

**УКРАЇНСЬКИЙ ДЕРЖАВНИЙ УНІВЕРСИТЕТ
ЗАЛІЗНИЧНОГО ТРАНСПОРТУ**

НАВЧАЛЬНО-НАУКОВИЙ ЦЕНТР ГУМАНІТАРНОЇ ОСВІТИ

**Кафедра правового забезпечення
та адміністрування транспортної діяльності**

**ПРАВОВЕ СУПРОВОДЖЕННЯ
ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ**

Конспект лекцій

Частина 2

Харків – 2023

Правове супроводження експедиторської діяльності: Конспект лекцій / К. В. Кім, С. М. Продащук, О. В. Ковальова, В. І. Шевченко. – Харків: УкрДУЗТ, 2023. – Ч. 2. – 70 с.

У конспекті лекцій розглянуто правове супроводження експедиторської діяльності при перевезеннях вантажів у внутрішньодержавному та міжнародному сполученнях різними видами транспорту відповідно до правових норм, зазначених в чинних нормативно-правових актах, претензійно-позовна робота на залізничному, автомобільному, авіаційному, річковому та морському транспорті при транспортно-експедиторській діяльності. Конспект лекцій може використовуватися як теоретичне джерело при вивченні організаційно-правових засад експедиторської діяльності на всіх видах транспорту загального користування як в межах України, так і при міжнародних перевезеннях.

Рекомендується для здобувачів першого (бакалаврського) рівня вищої освіти спеціальності 275.02 – Транспортні технології (на залізничному транспорті) для самостійного опрацювання матеріалу дисципліни «Правове супроводження експедиторської діяльності».

Іл.: 3, бібліогр.: 39 назв.

Конспект лекцій розглянуто та рекомендовано до друку на засіданні кафедри правового забезпечення та адміністрування транспортної діяльності 28 квітня 2023 р., протокол № 5.

Рецензент

доц. Г. В. Шаповал

ЗМІСТ

Вступ.....	4
Тематичний план навчальної дисципліни.....	5
10 Транзитні перевезення по території України.....	7
11 Транспортна документація при здійсненні міжнародних перевезень.....	15
12 Документальне оформлення послуг при автомобільних і залізничних вантажних перевезеннях в Європі.....	26
13 Стивідорні і тальманські операції. Проформи стивідорного контракту.....	40
14 Претензійно-позовна робота в ТЕД.....	49
15 Пред'явлення претензій і позовів на залізничному, автомобільному, авіаційному, річковому та морському транспорті.....	56
Список літератури.....	67

ВСТУП

Відносини між транспортно-експедиторськими фірмами, власниками вантажу, а також перевізниками будуються на договірній основі. Характер цих договірних відносин визначається насамперед суб'єктивним складом правовідносин і видами транспортних послуг, що надаються.

Здобувачу вищої освіти для виконання в майбутньому своїх професійних обов'язків важливо знати та використовувати нормативно-правову базу з питань нормативно-правових відносин між учасниками транспортного процесу при експедиторській діяльності при перевезеннях різними видами транспорту у внутрішньому і міжнародному сполученні, вмінні оформлювати супровідні документи при перевезеннях вантажу, мати уявлення про відповідальність клієнта (вантажовідправника), перевізника і транспортного експедитора за різні порушення умов договору експедирування і перевезення вантажів, а також про правові основи організації міжнародної доставки та претензійно-позовної роботи.

В основу побудови змісту конспекту лекцій покладено програму навчальної дисципліни «Правове супроводження експедиторської діяльності». Конспект лекцій надає можливість отримати вміння та навички для самостійного вирішення питань у сфері правового супроводження транспортного експедирування, а також узагальнює теоретичні, практичні та методичні положення щодо вирішення завдань у даній галузі.

Конспект лекцій може використовуватись здобувачами вищої освіти різних форм здобуття за спеціальністю 275.02 «Транспортні технології (на залізничному транспорті)» для самостійного опрацювання матеріалу дисципліни «Правове супроводження експедиторської діяльності».

Тематичний план навчальної дисципліни
«Правове супроводження експедиторської діяльності»

Теми та підтеми лекцій	Години
<p>ЛЕКЦІЯ 10. Транзитні перевезення по території України</p> <p><i>10.1 Закон України «Про транзит вантажів»</i></p> <p><i>10.2 Транзит вантажів у прямому та змішаному (комбінованому) сполученні</i></p> <p><i>10.3 Залізнична накладна (СМГС)</i></p> <p><i>10.4 Транзит вантажів автомобільним і авіаційним транспортом</i></p>	2 год
<p>ЛЕКЦІЯ 11. Транспортна документація при здійсненні міжнародних перевезень</p> <p><i>11.1 Правове регулювання міжнародних перевезень</i></p> <p><i>11.2 Товарно-транспортні документи у міжнародному сполученні</i></p> <p><i>11.3 Міжнародна автомобільна накладна (CMR).</i></p> <p><i>11.4 Міжнародні перевезення з використанням книжки МДП</i></p>	2 год
<p>ЛЕКЦІЯ 12. Документальне оформлення послуг при автомобільних і залізничних вантажних перевезеннях в Європі</p> <p><i>12.1 Документальне оформлення послуг при автомобільних перевезеннях в Європі</i></p> <p><i>12.2 Документальне оформлення послуг при залізничних вантажних перевезеннях в Європі</i></p> <p><i>12.3 Міжнародні експедиторські асоціації України</i></p>	2 год

<p>ЛЕКЦІЯ 13. Стивідорні і тальманські операції.</p> <p>Проформи стивідорного контракту</p> <p><i>13.1 Стивідорне обслуговування</i></p> <p><i>13.2 Тальманське обслуговування</i></p> <p><i>13.3 Стивідорний контракт</i></p>	2 год
<p>ЛЕКЦІЯ 14. Претензійно-позовна робота в ТЕД</p> <p><i>14.1 Пред'явлення претензій за договорами перевезення</i></p> <p><i>14.2 Пред'явлення позовів за договорами перевезення</i></p>	2 год
<p>ЛЕКЦІЯ 15. Пред'явлення претензій і позовів на залізничному, автомобільному, авіаційному. річковому та морському транспорті</p> <p><i>15.1 Порядок пред'явлення претензій і позовів на залізничному транспорті</i></p> <p><i>15.2 Порядок пред'явлення претензій і позовів на автомобільному транспорті</i></p> <p><i>15.3 Порядок пред'явлення претензій і позовів на авіаційному транспорті</i></p> <p><i>15.4 Претензії та позови на річковому і морському транспорті</i></p>	2 год

ЛЕКЦІЯ 10. Транзитні перевезення по території України

План лекції

10.1 Закон України «Про транзит вантажів».

10.2 Транзит вантажів у прямому та змішаному (комбінованому) сполученні.

10.3 Залізнична накладна (СМГС).

10.4 Транзит вантажів автомобільним і авіаційним транспортом.

10.1 Закон України «Про транзит вантажів»

У Законі України «Про транзит вантажів» визначено правові засади організації та здійснення транзиту вантажів авіаційним, залізничним, морським і річковим транспортом по території України.

У статті 1 Закону «Про транзит вантажів» наведено визначення термінів:

- **транзит вантажів** – перевезення транспортними засобами транзиту транзитних вантажів під митним контролем через територію України між двома пунктами або в межах одного пункту пропуску через державний кордон України;

- **транзитні послуги (роботи)** – безпосередньо пов'язана з транзитом вантажів підприємницька діяльність учасників транзиту, що здійснюється в межах договорів (контрактів) перевезення, транспортного експедирування, доручення, агентських угод тощо;

- **учасники транзиту** – вантажовласники та суб'єкти підприємницької діяльності (перевізники, порти, станції, експедитори, морські агенти, декларанти та інші), які у встановленому порядку надають (виконують) транзитні послуги (роботи) [13].

Транзитними вантажами є насипні, наливні, навалочні, штучні, тарно-штучні товари, вантажобагаж, що прийняті до перевезення згідно з

договором (контрактом). Такі вантажі, а також транспортні засоби транзиту і контейнери вважаються прохідними через територію України у разі, якщо проходження цих вантажів із перевантаженням, складуванням, подрібненням на партії, зміною транспортного засобу транзиту чи без таких операцій є частиною повного маршруту перевезення, що розпочинається і закінчується за межами території України (ст. 5 Закону) [13].

10.2 Транзит вантажів у прямому та змішаному (комбінованому) сполученні

Транзит вантажів може здійснюватися у прямому або змішаному (комбінованому) сполученні. У прямому сполученні транзит вантажів передбачає їх транспортування одним видом транспорту без перевантаження на інший. У змішаному сполученні транзит вантажів може бути пов'язаний з їх перевантаженням з одного виду транспорту на інший, переробленням, сортуванням, пакуванням, обмірюванням, накопиченням, формуванням або подрібненням партій транзитного вантажу, тимчасовим зберіганням тощо. Такі операції здійснюються в зонах митного контролю виключно за вибором вантажовласника (уповноваженої ним особи).

Транзит вантажів у прямому сполученні передбачає їх перевезення за єдиним транспортним документом протягом усього шляху слідування (ст. 4 Закону) [15].

Транзит вантажів супроводжується товарно-транспортною накладною, складеною мовою міжнародного спілкування. Залежно від обраного виду транспорту такою накладною може бути:

- авіаційна вантажна накладна (Air Waybill),
- міжнародна автомобільна накладна (CMR),
- накладна УМВС (СМГС),
- накладна ЦІМ (СІМ),

- накладна ЦІМ/УМВС (СІМ/SMGS, ЦІМ/СМГС),
- коносамент (Bill of Lading).

Крім цього, транзит вантажів може супроводжуватися (за наявності):

- рахунком-фактурою (Invoice) або іншим документом, що вказує вартість товару,
- пакувальним листком (специфікацією),
- вантажною відомістю (Cargo Manifest),
- книжкою МДП (Carnet TIR),
- книжкою АТА (Carnet ATA) [15].

При декларуванні транзитних вантажів відповідно до митного законодавства України до органів доходів і зборів подається вантажна митна декларація (ВМД) або накладна УМВС (СМГС), накладна ЦІМ (СІМ), накладна ЦІМ/УМВС (СІМ/SMGS, ЦІМ/СМГС), книжка МДП (Carnet TIR), книжка АТА (Carnet ATA), необхідні для здійснення митного контролю.

