантажів (ADR) передбачає однакові норми і вимоги, спрямовані на підвищення безпеки перевезення небезпечних вантажів автотранспортом. У ній визначаються і класифікуються небезпечні речовини і предмети, установлюються єдині правила до транспортного устаткування і перевезення різних класів небезпечних

вантажів. Водночас, кожна договірна сторона зберігає за собою право регламентувати або забороняти з причин, інших, ніж безпека в дорозі, ввезення на свою територію небезпечних вантажів.

Договірні сторони зберігають за собою право домовлятися шляхом укладення особливих двосторонніх або багатосторонніх угод про те, що деякі небезпечні вантажі, будь-яке міжнародне перевезення яких забороняється цією угодою, можуть за деяких умов допускатися до міжнародних перевезень через їхню територію. Перевезення, з яких застосовується ця угода, продовжують бути предметом внутрішньодержавних або міжнародних розпоряджень, що стосуються в цілому дорожнього руху, міжнародних дорожніх перевезень або міжнародної торгівлі. Україна до цієї угоди приєдналася у 2000 році.

Угода про міжнародні перевезення швидкопсувних харчових продуктів і про спеціальні транспортні засоби, призначені для цих перевезень (1970 року) визначає стандарти на спеціальне транспортне устаткування, необхідне для таких перевезень, температурні режими, технічні норми на ізотермічні транспортні засоби і контейнери. Положення цієї угоди не застосовуються до сухопутних перевезень, які здійснюються за допомогою контейнерів, що класифікуються як морські по тепловим характеристикам, без переваження продуктів, за умови, що цим перевезенням передують або після них слідує морське перевезення, не є перевезенням на відстань менше 150 км за умови, що вантажі доставляються без переваження в транспортних засобах.

Договірні сторони зберігають за собою право передбачати у двосторонніх або багатосторонніх угодах, що положення, які застосовуються як до спеціальних транспортних засобів, так і до температур, при яких повинні перевозитися деякі харчові продукти, можуть бути, зокрема з огляду на особливі кліматичні умови, більші суворими, ніж передбачені в цій угоді. Такі положення застосовуються лише до міжнародних перевезень між договірними сторонами, які уклали двосторонні або багатосторонні угоди, зазначені в цій угоді. Тексти таких угод передаються Генеральному секретарю Організації Об'єднаних Націй, який надсилає їх Договірним сторонам цієї Угоди, які не підписали таких угод. Україна до цієї Угоди доєдналася 2007 року.

1.2.4. Міжнародне правове регулювання перевезень на морському транспорті

Головною міжнародною організацією у сфері морських перевезень є *Міжнародна морська організація* – ІМО (заснована у 1958 році). ІМО сформулювала механізм міждержавного співробітництва, сприяє створенню якісних нормативних документів. Її членами є 163 національні організації. Цілями ІМО, згідно Конвенції про Міжнародну морську організацію [10] є:

- забезпечення механізму для співробітництва урядів у сфері урядового регулювання і заходів, що стосуються технічних питань міжнародного торговельного судноплавства;
- заохочення усунення дискримінаційних заходів і зайвих обмежень з боку урядів, що стосуються міжнародного торговельного законодавства;
- забезпечення розгляду ІМО питань, що стосуються несправедливих обмежень з боку судноплавних компаній;
- забезпечення розгляду ІМО будь-яких питань, що стосуються судноплавства, і впливу судноплавства на морське середовище;
- забезпечення обміну інформацією між урядами з питань, що розглядаються ІМО.

Дуже важлива роль у сфері регулювання морських перевезень належить Балтійській і Міжнародній морській раді – ВІМКО (заснована у 1905 році). Ця організація розробила понад 100 проформ перевізних документів, таких як: бербоут-чартери; чартери для перевезення генеральних вантажів; чартери для перевезення групи насипних та наливних вантажів; тайм-чартери; букинг-ноти; стандартний таймшїт; комбінований транспортний документ тощо.