Авіаційна вантажна накладна (Air Waybill) являє собою комплект документів, що складається з трьох примірників (оригіналів) і дев'яти копій (якщо це типова авіаційна вантажна накладна) або трьох примірників і від шести до одинадцяти копій (якщо це основна авіаційна вантажна накладна) (рисунок 10.1). Авіаційна вантажна накладна може бути як авіаційна вантажна накладна авіаперевізника, так і нейтральна авіаційна вантажна накладна [19].

Три примірники авіаційної вантажної накладної (незалежно від кількості копій) мають однакову юридичну силу і призначаються:

- оригінал 1 (For Issuing Carrier) – для перевізника, якому належить оформлена авіаційна вантажна накладна (колір – зелений). Залишається у перевізника, що видав авіаційну вантажну накладну, слугуватиме для проведення розрахунків і є документальним свідченням підписання перевізником і вантажовідправником договору перевезення вантажу;

Shipper's Name and Address		Shipper's Account Number		Not Negotiable Air Waybill			
				Issued by			
				Copies 1, 2 and 3 of this Air Waybill are originals and have the same validity.			
Consignee's Name and Address		Consignee's Account Number		It is agreed that the goods described herein are accepted in apparent good order and condition (except as noted) for carriage SUBJECT TO THE CONDITIONS OF CONTRACT ON THE REVERSE HEREOF. ALL GOODS MAY BE CARRIED BY ANY OTHER MEANS INCLUDING ROAD OR ANY OTHER CARRIER UNLESS SPECIFIC CONTRARY INSTRUCTIONS ARE GIVEN HEREON BY THE SHIPPER, AND SHIPPER AGREES THAT THE SHIPMENT MAY BE CARRIED VIA INTERMEDIATE STOPPING PLACES WHICH THE CARRIER DEEMS APPROPRIATE. THE SHIPPER'S ATTENTION IS DRAWN TO THE NOTICE CONCERNING CARRIER'S LIMITATION OF LIABILITY. Shipper may increase such limitation of liability by declaring a higher value for carriage and paying a supplemental charge if required.			
Issuing Carrier's Agent Name and City		Accounting Information					
Agent's IATA Code		Account No.					
Airport of Departure (Addr. of First Carrier) and Requested Routing				Reference Number		Optional Shipping Information	
To	By First Carrier	Routing/destination	To	By	To	By	
Airport of Destination				Amount of Insurance		Declared Value for Carriage	
				INSURANCE - If Carrier offers insurance, and such insurance is requested in accordance with conditions thereof, indicate amount to be insured in figures in box marked "Amount of Insurance"		Declared Value for Customs	
Handling Information				SC1			
No. of Pieces RCP	Gross Weight	Rate Class Commodity Item No.	Chargeable Weight	Rate / Charge	Total	Nature and Quantity of Goods (incl. Dimensions or Volume)	
Prepaid		Weight Charge		Collect		Other Charges	
Valuation Charge		Tax		Total Other Charges Due Agent		Shipper certifies that the particulars on the face hereof are correct and that insofar as any part of the consignment contains dangerous goods, such part is properly described by name and is in proper condition for carriage by air according to the applicable Dangerous Goods Regulations.	
Total Other Charges Due Carrier		Total Prepaid		Total Collect		Signature of Shipper or his Agent	
Currency Conversion Rates		CC Charges in Dest. Currency		Executed on (date)		at (place)	
For Carrier's Use only at Destination		Charges at Destination		Total Collect Charges		Signature of Issuing Carrier or its Agent	

ORIGINAL 3 (FOR SHIPPER)

Рисунок 10.1 – Авіаційна вантажна накладна

- оригінал 2 (For Consignee) – для вантажоодержувача (колір – рожевий). Відправляється разом з вантажем до пункту призначення і видається вантажоодержувачу при одержанні ним вантажу;

- оригінал 3 (For Shipper) – для вантажовідправника (колір – блакитний). Видається вантажовідправнику і є доказом прийняття вантажу перевізником для транспортування [19].

У разі транзиту вантажів залізничним транспортом до органів доходів і зборів на дільницях, на які поширюється сфера застосування Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ), подається накладна ЦІМ (СІМ). У разі транзиту вантажів залізничним транспортом на інших дільницях до органів доходів і зборів подається накладна УМВС (СМГС) або накладна ЦІМ/УМВС (СІМ/СМГС, ЦІМ/СМГС), що містить відомості, необхідні для здійснення митного контролю.

10.3 Залізнична накладна (СМГС)

Залізнична накладна (СМГС) – основний перевізний документ установлені форми, відповідно оформлений і наданий залізниці відправником разом з вантажем (рисунок 10.2). Накладна є формою обов'язкової двосторонньої письмової угоди про перевезення вантажу, яка укладається відправником і залізницею на користь третьої сторони – вантажоодержувача. Накладна одночасно є договором на заставу вантажу для забезпечення гарантії, внесення належної провізної плати та інших платежів за перевезення. Накладна супроводжує вантаж на всьому шляху перевезення до станції призначення.

Накладна складається з листів:

1 – оригінал накладної, він супроводжує відправлений вантаж до станції призначення і видається одержувачу разом з листом повідомлення про прибуття вантажу і вантажем;

2 – дорожня відомість, супроводжує відправлення до станції призначення і залишається на залізниці призначення;

3 – дублікат накладної, що видається відправнику після укладення договору перевезення;

4 – лист видачі вантажу, супроводжує відправлення до станції призначення і залишається на залізниці призначення;

5 – лист повідомлення про прибуття вантажу, супроводжує відправлення до станції призначення і видається одержувачу разом з оригіналом накладної при отриманні вантажу [22].

Рисунок 10.2 – Залізнична накладна (СМГС)

Одночасно з пред'явленням вантажу до перевезення відправник для кожного відправлення повинен надати станції відправлення правильно заповнену і підписану накладну. Накладна має бути заповнена в суворій відповідності з Поясненнями щодо заповнення накладної СМГС (Правила перевезення вантажів розділ 4, додаток 12.5) [18].

У внутрішніх правилах, що діють на залізниці відправлення, може передбачатися складання необхідної кількості додаткових примірників

дорожньої відомості станцією відправлення, а також іншу кількість додаткових примірників дорожньої відомості для дороги відправлення.

Листи 1, 2, 4 і 5 накладної супроводжують вантаж до станції призначення. Лист 3 накладної (дублікат накладної) повертається відправнику після укладення договору перевезення. Цей лист не має сили оригіналу накладної (листа 1 накладної).

10.4 Транзит вантажів автомобільним і авіаційним транспортом

У разі транзиту вантажів автомобільним транспортом до органів доходів і зборів подається вантажна митна декларація (ВМД) або книжка МДП (Carnet TIR).

Декларування транзиту вантажів, що переміщуються авіаційним транспортом, здійснюється за авіаційною вантажною накладною (Air Waybill) та/або вантажною відомістю (Cargo Manifest) з поданням органам доходів і зборів вантажної митної декларації. У разі транзиту вантажу в межах одного пункту пропуску вантажна митна декларація не подається.

Декларування транзитних вантажів, що переміщуються морським і річковим транспортом, відповідно до вимог законодавства України здійснюється за поданням органам доходів і зборів коносаменту (BILL of Lading) та вантажної митної декларації.

На товари (крім підакцизних), що переміщуються транзитом морським і річковим транспортом у контейнерах та під час зберігання залишаються в межах одного пункту пропуску чи зони митного контролю морського порту, вантажна митна декларація не подається [15].

Митне оформлення транзиту підакцизних вантажів будь-яким видом транспорту, крім транзиту вантажів авіаційним транспортом у межах

одного пункту пропуску, провадиться виключно за умови подання органам доходів і зборів вантажної митної декларації (ВМД).

Службовим особам спеціально уповноважених органів виконавчої влади, які здійснюють контроль транзитних вантажів, забороняється вимагати від учасників транзиту іншої документації транзиту вантажів, крім визначеної частиною першою цієї статті та міжнародними договорами України (ст.6 Закону) [15].

Транзитні послуги (роботи) призначаються для споживання та використання за межами митної території України і надаються (виконуються) на підставі відповідних дво- чи багатосторонніх договорів (контрактів) між учасниками транзиту. Договори (контракти) про надання (виконання) транзитних послуг (робіт) укладаються як між резидентами і нерезидентами, так і між самими резидентами і нерезидентами, які вільно обирають комплекс транзитних послуг (робіт), їх надавачів (виконавців), а також засоби транзиту залежно від умов перевезень.

Питання для самоконтролю

- 1 Дайте визначення терміну транзит вантажів.
- 2 Дайте визначення терміну транзитні послуги (роботи).
- 3 Назвіть учасників транзиту.
- 4 Яка накладна подається у разі транзиту вантажів залізничним транспортом?
- 5 Яка накладна подається у разі транзиту вантажів автомобільним транспортом?
- 6 За якою накладною здійснюється декларування транзиту вантажів, що переміщуються авіаційним транспортом?
- 7 За якою накладною здійснюється декларування транзиту вантажів, що переміщуються морським і річковим транспортом?

ЛЕКЦІЯ 11. Транспортна документація при здійсненні міжнародних перевезень

План лекції

11.1 Правове регулювання міжнародних перевезень.

11.2 Товарно-транспортні документи у міжнародному сполученні.

11.3 Міжнародна автомобільна накладна (CMR).

11.4 Міжнародні перевезення з використанням книжки МДП.

11.1 Правове регулювання міжнародних перевезень

Залежно від виду транспорту міжнародні перевезення регулюються такими конвенціями та угодами:

Морські перевезення:

1 Міжнародна конвенція про уніфікацію деяких правил про коносамент (Брюссельська конвенція) 1924 р. або Гаазькі правила;

2 Конвенція Організації Об'єднаних Націй про морське перевезення вантажів 1978 р. або «Гамбурзькі правила»;

3 Конвенція Організації Об'єднаних Націй про договори повністю або частково морського міжнародного перевезення вантажів 2008 р. (Роттердамські правила).

Повітряний транспорт:

1 Варшавська конвенція для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень 1929 р.

2 Конвенція для уніфікації деяких правил міжнародних повітряних перевезень (Монреальська конвенція) 1999 р.

Автомобільний транспорт:

Конвенція про договір міжнародного перевезення вантажів автомобільним транспортом (КДПН) 1956 р.

Залізничний транспорт:

1 Конвенції про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) від 9 травня 1980 р.;

2 Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) 1951 р.

Кожен документ встановлює відповідальність перевізника за вантаж, що ним перевозиться, але при цьому визначає, що вина перевізника має бути встановлена і доведена, а також задає обмеження цієї відповідальності.

Правове регулювання міжнародних перевезень здійснюється переважно нормами міжнародних договорів як багатосторонніх, так і значної кількості двосторонніх і нормами національного законодавства. Іноді використовують міжнародні звичаї.

Договір міжнародного перевезення – це договір про перевезення вантажів, пасажирів та їхнього багажу між двома й більше державами, що здійснюється за умовами, встановленими міжнародними угодами.

Міжнародні угоди в галузі перевезень містять вимоги до документації, визначають порядок приймання вантажу для перевезення і видавання його в пункті призначення, умови відповідальності сторін, процедуру подання позовів тощо [27].

Дійсним вважається перевезення, стосовно якого уклали договір міжнародного перевезення з видачею необхідного транспортного документа.

Сторони договору міжнародного перевезення: перевізник та відправник.

У зовнішньоекономічній діяльності використовуються товаросупроводжувальні документи й документи, покликані спростити процедури міжнародного перевезення вантажів. Уніфікацією таких документів займається Міжнародна торговельна палата й Комітет зі спрощення процедур міжнародної торгівлі (SITRO) [14].

11.2 Товарно-транспортні документи у міжнародному сполученні

До товарно-транспортних документів у міжнародному сполученні відносять:

- декларацію відправника небезпечних вантажів;
- авіаційну вантажну накладну (Air Waybill);
- міжнародну автомобільну накладну (CMR);
- залізничну накладну СМГС (накладну УМВС);
- коносамент (Bill of Lading);
- накладну ЦИМ (CIM);
- вантажну відомість (Cargo Manifest).

При перевезеннях вантажів використовується така основна товаросупроводжувальна документація.

Рахунок-фактура (invoice) – комерційний рахунок за постачальні товари, що складається в усіх випадках при відправленні вантажу.

Інвойс (іншими словами рахунок-фактура, англ. Invoice, франц. Facture, нем. Rechnung, італ. Fatture) – в міжнародній комерційній практиці документ, що надається продавцем покупцеві і містить перелік товарів, їх кількість і ціну, за якою вони поставлені покупцеві, формальні особливості товару (колір, вага ті інші), умови поставки і відомості про відправника та одержувача. Виписка інвойсу свідчить про те, що (крім випадків, коли поставка здійснюється за передоплатою) у покупця з'являється обов'язок оплати товару відповідно до вказаних умов, а також про те, що товар відвантажений відповідно до умов поставки [24].

Затвердженої форми рахунку-фактури і вимог щодо його заповнення законодавством України не передбачено.

Консульські рахунки-фактури (consular invoice) – копії рахунку-фактури мовою країни транзиту або призначення, які звичайно потрібні для експортних вантажів. Потреба в таких документах виникає внаслідок

язикових труднощів. Кожна країна може вимагати адекватні копії рахунку-фактури своєю мовою. Країна-імпортер вимагає, щоб рахунки-фактури були санкціоновані в її консульських відділах країни-експортера [24].

Гігієнічний сертифікат (сертифікати аналізів) (certificate of analysis) потрібно на товари, що можуть завдати шкоди здоров'ю людини. Конкретний перелік таких товарів у різних країнах може бути різним, однак існують певні види товарів, на які такий сертифікат потрібно в обов'язковому порядку. Відповідно до українського законодавства перелік товарів, для здійснення доставки яких необхідний гігієнічний сертифікат і сертифікати різних аналізів (хімічних, мікробіологічних, фізико-хімічних і т. п.), містить у собі такі товари:

- харчова сировина, продукти харчування, харчові добавки, консерванти, матеріали й вироби з них, що контактують із харчовими продуктами;

- товари для дітей: гри й іграшки, одяг, у тому числі постільна білизна, книги й навчальні посібники, меблі, коляски, ранці; штучні, полімерні й синтетичні матеріали речовини для виготовлення товарів дитячих асортиментів;

- матеріали, обладнання, речовини, які застосовуються в практиці господарсько-питного водопостачання;

- парфюмерно-косметичні товари;

- хімічна й нафтохімічна продукція виробничого призначення, товари побутової хімії, кошти хімізації сільського господарства, у тому числі мінеральні добрива;

- полімерні й синтетичні матеріали, призначені для застосування в будівництві, на транспорті, виготовлення меблів й інших предметів домашнього побуту; хімічні волокна, нитки; текстильні, швейні й трикотажні матеріали, що містять хімічні волокна й текстильні допоміжні речовини; штучні й синтетичні шкіри й текстильні матеріали для взуття;

– продукція машинобудування й приладобудування виробничого й побутового призначення;

– вироби, що контактують зі шкірою людини.

Ветеринарний сертифікат повинен містити такі дані:

– найменування відправника вантажу й вантажоодержувача;

– вага вантажу й кількість ГМ;

– найменування організації, що видала сертифікат;

– опис вантажу;

– умови зберігання й перевезення вантажу [24].

Під час перевезення небезпечних, негабаритних або великовагових вантажів потрібні документи, визначені відповідними угодами й правилами.

Сертифікат на небезпечні вантажі (certificate of dangerous goods) – це свідоцтво транспортної організації про те, що НВ оголошений правильно. Сертифікат підтверджує, що:

– зміст даного відправлення повністю й правильно описано точним технічним найменуванням;

– вантаж упакований з урахуванням властивостей вантажу так, що є безпечним у звичайних умовах перероблення й перевезення;

– вантаж маркірований й упакований відповідно до вимог у відношенні НВ.

Пакувальний аркуш (packing list) – один з основних товаросупроводжувальних документів, що містить перелік всіх видів і сортів товарів, що перебувають у кожному товарному місці. Пакувальний аркуш звичайно міститься у спеціально пристосованій кишені на упаковці.

Пакувальний аркуш містить такі дані:

– кількість кожного сорту товару (од. в упаковці);

– номер упакування (місця).

Пакувальний аркуш необхідний у випадках, коли одне упакування містить різні за асортиментом товари, і використовується як доповнення до рахунку-фактури, коли відправляється велика кількість найменувань товарів або коли кількість, маса або вміст кожного індивідуального місця різні.

Пакувальний аркуш і рахунок-фактура мають практично однаковий зміст, але в пакувальному аркуші не вказують ціни [24].

11.3 Міжнародна автомобільна накладна (CMR)

Для міжнародних перевезень використовується товарно-транспортна накладна особливої, міжнародної форми (CMR). Використання накладної типової форми CMR у міжнародних перевезеннях засноване на Конвенції про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів (КДПВ). Конвенція встановлює правові взаємовідносини між вантажовідправником і вантажоодержувачем при міжнародних автомобільних перевезеннях вантажів. Положення КДПВ застосовуються до будь-якого договору дорожнього перевезення вантажів, що передбачає винагороду, з використанням транспортних засобів, у випадку, якщо місця вантаження вантажу і доставки вантажу, вказані в контракті, розміщені на території двох різних країн, з яких принаймні одна є учасницею КДПВ. Дія Конвенції поширюється на широке коло країн, серед яких країни-члени ЄС, країни-члени Європейської Економічної Зони, країни пострадянського простору [27].

Відповідно до вимог глави III КДПВ накладна CMR складається в трьох примірниках, підписаних відправником і перевізником:

- перший примірник накладної передається відправникові;
- другий супроводжує вантаж;
- третій залишається у перевізника [30].

Окремі країни вимагають додатковий примірник для тарифного контролю. Якщо вантаж везуть кілька машин, або в одній машині – кілька різних вантажів, кількість примірників документів визначається числом машин або видів вантажу. Перевезення небезпечних вантажів має відобразитися в накладній: згадується вид небезпеки і заходи безпеки.

Міжнародна транспортна накладна CMR містить типові дані – інформацію про відправника та перевізника, місці прийняття вантажу та адресу його доставки з найменуванням одержувача. Крім того, вказується характер вантажу і його упакування, пов'язані з перевезенням платежі (митні та інші), інструкції по проходженню митниці. Якщо на вантаж оформляється накладна CMR, бланк може також містити вказівки про заборону перевантаження, вартість вантажу, суму оплати під час здавання вантажу, а також інструкції про страхування вантажу, очікуваний термін перевезення і список документів, отриманих перевізником.

11.4 Міжнародні перевезення з використанням книжки МДП

Під егідою ООН у 1975 р. Європейська економічна комісія затвердила Конвенцію міжнародних державних перевезень (МДП) яка набрала чинності в 1978 р. Система митних перевезень призначена для максимального спрощення перевезень вантажів під митним контролем у міжнародному торговельному обороті і забезпечення державами – учасницями Конвенції гарантій транзиту. На сьогодні це найдосконаліша система перевезень [27].

Дія Конвенції МДП поширюється на перевезення товарів, які виконуються без проміжного перевантаження останніх, з митниці відправлення в митницю призначення транспортними засобами, зчепами дорожніх транспортних засобів або в контейнерах з перетином одного чи декількох кордонів за умови, що все МДП чи його частина від початку й до

кінця здійснюється автомобільним транспортом. Перевезення на умовах МДП може здійснюватися через декілька митниць відправлення і митниць призначення і не буде перевищувати чотирьох (потребує спеціального дозволу). За відсутності особливого дозволу, митниці відправлення мають знаходитись в одній країні, а митниці призначення – не більше, ніж у двох.

Книжка МДП (CARNET TIR) є документом гарантії доставлення товару до митниці призначення та сплати митних зборів та платежів за товар у разі його недоставляння (рисунок 11.1). Держатель книжки МДП – юридична або фізична особа, яка допущена до виконання перевезень на умовах Конвенції МДП у порядку, передбаченому національним законодавством країни, де зареєстрований перевізник, і яка придбала право користування книжкою МДП у гарантійному об'єднанні [16].