Існує чимало міжнародними нормативних документів, що регулюють окремі питання при морських перевезеннях. *Міжнародна конвенція про охорону підводних кабелів* (1884 рік) стосується правил прокладання кабелів на дні морів та океанів, вона не стосується територіальних вод. *Конвенція про об'єднання деяких правил стосовно зіткнення суден* (1910 рік) регулює відшкодування збитків, зокрема від зіткнення суден. Зокрема цією Конвенцією визначено, що позов щодо відшкодування збитків виникає одразу після підтвердження факту зіткнення та не залежить від вчинення протесту чи інших процесуальних дій формального характеру. *Конвенція про об'єднання*

деяких правил щодо допомоги і порятунку на морі (1910 рік) зробила обов'язковим надання допомоги в разі зіткненні суден, також було визначено, що не має прийматися до уваги в яких водах надано допомогу та наявність права на справедливе винагородження.

Декларація про визнання права на прапор за державами не мають свого узбережжя (1921 рік) – дала змогу мати право на морський прапор усім країнам незалежно від наявності морського узбережжя, проте судна цієї держави мають бути приписані до порту на її території. *Міжнародна санітарна конвенція* (1926 рік) стосується заходів щодо запобігання розповсюдженню епідемій, правил здійснення паломництва тощо.

На Женевській конференції ООН з морського права (1958 рік) було ухвалено *Конвенцію про відкрите море* та *Конвенцію про територіальне море та прилеглу зону*, які визначають право на територіальні води та морський кордон. У Конвенції про відкрите море (у редакції 1962 року) зазначалося, що відкрите море відкрите для всіх націй, і ніяка держава не має права претендувати на підпорядкування частини її своєму суверенітету. Свобода відкритого моря здійснюється в умовах, що визначаються справжніми статтями та іншими нормами міжнародного права. Всі держави здійснюють ці свободи, так само як і інші свободи, визнані згідно із загальними принципами міжнародного права, розумно враховуючи зацікавленість інших держав у користуванні свободою відкритого моря. Конвенцією про територіальне море та прилеглу зону визначено, що суверенітет держави поширюється за межі його сухопутної території і його внутрішніх вод на морський пояс, що примикає до його берега і називається територіальним морем. Зазначений суверенітет здійснюється з дотриманням постанов цих статей та інших норм міжнародного права. Суверенітет прибережної держави поширюється на повітряний простір над територіальним морем, так само як і на поверхню та надра його дна.

Конвенція ООН з морського права (1982 рік) є єдиним основоположним міжнародно-правовим документом, який регулює основні питання діяльності в межах Світового океану, на морському дні та в його надрах, а також регулює аспекти судноплавства. Україна приєдналася до цієї Конвенції 1999 року.

У цій Конвенції, зокрема, було зазначено, що:

– кожна держава має право встановлювати ширину свого територіального моря до межі, що не перевищує дванадцяти морських миль;

– прибережна держава може здійснювати в своєму територіальному морі заходи, які необхідні для недопущення проходу, що не є мирним;

– у зоні, прилеглої до територіального моря прибережна держава може здійснювати контроль, необхідний для запобігання порушень митних, фіскальних, іміграційних або санітарних законів і правил у межах її території або територіального моря, для покарання за порушення законів і правил, здійснене в межах її території або територіального моря;

– виняткова економічна зона – це район, що знаходиться за межами територіального моря і прилеглий до нього, який підпадає під особливий правовий режим, згідно з яким права і юрисдикція прибережної держави і права та свободи інших держав регулюються відповідними положеннями Конвенції;

– ширина виключної економічної зони не повинна перевищувати 200 морських миль, відлік яких проводиться від вихідних ліній;

– прибережна держава сприяє оптимальному використанню живих ресурсів виключної економічної зони без збитків для їх збереження;

– прибережна держава здійснює контроль над континентальним шельфом, на який має суверенні права з метою його розвідки і розробки його природних ресурсів;

– держави, що не мають виходу до моря, мають право на доступ до моря і від нього з метою здійснення прав, передбачених у Конвенції.

Брюссельська конвенція про уніфікацію деяких правил щодо коносаменту – Гаазькі правила (1924 рік), зі змінами 1968 р. – Гаазько-Візбійські правила визначили, зокрема, що:

– перевізник і судно будуть у всіх випадках звільнятися від відповідальності за вантаж, якщо тільки позовні вимоги не були пред'явлені протягом року з моменту здачі вантажу або з дня, коли він повинен був бути зданий;

– загальна сума відшкодування повинна визначатися за цінами на такий вантаж, що існують у місці та в час, коли вантаж повинен бути вивантажений або занурений згідно з договором;

– коли застосовується контейнер, піддон чи будь-яке інше транспортне пристосування для збирання вантажів, кількість місць або одиниць вантажу, перераховане в коносаменті, якщо вантаж поміщений в таке пристосування, має розглядатися як одне місце або одиниця вантажу.

У 1977 році ухвалена *Конвенція ООН про морське перевезення вантажів – Гамбурзькі правила*. Вивчає відповідальність і обов'язки перевізника, вантажовідправника, правила оформлення транспортних документів, випадки виникнення вимог та скарг. У статтях конвенції, зокрема, зазначено, що:

– положення цієї Конвенції застосовуються незалежно від національної належності судна, перевізника, фактичного перевізника, вантажовідправника, вантажоодержувача чи іншої заінтересованої особи;

– положення цієї Конвенції не застосовуються до чартерів, однак, коли коносамент видається згідно з чартером, положення Конвенції застосовуються до такого коносаменту, якщо він регулює відносини між перевізником і власником коносаменту, які не є фрахтувальником;

– якщо договір передбачає перевезення вантажу декількома відвантаженнями протягом узгодженого періоду, положення Конвенції застосовуються до кожного відвантаження;

– відповідальність перевізника за збиток, що є результатом втрати або пошкодження вантажу, обмежується сумою, еквівалентною 835 розрахунковим одиницям за місце чи іншу одиницю відвантаження або 2,5 розрахункової одиниці за один кілограм ваги бруто втраченого або пошкодженого вантажу залежно від того, яка сума є більшою;

– відповідальність перевізника за затримку в здачі відповідно до положень статті 5 обмежується сумою, в 2,5 рази кратної фрахту, що підлягає сплаті за затриманий до здавання вантаж, але що не перевищує розміри фрахту, що підлягає сплаті на підставі договору морського перевезення;

– будь-який позов у зв'язку з перевезенням вантажів по цій Конвенції погашається давністю, якщо судовий чи арбітражний розгляд не було розпочато протягом двох років;

– термін позовної давності починається в день, коли перевізник здав вантаж або частину вантажу, або у випадках, якщо вантаж взагалі не був зданий, в останній день, коли вантаж повинен був бути зданий;

– будь-яка умова в договорі морського перевезення або коносаменті, або будь-якому іншому документі, що підтверджує договір морського перевезення, є абсолютно незначною у тій мірі, в якій воно прямо чи побічно суперечить з положеннями цієї Конвенції.

1.2.5. Міжнародне правове регулювання перевезень на внутрішньому водному транспорті

Основними організаціями у внутрішній водних перевезеннях на Євразійському континенті вважаються *Дунайська комісія*, створена 1948 року, а також *Центральна комісія судноплавства по Рейну*, створена 1918 році. Дунайська комісія, яка створена відповідно до Конвенції про режим судноплавства на Дунаї розробила уніфіковані правила плавання, які трансформувалися в *Основні положення плавання по Дунаю* (1970 рік), також ухвалила рекомендації з митного нагляду, уніфікації ветеринарного, фітосанітарного і санітарного контролю.

Братиславські угоди – основні документи, що визначають правовідносини придунайських вантажовласників та інших учасників процесу перевезення на річці Дунай. До складу цих угод уходять Міжнародні угоди про загальні умови перевезення вантажів, Угоди про міжнародні вантажні тарифи, Угоди про буксирування та надання допомоги під час аварій та за агентування.