Книжка МДП може бути використана для перевезення за умови, що товари перевозяться транспортними засобами за наявності Свідоцтва про допущення дорожнього транспортного засобу до перевезення вантажів під митними печатками та пломбами (крім перевезень великовагових чи громіздких вантажів), а товари, що перевозяться в контейнерах, – Свідоцтва про допущення контейнера до перевезення вантажів з митною печаткою та пломбами за типами конструкції або Свідоцтва про допущення контейнера до перевезення вантажів з митними печатками та пломбами, виданого на будь-якому етапі після виготовлення контейнера.

Товари, що перевозяться на умовах Конвенції МДП запломбованими транспортними засобами, зчепами транспортних засобів або в запломбованих контейнерах зазвичай звільняються від митного огляду в проміжних митницях і митне оформлення їх здійснюється першочергово у спрощеному порядку.

Книжка МДП складається з чотирьох сторінок обкладинки, невідривного листка N1/N2 жовтого кольору й невідривного корінця N1/N2 жовтого кольору, відривних листків N1 білого кольору й

невідривних корінців N1 білого кольору, відривних листків N2 зеленого кольору (включаючи їх відривні частини з графами 18 – 28) і невідривних корінців N2 зеленого кольору, а також бланка Протоколу книжки МДП (Proces-verbal de constat) жовтого кольору. Відривні листки N1 і N2 та невідривні корінці N1 і N2 використовуються в кожній країні (відправлення, транзиту й призначення) у різних комбінаціях. Здебільшого книжки МДП складаються з 4, 6, 14 або 20 листків і призначені для застосування при перевезенні товарів через території декількох держав.

Книжка МДП друкується французькою мовою, за винятком першої (титульної) сторінки обкладинки, яка друкується англійською та французькою мовами, і невідривного листка N1/N2 та Правил користування книжкою МДП на третій сторінці обкладинки, що друкуються англійською мовою, або мовою держави – учасниці Конвенції МДП. Крім того, до книжки МДП можуть бути додані додаткові аркуші з перекладом друкованого тексту мовами держав – учасниць Конвенції МДП [16].

Гарантійне об'єднання встановлює строк дії книжки МДП, який не може бути продовжений. Якщо книжка МДП була прийнята до оформлення митницею відправлення в останній день строку її дії чи до цієї дати, то вона є дійсною до завершення перевезення на умовах Конвенції МДП.

Одна книжка МДП може оформлюватись як на один транспортний засіб, так і на зчеп транспортних засобів або на декілька контейнерів, навантажених на один транспортний засіб чи на зчеп транспортних засобів (у цьому разі вантажний маніфест книжки МДП має містити дані про вміст кожного транспортного засобу або кожного контейнера). Книжка МДП є документом, який підтверджує гарантії доставки вантажу в митницю призначення, оплату митних платежів і вміщує інформацію про перевізника і вантаж.

CARNET TIR *

6 volets

MX51000000

1. Valable pour prise en charge par le bureau de douane de départ jusqu'au 16/11/2007 inclus
Valid for the acceptance of goods by the Customs office of departure up to and including

2. Délivré par TIR TRAINING ASSOCIATION 091
Issued by
Landstrasse 6, 3000 Bern, Switzerland

3. Titulaire TIR International Transport Operators
Holder
16 Chemin de la Voie Creuse
CH - 1211, Switzerland
CHE/091/4898
(nom de l'association émettrice / name of issuing association)
(numéro d'identification, nom, adresse, pays / identification number, name, address, country)

4. Signature du délégué de l'association émettrice et cachet de cette association:
Signature of authorized official of the issuing association and stamp of that association:

5. Signature du secrétaire de l'organisation internationale:
Signature of the secretary of the international organization:

6. Pays de départ SWITZERLAND (CHE)
Country/Countries of departure (!)

7. Pays de destination SLOVENIA (SVN)
Country/Countries of destination (!)

8. No(s) d'immatriculation du (des) véhicule(s) routier(s) (!)
Registration No(s), of road vehicle(s) (!)
GE 765891

9. Certificat(s) d'agrément du (des) véhicule(s) routier(s) (No et date) (!)
Certificate(s) of approval of road vehicle(s) (No. and date) (!)
141500-027-119/2007

10. No(s) d'identification du (des) conteneur(s) (!)
Identification No(s), of container(s) (!)

11. Observations diverses
Remarks

12. Signature du titulaire du carnet:
Signature of the carnet holder

(!) Biffer la mention inutile.
Strike out whichever does not apply.

* Voir annexe 1 de la Convention TIR, 1975, élaborée sous les auspices de la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe.
* See annex 1 of the TIR Convention, 1975, prepared under the auspices of the United Nations Economic Commission for Europe.

Рисунок 11.1 – Книжка МДП (CARNET TIR)

Книжка МДП заповнюється її власником або митним брокером та повинна вміщувати таку кількість відривних аркушів, яка необхідна для здійснення даного перевезення з розрахунку – по два-три аркуші на кожну митницю відправлення та призначення і по два аркуші на кожну проміжну митницю [16].

В кожній країні використовується комплект з двох відривних аркушів книжки МДП.

На кожен дорожній транспортний засіб або контейнер складається одна книжка МДП.

Питання для самоконтролю

- 1 Дайте визначення договору міжнародного перевезення.
- 2 Назвіть сторони договору міжнародного перевезення.
- 3 Перерахуйте товарно-транспортні документи у міжнародному сполученні.
- 4 Дайте визначення рахунку-фактури (invoice).
- 5 У яких випадках потрібен гігієнічний сертифікат?
- 6 Яка товарно-транспортна накладна використовується для міжнародних перевезень?
- 7 У скількох примірниках складається накладна CMR?
- 8 Як оформлюється Книжка МДП?

ЛЕКЦІЯ 12. Документальне оформлення послуг при автомобільних і залізничних вантажних перевезеннях в Європі

План лекції

12.1 Документальне оформлення послуг при автомобільних перевезеннях в Європі.

12.2 Документальне оформлення послуг при залізничних вантажних перевезеннях в Європі.

12.3 Міжнародні експедиторські асоціації України.

12.1 Документальне оформлення послуг при автомобільних перевезеннях в Європі

Європа – один із пріоритетних міжнародних напрямків для транспортно-логістичних компаній України. Можливість швидкого доставляння товарів у будь-яку точку Європейського Союзу асоціюється з комерційною вигодою та стабільним розвитком виробничого чи торговельного підприємства. Основні види вантажоперевезень здійснюються автомобільним, повітряним, морським транспортом.

Автомобільні вантажні перевезення в Європі є найбільш затребуваним і популярним способом доставляння товарів до пункту призначення. Головною перевагою автомобільних перевезень є можливість доставити вантаж у форматі від дверей до дверей, чому сприяє розгалужена мережа дорожнього сполучення. Оптимальний маршрут та режим руху розробляється для кожної вантажівки або автопоїзда індивідуально, що дає змогу вибирати обґрунтовані, економічно вигідні рішення.

Щоб виконувати міжнародні рейси, компанія-перевізник має отримати відповідну ліцензію. Ліцензія дає право транспортним засобам з

товаром пересуватися територією країн Європейського Союзу в рамках транзитного перетину або двосторонніх перевезень. Порядок видання ліцензій визначено Регламентом Парламенту Європи та Радою ЄС. Номер документа, підписаного 21 жовтня 2009, 1072/2009 [35].

У документі викладено правила доступу на ринок міжнародних вантажних перевезень. Ліцензія діє на строк до 10 років. Ліцензія – обов'язковий документ, наявність якого контролюється представниками компетентних органів. Якщо автомобільні вантажні перевезення в Європі виконуються без дозвільних документів, компанії-перевізнику загрожує великий штраф, розмір якого може досягати 15 тис. євро.

Щоб здійснювати міжнародні рейси, потрібно дотримуватись вимог, що діють у країнах ЄС. Правила перевезення вантажів у Європі на вантажному автомобілі передбачають наявність у водія пакету супровідної документації:

Документи, що підтверджують право керувати транспортним засобом (техпаспорт, посвідчення водія).

Товарно-транспортна накладна за формою CMR. Це документ, який регламентує договірні відносини, що виникають у процесі міжнародних перевезень вантажів автотранспортом. CMR виписується для підтвердження укладення договору перевезення, який визначає відповідальність відправника, перевізника та одержувача товару. Папір заповнюється відправником вантажу за зразком, представленим співробітниками транспортної компанії, підтверджує факт наявності договору на транспортування вантажу [35].

Документ митного транзиту TIR. Це митний вантажосупровідний документ, який дає право перевозити вантажі через кордон держав в опломбованих митницею кузовах автомобілів чи контейнерах за спрощених митних процедур. Документ покриває автомобільні й залізничні перевезення вантажів (які здійснюються в автофургонах,

трейлерах, напівтрейлерах і контейнерах) між державами, які визнають Митну конвенцію про міжнародні перевезення з застосуванням книжки МДП 1959 і 1975 рр. Всі автомобільні транспортні засоби повинні мати відповідні дозволи компетентних органів на їхнє використання, які видаються вповноваженими органами країни. Оформляються у вигляді книжки з відривними аркушами, які відриваються при проходженні вантажем чергової митниці. Обов'язковий супровідний папір, що дає змогу безперешкодно долати кордони інших держав та доставляти товари до пункту призначення в опломбованому кузові [35].

Дозвіл ЄКМТ, що на певний період робить правомірним перебування та проїзд територією країн – учасниць договору, підписаного представниками 54 держав. У тому числі Великобританія, Іспанія, Польща, Туреччина, Німеччина. ЄКМТ – це Європейська конференція міністрів транспорту, міжурядова організація, заснована в 1953 р. За станом на 01 січня 2009 р., у системі квот беруть участь такі країни-члени: Австрія, Азербайджан, Албанія, Вірменія, Білорусь, Бельгія, Болгарія, Угорщина, Німеччина, Грузія, Данія, Греція, Іспанія, Італія, Латвія, Литва, Румунія, Словенія, Туреччина та інші.

Бортовий журнал – реєстраційний документ у вигляді журналу, який є невід'ємною частиною дозволу та містить у хронологічному порядку інформацію про транспортні операції, виконані за цим дозволом, охоплюючи поїздки як з вантажем так і без вантажу. За цією інформацією слід контролювати використання дозволу.

Екологічний сертифікат, оформлений за стандартом ЄВРО-3, ЄВРО-4, ЄВРО-5. За цими сертифікатами, вся ввезена в країну техніка має відповідати прийнятому стандарту якості та підтверджувати свою відповідність оформленим сертифікатом.

Документ страхування CMR – це вид страхування відповідальності для перевізників за міжнародними напрямками.

Декларація T-1. Папір необхідний для безперешкодного транзитного пересування територією країн ЄС. Це документ, що є митною (фінансовою) гарантією та застосовується для товарів, які перетинають територію ЄС транзитом, або для гарантії доставлення товару від границі ЄС до митного складу або внутрішньої митниці чи навпаки. T-1 застосовується в таких випадках:

1) якщо вантаж приплив по морю в порт ЄС з іншої країни, яка не входить до складу ЄС (Сполучені Штати, Японія та ін.), та надалі автомобільним транспортом із морського порту слідує до ЄС на митний пост для митного очищення або на митний склад для збереження чи подальшого перевантаження;

2) якщо вантаж прибув до морського порту ЄС із країни, яка не входить до складу ЄС, та потім автомобільним транспортом із морського порту має вивозитися за межі ЄС. У такому випадку T1 виписується до митниці на границі ЄС;

3) якщо вантаж має вивозитися з митного складу, наприклад в Німеччині, на митний склад, наприклад в Латвії;

4) якщо вантаж ввозиться не з території ЄС через сухопутну границю всередину ЄС на митний пост для очищення або на митний склад для збереження або перевантаження [35].

T1 створюється за інвойсом, пакувальним листом і дорученням відправника.

Декларація EX-1. Папір необхідний для правомірного експорту товарів за кордон.

Супровідні документи для вантажу (рахунок-фактура, сертифікат, що пояснює походження товару, пакувальний лист).

Особливості автомобільних вантажоперевезень у Європі обумовлені типом вантажу, що перевозиться. Якщо транспортуванню підлягають небезпечні речовини, водій повинен мати спеціальні дозволи, що свідчать

про професійну підготовку та присвоєння кваліфікації. Для правомірного транспортування небезпечних речовин необхідно свідоцтво ADR у рамках чинної угоди ДОПНГ.

Правила перевезення вантажів територією Європи зазнали змін у 2022 р. Пакет мобільності актуальний для водіїв та компаній-перевізників, що працюють у країнах ЄС. Оновлений Пакет мобільності (перелік вимог для правомірного транспортування товарів автомобільним транспортом) [36, 37]:

Повідомлення через спеціальну інформаційну систему ІМІ про делегування повноважень водію.

Контролює оплату праці водія відповідно до тарифів, що діють на території країни, в якій він перебуває та надає послуги.

Реєстрація фактів перетину кордону за допомогою цифрового тахографа, що встановлюється на борту транспортного засобу.

Інтервал між каботажними перевезеннями (не більше однієї країни) – щонайменше 4 дн.

Через кожні 8 тижд. вантажний автомобіль має вирушати на базу. З 20 травня 2022 року вантажоперевізник повинен оформлювати ліцензію ЄС на право провадження транспортної діяльності. Зміни стосуються і технічного оснащення транспортних засобів. Починаючи з 6 липня 2022 року, кожен вантажний автомобіль має оснащуватися датчиками, що контролюють рівень тиску і температуру в шинах. Вимога є актуальною для вантажних автомобілів, які сертифікуються вперше. Нововведення має на меті підвищення безпеки руху на дорогах [36, 37].

Щоб здійснювати автоперевезення Європою, необхідно обладнання автомобіля системою контролю та обмеженням швидкості. До системи входять камери, які зчитують знаки дорожнього руху, що приводить у дію блок сповіщення водія про необхідність зменшити швидкість. Сповіщення водія виконується у звуковому та візуальному режимі – система подає

звуковий сигнал, одночасно на панелі приладів відображається відповідний значок.

Компанії-перевізники України та водії, що працюють у них, орієнтуються на вимоги АЕТР – Європейську угоду, що регламентує порядок роботи екіпажів вантажівок, що здійснюють міжнародні рейси. Передбачається, що у найближчому майбутньому виконання принаймні низки пунктів Пакету мобільності стане обов'язковим для перевізників третіх країн, які не входять до складу ЄС [36, 37].

12.2 Документальне оформлення послуг при залізничних вантажних перевезеннях в Європі

Залізничний транспорт є для України та для багатьох країн ЄС основним видом транспорту. Залізничний транспорт найкраще підходить для перевезення вантажів, пасажирів, багажу та пошти всередині одного континенту на великі відстані (в кілька тисяч кілометрів). Залізнична інфраструктура переважно є досить розвиненою у більшості країн Європи та деяких країнах Азії, тому тут не виникне жодних проблем із перевезенням вантажу. Водночас великі обсяги вантажів можуть бути доставлені одноразово в заздалегідь заданий пункт доставки.

У Договорі про функціонування ЄС V розділ присвячено транспорту, правовій основі транспортної політики ЄС. Відповідно до Директиви 91/440/ЄЕС під залізничним підприємством розуміється будь-яке державне або приватне підприємство, що має ліцензію, видану відповідно до чинного законодавства ЄС, основна діяльність якого полягає у наданні послуг транспортування товарів та (або) пасажирів залізницями за умови, що підприємство є транспортним [38].

Загальні вимоги, яким необхідно відповідати, щоб отримати ліцензію на здійснення пасажирських чи вантажних перевезень, визначено Директивою 2001/13/ЄС про ліцензування залізничних підприємств.

Згідно з Директивою 91/440 надаються права доступу до міжнародних вантажних перевезень певною частиною транс'європейської залізничної мережі [38].

Директива 2001/14/ЄС про стягнення зборів за користування інфраструктурою та розподіл пропускної спроможності містить більш розширені та докладні приписи про плату за доступ до інфраструктури та розподіл пропускної спроможності, а також про основу для сертифікації аспектів техніки безпеки [8].

Для того, щоб вантажні залізничні перевезення в майбутньому могли відігравати важливішу роль, Європейський Союз має намір надати їм пріоритетнішого характеру. За директивою 2001/14/ЄС, керуючі інфраструктурою створюють міжнародні маршрути руху поїздів, зокрема в рамках Транс'європейської залізничної мережі для вантажних перевезень (ТЕЖСГП). Отже, основна мета полягає в тому, щоб підвищити пріоритетність міжнародних та національних вантажних перевезень і в такий спосіб покращити їхнє становище як на загальноєвропейському, так і на внутрішньому ринку [8].

Міністерство інфраструктури є головним компетентним органом щодо імплементації Директиви 2001/14/ЄС.

Загалом регулювання діяльності в галузі залізничного транспорту в Європі багато в чому визначається не власне нормами «європейського права», а нормами традиційних міжнародних договорів, до яких належать: Бернські вантажні конвенції 1966 р. (КОТІФ) з Додатковою угодою 1966 р., і Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення 1998 р. (СМГС).

Конвенція про міжнародні залізничні перевезення, 1980 (КОТІФ) – англ. Convention concerning International Carriage by Rail (COTIF) підписано в Берні 09.05.1980 р., набуло чинності 01.05.1985 р. Входження України в КОТІФ дозволило залучити додаткові обсяги вантажних перевезень з Польщі й Словаччини в Румунію транзитом через Україну, скоротити час доставлення вантажів і вартість перевезень за рахунок уникнення подвійного переоформлення перевізних документів під час перетинання кордонів.

Учасниками КОТІФ є більшість європейських та низка азіатських та африканських країн. Основна мета КОТІФ – створення єдиної правової системи, яка застосовується до перевезень пасажирів, багажу та вантажів у прямому міжнародному залізничному сполученні між державами-членами. Положення КОТІФ можуть застосовуватися також під час міжнародних перевезень у змішаних сполученнях з використанням залізничних, річкових та морських перевезень. Розробленням та публікацією керівних документів для вирішення конкретних завдань, пов'язаних із застосуванням КОТІФ, займається Міжнародний комітет залізничного транспорту [28].

Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) чинна з 01.11.1951 р., встановлює єдині правові норми договору перевезення вантажу у прямому міжнародному залізничному та у прямому міжнародному залізнично-поромному сполученнях.

У СМГС зафіксовано такі основні положення: вантажі можуть перевозитися залізницями двох і більше країн за одним перевізним документом – міжнародною накладною. У цьому випадку перевезення називаються прямим міжнародним сполученням; перевезення діляться на прямі залізничні (беруть участь лише залізниці) та прямі змішані (крім залізничного беруть участь інші види транспорту); прямі міжнародні залізничні сполучення бувають перевантажувальними, коли вантажі

перевантажуються з вагонів однієї колії до вагонів іншої, та безперевантажувальними, коли вантажі не перевантажуються, а кузови вагонів переставляються на візки іншої колії; прямі міжнародні залізничні сполучення можуть бути також безперевантажувальними, якщо колія суміжних країн [34].

Договір перевезення вважається укладеним із моменту приймання до перевезення станцією відправлення вантажу і підтверджується накладною. Приймання вантажу до перевезення засвідчується накладенням на накладний штампеля станції відправлення, що є доказом укладання договору перевезення.

12.3 Міжнародні експедиторські асоціації України

Асоціація міжнародних експедиторів України (АМЕУ) – це професійне добровільне некомерційне об'єднання міжнародних експедиторів України, засноване 24 вересня 1994 р. за ініціативою більше 100 транспортно-експедиторських організацій України різних форм власності.