Центральна комісія судноплавства по Рейну розробила *Конвенцію судноплавства по Рейну* (1831 року, зі змінами у Мангеймі, внесеними у 1868 році). Також було розроблено різні допоміжні регламенти, правила та положення щодо судноплавства, ліцензування та атестування, перевезення небезпечних вантажів по Рейну тощо. Мета Центральної комісії судноплавства по Рейну – це гарантування дотримання правил та принципів судноплавства по Рейну, організації митного, податкового та адміністративного забезпечення.

Оскільки європейське законодавство на внутрішніх водних шляхах стосувалося, передусім, судноплавства по Дунаю та Рейну, то з плином часу виникла потреба у його уніфікації. Цим зайнявся Комітет із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН. На сьогодні розроблено чимало складових Європейських правил судноплавства внутрішніми водними шляхами (майже 40 резолюцій та 6 конвенцій). Зокрема, *Європейську угоду про найважливіші внутрішні водні шляхи сполучення* підписало вже 17 держав, нею регулюється чимало питань з розвитку інфраструктури. Україна до неї приєдналася у 2010 році. Надалі було розроблено *Конвенцію ресстрації суден* та *Конвенцію про обмір суден внутрішнього плавання*, а також конвенції аналогічні морським. Останніми десятиліттями найважливішим завданням Комітету із внутрішнього транспорту Європейської економічної комісії ООН та створеної у його складі робочої групи, яка займається саме внутрішніми водними перевезеннями, була розробка та ухвалення Конвенції про договорів перевезення вантажів внутрішніми водними шляхами.

Ця робота була успішно завершена у 2001 році, із прийняттям *Будапештської конвенції про договір перевезення вантажів водними шляхами*. Якщо предметом договору перевезення внутрішніми водними шляхами є перевезення вантажу без перевантаження, як внутрішніми водними шляхами, так і шляхами, на які поширюється режим морського перевезення, ця Конвенція також застосовується до цього договору при дотриманні умови, що хоча б один із пунктів перевезення розташований на території держави учасниці Конвенції, за винятком тих випадків, коли був складений морський коносамент, або коли відстань, що треба буде пройти шляхами, на які поширюється режим морського перевезення, є довшою.

1.2.6. Міжнародне правове регулювання перевезень на залізничному транспорті

Ключовими організаціями залізничних перевезень у Євразії є: *Міжнародна рада залізниць* (заснована 1922 р.) – UIC; *Міжнародна асоціація залізничних конгресів* (заснована у 1885 році) – IRCA; *Міжнародний комітет залізничного транспорту* (заснований у 1902 році) – СІТ; *Організація співробітництва залізниць* (заснована у 1956 році) та ін.

Навчальне видання

ЛИТВИНЕНКО Сергій Леонідович
ГАБРИЄЛОВА Тетяна Юрївна
ЯНОВСЬКИЙ Петро Олександрович
НЕСТЕРЕНКО Галина Іванівна

ТРАНСПОРТНО-ЕКСПЕДИТОРСЬКА ДІЯЛЬНІСТЬ

Навчальний посібник
для студентів спеціальностей
7/8.07010102 «Організація перевезень і управління на транспорті
(за видами транспорту)» транспортних вищих навчальних закладів

2-ге видання, перероблене
і доповнене

Керівник видавничих проєктів: **Ястребов Андрій Олександрович**
Коректор: **Котенко Катерина Михайлівна**
Дизайн обкладинки: **Куташенко Валерій Сергійович**

Підписано до друку 09.11.2015.

Формат 60x84 1/16 Папір офсетний. Друк офсетний.
Гарнітура Times New Roman. Умовн. друк. аркушів – 10,7.
Обл.- вид. аркушів – 8,0. Тираж 300 прим.

ТОВ «Кондор Видавництво»
Свідоцтво серія А01 №176847 від 28.07.2010 р.
03067, м. Київ, вул. Гарматна, 29/31
тел./факс (044) 408-76-17, 408 76 25