Метою створення об'єднання експедиторів є:

- координація діяльності своїх учасників;
- розроблення та здійснення заходів щодо підвищення рівня конкуренції за рахунок зростання професійної підготовки та якості послуг, що надаються;
- захист інтересів своїх учасників, у тому числі в органах державної влади;
- участь у розробленні проектів законів та інших нормативних актів у сфері транспортно-експедиторської діяльності;
- розроблення заходів щодо захисту інтересів клієнтів;

- розроблення умов експортно-імпортних поставок товарів, що мають стратегічне значення для України;
- інтеграція у світовий ринок транспортно-експедиторських послуг;
- участь у роботі міжнародних організацій транспорту, транспортно-експедиторських організацій тощо;
- розроблення та затвердження актів, передбачених їхніми установчими документами;
- надання органам державної влади пропозицій щодо реалізації рекомендацій міжнародних організацій у галузі транспортно-експедиторської діяльності в Україні [2].

Метою діяльності Асоціації є координація зусиль експедиторів України для вирішення проблем їхньої професійної діяльності, які представляють загальний інтерес.

Члени АМЕУ діють у всіх регіонах України і за кордоном, працюють зі всіма видами транспорту і вантажу, а також, за дорученнями вантажовласників, надають їм послуги, пов'язані з зовнішньоторговельними операціями (митне оформлення, фрахт, страхування, стеження і т. д.) при перевезенні експортних, імпортних і транзитних вантажів. На сьогоднішні АМЕУ має у своєму складі 158 транспортно-експедиторських організацій усіх форм власності – від державної до приватної. Завдяки і при безпосередній участі членів АМЕУ здійснюється 50 % українського імпорту і експорту і більше 70 % транзиту.

Основні задачі Асоціації:

- сприяння в становленні експедиції як нової галузі ринкової економіки в Україні;
- узагальнення світового досвіду експедиторської діяльності з метою інтеграції України у світовий ринок експедиторських послуг;

- сприяння підвищенню якості послуг, що надаються у сфері перевезень і транспортно-експедиторського обслуговування в цілому, залучення додаткових об'ємів перевезень через Україну;
 - захист українського ринку транспортно-експедиторських послуг від недобросовісних вітчизняних і іноземних експедиторів;
 - інформаційне забезпечення з питань професійної діяльності;
 - проведення семінарів, нарад, конференцій з питань організації і практики експедиторської діяльності;
 - захист професійних інтересів членів АМЕУ в органах державної влади і управління, представлення їх на міжнародних конференціях.
- Керівними органами Асоціації є Загальні збори членів Асоціації, Правління Асоціації та Президент Асоціації. Виконавчим органом є виконавча адміністрація, яку очолює Генеральний директор Асоціації.

Консультативними органами Асоціації є профільні комітети, робочі групи та інші органи, що можуть створюватися за рішенням Загальних зборів або Правління.

Контролюючим органом Асоціації є Ревізійна комісія.

Загальні збори членів Асоціації є вищим керівним органом Асоціації, що приймають рішення з будь-яких питань її діяльності. Загальні збори можуть делегувати свої повноваження для вирішення питань Правлінню чи Президенту.

Правління є постійно діючим колегіальним керівним органом Асоціації і очолюється Президентом Асоціації. Правління здійснює загальне керівництво діяльністю Асоціації в період між Загальними зборами, а також контроль за діяльністю Виконавчої адміністрації. Правління обирається Загальними зборами Асоціації таємним голосуванням простою більшістю голосів у кількості, що визначається Загальними зборами, строком на два роки з повноважних представників

підприємств – дійсних членів Асоціації, а також Почесних членів Асоціації.

Президент Асоціації обирається та звільняється з посади Загальними зборами таємним голосуванням на альтернативній основі строком на два роки за поданням Правління чи будь-кого з дійсних членів Асоціації. Президент Асоціації очолює Правління Асоціації і у своїй діяльності підпорядковується Загальним Зборам. Без доручень діє від імені Асоціації, здійснює загальне керівництво її роботою згідно з законодавством України [2].

Представляє інтереси Асоціації у міжнародних організаціях і органах державної влади. Забезпечує виконання прийнятих Загальними зборами і Правлінням рішень. Призначає та звільняє з посади Генерального Директора Виконавчої Адміністрації за рішенням Правління. Надає доручення та контролює діяльність Виконавчої Адміністрації. Підписує правила та інші внутрішні нормативні документи Асоціації. Звітує Загальним зборам про свою діяльність.

Віце-Президент Асоціації виконує окремі доручення Президента Асоціації. Віце-Президент Асоціації за рішенням Правління Асоціації має право приймати рішення з питань, віднесених до компетенції Президента, Генерального директора Асоціації, у разі їх відсутності чи неможливості виконання ними своїх повноважень.

Генеральний директор Асоціації здійснює свою діяльність на основі контракту, який підписує Президент Асоціації. Укладає від імені Асоціації контракти, угоди та договори, видає доручення, відкриває розрахункові та інші рахунки Асоціації у межах повноважень. Розпоряджається майном та коштами Асоціації у межах кошторису згідно з рішенням Загальних зборів і Правління. Здійснює підготовку необхідних матеріалів та пропозицій, включаючи звіти для розгляду Загальними зборами та Правлінням. Керує поточною діяльністю Виконавчої

Адміністрації та інших, підпорядкованих йому підрозділів Асоціації. Приймає на роботу та звільняє з роботи працівників Виконавчої адміністрації, а також керівників філій, представництв й інших підрозділів згідно з діючим законодавством України, вживає заходів заохочення працівників Виконавчої адміністрації і накладає на них стягнення. Розподіляє обов'язки між працівниками Виконавчої адміністрації, визначає їхні повноваження, затверджує функціональні обов'язки, видає накази і розпорядження з питань діяльності виконавчої адміністрації. Звітує Загальним зборам про роботу Виконавчої адміністрації [2].

Ревізійна комісія Асоціації виконує контроль за адміністративно-господарською і фінансовою діяльністю Виконавчої адміністрації Асоціації, її філій, представництв та інших підрозділів. Вона складається з трьох осіб. Члени Ревізійної комісії обираються Загальними зборами Асоціації на два роки відкритим голосуванням. Члени Ревізійної комісії обирають голову комісії з її членів. Ревізійна комісія один раз на два роки звітує про результати своєї діяльності перед Загальними зборами Асоціації.

Реорганізація і ліквідація Асоціації

Діяльність Асоціації припиняється шляхом її реорганізації (злиття, приєднання, поділу, перетворення) або ліквідації. Асоціація може бути ліквідована за рішенням Загальних зборів Асоціації, а також за рішенням суду або господарського суду у випадках, передбачених законодавством України. У разі ліквідації повідомляється у пресі і письмово сповіщається кожний член Асоціації. Загальні збори призначають ліквідаційну комісію, яка складає ліквідаційний баланс, завершує виконання зобов'язань за раніше укладеними угодами і укладає нові угоди в межах своєї компетенції, виявляє кредиторів і дебіторів Асоціації, розподіляє майно, що залишилось. Ліквідаційна комісія діє, користується правами, несе обов'язки і відповідальність відповідно до законодавства України. З часу

призначення ліквідаційної комісії, до неї переходять повноваження з управління справами Асоціації [2].

Питання для самоконтролю

1 Яку супровідну документацію треба мати для здійснювання міжнародних рейсів?

2 Пакет мобільності (перелік вимог для правомірного транспортування товарів автомобільним транспортом).

3 Що розуміється під залізничним підприємством відповідно до Директиви 91/440/ЄЕС.

4 Перерахуйте традиційні міжнародні договори, що регулюють діяльність в галузі залізничного транспорту в Європі.

5 Мета створення об'єднання експедиторів.

6 Керівні органи Асоціації.

ЛЕКЦІЯ 13. Стивідорні і тальманські операції. Проформи стивідорного контракту

План лекції

13.1 Стивідорне обслуговування.

13.2 Тальманське обслуговування.

13.3 Стивідорний контракт.

13.1 Стивідорне обслуговування

Стивідор (stevedore) – 1 Найменування спеціалізованої організації або фірми, що здійснює завантаження і розвантаження суден.
2 Представник стивідорної організації або фірми, що здійснює безпосередній контроль за виконанням робіт із завантаження та розвантаження суден.

Стивідорні роботи (stevedoring) – перевантажувальні роботи та укладання вантажів на судні. До робіт, оплачуваних судовласником, зазвичай прийнято відносити (якщо між фрахтувальником (вантажовласником) і судовласником не обумовлено інше) такі операції: при навантаженні вантажів на судно – подання, підняття вантажу з причалу (в межах вильоту стріл судових вантажних пристроїв) або від поручнів судна в трюм, розформування його там з укладанням (штивки) і сепарацією; при розвантаженні судна – формування підняття вантажу в трюмі, застропку, підняття і подання його до лінії судових поручнів або на причал (в межах вильоту стріл судових вантажних пристроїв) [25].

Стивідорні роботи передбачають виконання таких робіт та надання послуг:

- 1) навантаження вантажу;
- 2) розвантаження вантажу;

- 3) розміщення та укладання вантажу у транспортний засіб;
- 4) забезпечення збереження та безпеки вантажу під час перевезення;
- 5) перевалка вантажів з одного виду транспорту на інший;
- 6) зважування вантажу;
- 7) інші.

У широкому розумінні – поняття «стивідорні роботи» крім вантажних робіт на судні охоплює всі інші операції з вантажами на березі, охоплюючи складські операції, навантаження-розвантаження залізничних вагонів, контейнерів, трейлерів, зважування вантажу, його сортування тощо.

Стивідорні роботи здійснюються переважно на території та за участю портів. Діяльність морського порту поділяється на основну та допоміжну. До складу основної діяльності потрапляють такі види послуг:

- стивідорні послуги;
- складські та буксирувальні операції;
- послуги з лоцманської проводки.

До допоміжних видів діяльності морських портів відносяться:

- швартові операції;
- послуги з обслуговування суден;
- сюрвеєрське обслуговування;
- перевезення пасажирів;
- агентування судів [25].

Залежно від умов перевезення та фрахтування ці роботи оплачуються фрахтувальником чи судновласником, а в іноземних портах зазвичай – пароплаванням чи судноплавною компанією.

Під терміном «стивідорне обслуговування» маються на увазі операції з навантаження вантажу, розміщення і укладання вантажу в транспортному засобі, щоб забезпечити не тільки збереження, безпеку вантажу, а й здійснити намічене перевезення – рейс судна або вагона, пересування

автомобіля, автотрейлера з вантажем і т. п. До цих робіт також відносять ряд маніпуляцій з вантажами на терміналі (в порту, на залізничній станції, в товарному складі), перевалку вантажу з одного виду транспорту на інший, зважування вантажу, його сортування і т. п.

Витрати на стивідорне обслуговування – виконання вантажно-розвантажувальних операцій на будь-якому терміналі – складають значну частину транспортних витрат, пов'язаних з доставлянням вантажу від продавця до покупця.

Від кваліфікації персоналу, оснащеності механізмами залежить якість та інтенсивність вантажно-розвантажувальних робіт, на виконання яких часто витрачається до 40-50 % загального експлуатаційного часу транспортного засобу. Не випадково загальною тенденцією є прагнення перевізника взяти на себе функцію, якщо не платника, то хоча б замовника вантажно-розвантажувальних робіт та інших термінальних операцій [25].

Часто стивідорні операції поділяють на дві категорії: «вантажні роботи на борту» і «вантажні роботи на терміналі».

Найбільш оптимальним для власника транспортного засобу є виробництво однією, ще краще власною дочірньою фірмою, всього комплексу стивідорного обслуговування.

Стивідорні компанії – організації, що надають послуги зі здійснення навантажувально-розвантажувальних робіт і володіють комплексом необхідного для цього устаткування.

У багатьох великих портах світу стивідорні компанії об'єднані в асоціації. Одним із завдань цього є розроблення рекомендацій і правил, що регулюють відносини між стивідорними компаніями і судновласниками.

Такі правила спрямовані на захист інтересів стивідорних компаній. Однак ці правила не є обов'язковим документом для сторін. У кожному конкретному випадку стивідор і судновласник домовляються про взаємні зобов'язання з оброблення вантажів, рівня ставок, переліку операцій, які

входять у стивідорну ставку. При цьому враховуються також положення, рекомендовані асоціаціями стивідорів. Все це кладеться в основу стивідорного контракту [25].

13.2 Тальманське обслуговування

Перевізник – це сторона в договорі морського перевезення, що зобов'язується доставити вантаж з порту навантаження в порт вивантаження за обумовлену плату.

Сюрвеєр – це експерт, що займається обстеженням судів і вантажів, і дає висновок про їхній стан, розмір пошкоджень при аварії, про мореплавства судна та ін.

Тальман (tallyman) – особа, яка веде облік вантажу при його навантаженні на судно і вивантаженні з судна. Зазвичай до послуг тальманів вдаються при прийманні і здаванні вантажів, що перевозяться рахунком місць.

У великих зарубіжних портах існують спеціалізовані організації так звані присяжних рахівників (sworn tallyman), рахунок яких беруть до уваги при розборі претензій і позовів. У портах інших країн тальмани входять до складу персоналу порту, а також спеціалізованих бригад при службах по обслуговуванню флоту [25].

Тальманські компанії – організації, які надають послуги з підрахунку вантажу при навантаженні на судно і вивантаженні з нього.

Тальманське обслуговування охоплює підрахування вантажу під час завантаження в транспортний засіб (у судно) і вивантаження з транспортного засобу (з судна).

Тальманські операції (talliman) – це операції з обліку вантажу під час навантаження-вивантаження, які здійснюються тальманом.

Тальманський рахунок вантажу (Tally) – це фізичний підрахунок усіх завантажених і розвантажених вантажних місць (одиниць вантажу) з занесенням результатів у тальманський лист. Тальманські листи є першоджерелом інформації про вантаж і переважно містять не тільки інформацію про кількість вантажу, але й зауваження про стан упакування й маркування, а також дані про пошкодження вантажу (кількість і розміри). Подібний підрахунок вантажу забезпечує надійний контроль кількості і якості вантажу на всіх етапах транспортування.

Тальманські листи є першоджерелом інформації про вантаж і здебільшого містять:

- інформацію про кількість вантажу;
- зауваження про стан упакування й маркування;
- дані про пошкодження вантажу (кількість і розміри).

Після закінчення навантаження адміністрації судна вручається тальманська розписка.

Тальманська розписка – це первинний обліковий документ приймання й здавання вантажів судном і портом, на якому тальмани ведуть запис кількості вантажів за взаємними підписами. По закінченні зміни або роботи на судні, тальман порту здає складу заповнений (з підведеними за коносаментами за робочу зміну підсумками) екземпляр тальманської розписки [25].

У порту розвантаження, крім тальманських розписок, після завершення вантажних робіт складається акт видачі судном вантажу.

За понесені збитки тальман несе майнову відповідальність.

Тальманські послуги – це послуги, що надаються на відплатній основі, метою яких є визначення кількості місць вантажу під час його навантаження або вивантаження.

У спектр тальманських послуг входять ведення тальманських листів, надання щоденного звіту про стан вантажу, а також складання заключного

сюрвеєрського звіту, що є основним документом, який засвідчує кількість і стан вантажу, що транспортується.

Виконання тальманських послуг оформляється контрактом між перевізником або фрахтувальником і тальманською фірмою.

Послуги професійних тальманів дають змогу:

1) одержати точну картину кількості і якості вантажу в момент перевалки;

2) одержувати оперативну інформацію про кількість і стан вантажу під час вантажних операцій.

Зазвичай, крім підрахування вантажу, тальмани виконують ряд важливих супутніх операцій: перевірка стану вантажних місць, якість упакування, маркування, відповідність маркування даним вантажних документів. Вони інформують агента судновласника та експедитора вантажовласника про всі помічені ними пошкодження вантажу та інші виявлені порушення і відступи від умов контракту [25].

Тальманським фірмам доручається обмір вантажних місць на причалі або складі. У деяких портах їм доручається також контроль за виконанням норм вантажних робіт стивідорними фірмами, і їх свідоцтва кладуться в основу розрахунків сталійного часу.

Організаційно-тальманські фірми можуть бути:

- самостійними компаніями;
- підрозділами агентської, транспортно-експедиторської, стивідорної або сюрвеєрської компаній.

У деяких портах тальманські функції виконують спеціалізовані підрозділи транспортно-експедиторських компаній. У великих портах діють здебільшого кілька компаній, які надають послуги тальманів.

Виконання тальманських послуг оформляється контрактом між перевізником або фрахтувальником і тальманською фірмою з погодинною

або відрядною оплатою (за роботу одного тальмана в годину або за одиницю вантажу).

Контракти на стивідорне і тальманське обслуговування зазвичай підписуються агентами і експедиторами на основі «Договору комісії» (з державними фірмами) або «Договору агентування» від імені агента, експедитора (з приватними фірмами).

Безперервний процес контейнеризації вантажів, механізації та автоматизації перевалочних операцій підтримує постійне перевищення пропозиції стивідорних послуг щодо попиту на них [25].

13.3 Стивідорний контракт

У портах, де функціонують не одна, а багато приватних стивідорних компаній, судновласник за своїм вибором укладає стивідорний контракт з однією з них.

Ще раз зазначимо, що стивідорний контракт є основним документом, що регулює правовідносини між судновласником і стивідорною компанією. У ньому визначено всі комерційні умови угоди, основними з яких є терміни проведення вантажних робіт або норми навантаження (вивантаження) і їх вартість [25].

Основними умовами стивідорного контракту є:

- перелік обов'язків стивідора (підготовка до оброблення судна, складання списку виконуваних робіт, визначення інтенсивності вантажно-розвантажувальних робіт);
- перелік обов'язків судновласника (надання судових лебідок, такелажу, електроенергії, кранів та інших механізмів);
- вказівка ставок стивідорних робіт з усіх видів послуг та з усіх вантажів;

– встановлення порядку та форми оплати стивідорних робіт, у тому числі непередбачених витрат (надурочних, за роботу у брудних або шкідливих умовах; витрат, викликаних конструктивними незручностями суднових вантажних приміщень тощо);

– узгодження строків та способів пред'явлення рахунків за виконані стивідорні роботи та строків їх оплати;

– узгодження порядку надання та розмірів знижок зі стивідорних ставок;

– встановлення взаємної відповідальності, порядку та місця вирішення всіх спорів, що виникають у зв'язку зі стивідорним обслуговуванням судна [25].

Функції стивідора зазвичай не обмежуються вантажними операціями на борту судна чи березі. У контракті обумовлюються також умови здійснення допоміжних та супутніх операцій із завантаження (розвантаження) судна та роботи з вантажем на причалах та складах.

До обов'язків судовласника, які зазвичай передбачаються у стивідорному контракті, належать:

– своєчасна оплата послуг, що надаються стивідором;

– надання у розпорядження стивідора судових лебідок, стріл, такелажу та електроенергії для їх роботи, а також тентів для люків;

– забезпечення висвітлення тих місць на судні, де ведуться вантажні роботи;

– надання необхідних сепараційних матеріалів, а також засобів для кріплення вантажів, контейнерів та рол-трейлерів.

У більшості великих портів світу є типовими проформи стивідорних контрактів або загальні умови роботи стивідорів, розроблені асоціаціями портових стивідорів.

У преамбулі стивідорних контрактів вказуються найменування сторін, їхні юридичні адреси та перелік портів, що обслуговуються стивідорною компанією, перерахування прав і обов'язків сторін.

В основній частині контрактів обговорюються взаємні зобов'язання з оброблення вантажів, рівні ставок, відповідальність стивідора, перелік операцій, які входять до стивідорної ставки, і т. ін. Для захисту своїх інтересів стивідорні компанії за можливістю прагнуть внести в договір положення, рекомендовані їхніми професійними асоціаціями.

Однак у контракті детально враховуються не тільки обов'язки стивідора і судновласника та розмір основних і додаткових ставок, але також і умови відповідальності стивідора в разі пошкодження судна, вантажу або заподіяння особистої шкоди, термін дії контракту і порядок вирішення спорів.

Стивідорні контракти в іноземних портах часто включають пункт про відповідальність сторін за нещасні випадки [25].

Питання для самоконтролю

- 1 Дайте визначення поняття «стивідор» (stevedore).
- 2 Дайте визначення поняття «стивідорні роботи» (stevedoring).
- 3 Дайте визначення поняття «тальман» (tallyman).
- 4 Дайте визначення поняття «тальманські операції» (talliman).
- 5 Дайте визначення поняття «стивідорні компанії».
- 6 Чим оформлюється виконання тальманських та стивідорних послуг?
- 7 Назвіть проформи стивідорного контракту.

ЛЕКЦІЯ 14. Претензійно-позовна робота в ТЕД

План лекції

14.1 Пред'явлення претензій за договорами перевезення.

14.2 Пред'явлення позовів за договорами перевезення.

14.1 Пред'явлення претензій за договорами перевезення

У ст. 222 ГКУ (Господарський кодекс України) та ст. 6 ГПКУ (Господарський процесуальний кодекс України) закріплено право суб'єкта господарської діяльності на пред'явлення претензій у разі порушення прав та законних інтересів [6, 7].

Претензія – це вимога добровільного врегулювання спору, пов'язаного з порушенням договірних зобов'язань; форма досудової реалізації господарсько-правової відповідальності.

У разі необхідності відшкодування збитків або застосування інших санкцій, суб'єкт господарювання чи інша юридична особа – учасник господарських відносин, чії права або законні інтереси порушено, з метою безпосереднього врегулювання спору з порушником цих прав або інтересів має право звернутися до нього з письмовою претензією, якщо інше не встановлено законом (ст. 222 ГКУ) [6].

У ст. 925 Цивільного кодексу України закріплено пред'явлення претензій та позовів за договорами перевезення [12].

До пред'явлення перевізникові позову, що випливає з договору перевезення вантажу, пошти, можливим є пред'явлення йому претензії у порядку, встановленому законом, транспортними кодексами (статутами).

Транспортне законодавство закріплює правило про обов'язкове пред'явлення претензії до перевізника перед поданням

вантажовідправником або вантажоодержувачем до нього позову (п. 16.1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні) [18].

Претензії можуть пред'являтися протягом шести місяців, а претензії щодо сплати штрафів і премій – протягом сорока п'яти днів.

Якщо претензію відхилено або відповідь на неї не одержано в строк, зазначений у частині третій ст. 315 ГКУ, заявник має право звернутися до суду протягом шести місяців з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді [6].

У претензії зазначаються:

- повне найменування і поштові реквізити заявника претензії та особи (осіб), якій претензія пред'являється;
- дата пред'явлення і номер претензії;
- обставини, на підставі яких пред'явлено претензію;
- докази, що підтверджують ці обставини;
- вимоги заявника з посиланням на нормативні акти;
- сума претензії та її розрахунок, якщо претензія підлягає грошовому оцінюванню;
- платіжні реквізити заявника претензії;
- перелік документів, що додаються до претензії.

До претензії на території України мають бути додані такі документи:

- 1) ТТН або її належним чином засвідчена копія;
- 2) акт про розбіжності або його належним чином засвідчена копія;
- 3) видаткові накладні, пакувальні листи тощо;
- 4) розрахунок суми претензії;
- 5) фото пошкодження вантажу.

До претензії за межами території України мають бути додані такі документи:

- 1) CMR або її належним чином засвідчена копія;
- 2) акт про розбіжності або його належним чином засвідчена копія;

3) інвойси та інші документи, що підтверджують вартість товару та розмір шкоди;

4) розрахунок суми претензії;

5) фото пошкодження вантажу;

6) висновки ТТП чи іншої незалежної організації.

Документи, що підтверджують вимоги заявника, додаються в оригіналах чи належним чином засвідчених копіях. Документи, які є у другої сторони, можуть не додаватися до претензії.

Претензія підписується повноважною особою заявника претензії або його представником та надсилається адресатові рекомендованим або цінним листом або вручається адресатові під розписку.

При розгляді претензії сторони, у разі необхідності, повинні звірити розрахунки, провести експертизу або вчинити інші дії для забезпечення досудового врегулювання спору.

Про результати розгляду претензії заявник має бути повідомлений письмово. Відповідь на претензію підписується повноважною особою або представником одержувача претензії та надсилається заявникові рекомендованим або цінним листом або вручається йому під розписку (ст. 222 ГКУ) [6].

Позов до перевізника може бути пред'явлений відправником вантажу або його одержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або неодержання від перевізника відповіді у місячний строк (ст. 925 ЦКУ) [12].

Перевізник розглядає заявлену претензію і повідомляє заявника про задоволення чи відхилення її протягом трьох місяців, а щодо претензії з перевезення у прямому змішаному сполученні – протягом шести місяців (ст. 315 ГКУ). За ст. 222 ГКУ, претензія розглядається в місячний строк з дня її одержання, якщо інший строк не встановлено ГКУ або іншими законодавчими актами [6].

Якщо претензія відхилена або відповідь не отримана в установлений термін, то заявник має право звернутись до суду протягом терміну позовної давності.

14.2 Пред'явлення позовів за договорами перевезення

Позовна давність – це строк, у межах якого особа може звернутися до суду з вимогою про захист свого цивільного права або інтересу (ст. 256 ЦКУ) [12].

До вимог, що випливають із договору перевезення вантажу, пошти, застосовується позовна давність в один рік з моменту, що визначається відповідно до транспортних кодексів (статутів) (ст. 925 ЦКУ) [12]. За ст. 315 ГКУ, заявник має право звернутися до суду протягом шести місяців з дня одержання відповіді або закінчення строку, встановленого для відповіді [6].

Позов до перевізника може бути пред'явлений відправником вантажу або його одержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або недержання від перевізника відповіді у місячний строк (ст. 925 ЦКУ) [12].

Для пред'явлення перевізником до вантажовідправників та вантажоодержувачів позовів, що випливають з перевезення, встановлюється шестимісячний строк.

Відносно спорів стосовно міждержавних перевезень вантажів, порядок пред'явлення позовів та строки позовної давності встановлюються транспортними кодексами чи статутами або міжнародними договорами, згоду на обов'язковість яких надано Верховною Радою України.

Вимоги щодо форми позовної заяви встановлені ст. 54 ГПКУ, відповідно до якої позовна заява подається до господарського суду в письмовій формі. Норми ГПКУ не визначають способів і технічних

засобів, за допомогою яких допускається виготовлення позовної заяви. У судовій практиці склався звичай, згідно з яким, позовна заява виготовляється на паперовому носії за допомогою друкарської чи комп'ютерної техніки. Не заперечується виготовлення позовної заяви рукописним способом [7].

Позовна заява має містити підпис позивача або його представника з зазначенням дати подання заяви. При цьому відтворення підпису за допомогою факсиміле або інших технічних засобів не допускається.

В позовній заяві вказують:

- 1) найменування господарського суду, до якого подається заява;
- 2) найменування сторін, їх місцезнаходження, найменування і номери банківських рахунків;
- 3) документи, що підтверджують за громадянином статус суб'єкта підприємницької діяльності;
- 4) зазначення ціни позову, якщо позов підлягає грошовому оцінюванню; суми договору (у спорах, що виникають при укладанні, зміні та розірванні господарських договорів). У ціну позову включаються також указані в позовній заяві суми неустойки (штрафу, пені), а якщо вони не вказані, – їх суми, визначені суддею;
- 5) зміст позовних вимог; якщо позов подано до кількох відповідачів – зміст позовних вимог щодо кожного з них;
- 6) виклад обставин, на яких ґрунтуються позовні вимоги; зазначення доказів, що підтверджують позов; обґрунтований розрахунок сум, що стягуються чи оскаржуються; законодавство, на підставі якого подається позов;
- 7) відомості про вжиття заходів досудового врегулювання спору у випадках, передбачених статтею 5 ГПКУ. Якщо відповідно до ст. 5 ГПК України сторони намагалися врегулювати спір у претензійному порядку, в

позовній заяві слід зазначити, яких заходів досудового врегулювання спору було вжито і яким є результат цих заходів;

8) відомості про вжиття запобіжних заходів відповідно до розділу V-1 ГПКУ [7]. Якщо позивач звертався до господарського суду з заявою про вжиття запобіжних заходів на підставі ст. 43-1 ГПК, у позовній заяві слід зазначити, до якого суду звертався позивач з відповідною заявою, який запобіжний захід було вжито господарським судом у випадку задоволення цієї заяви. Якщо ж заявнику у задоволенні заяви про вжиття запобіжних заходів було відмовлено, зазначення про це в позовній заяві не є обов'язковим. Водночас, якщо заяву про вжиття запобіжних заходів було задоволено, але до подання позову запобіжні заходи було скасовано, про це має бути зазначено у позовній заяві;

9) перелік документів та інших доказів, що додаються до позовної заяви.

Позивач зобов'язаний направити сторонам копії позовної заяви і додатків.

До позовної заяви додаються документи, які підтверджують вжиття заходів досудового врегулювання господарського спору у випадках, передбачених статтею 5 ГПКУ, з кожним із відповідачів (у спорах, що виникають при укладанні, зміні та розірванні договорів, – відповідно до договору, проєкт договору, лист, який містить вимогу про укладання, зміну чи розірвання договору, відомості про пропозиції однієї сторони і розгляд їх у встановленому порядку, відповідь другої сторони, якщо її одержано, та інші документи; у спорах, що виникають при виконанні договорів та з інших підстав, – копія претензії, докази її надсилання відповідачу, копія відповіді на претензію, якщо відповідь одержано). Документи, що підтверджують відправлення відповідачеві копії позовної заяви і доданих до неї документів. Документ, що підтверджує сплату державного мита у встановленому порядку і розмірі. Документ, що підтверджує сплату витрат

на інформаційно-технічне забезпечення судового процесу. Документи, що підтверджують обставини, на яких ґрунтуються позовні вимоги. Документ, що підтверджує повноваження представника позивача [7].

Питання для самоконтролю

- 1 Протягом якого строку можуть пред'являтися претензії?
- 2 Що зазначається у претензії?
- 3 У який строк може бути пред'явлений позов до перевізника відправником вантажу або його одержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або неодержання від перевізника відповіді?
- 4 Яка позовна давність застосовується до вимог, що впливають із договору перевезення вантажу, пошти?
- 5 Який строк встановлюється для пред'явлення перевізником до вантажовідправників та вантажоодержувачів позовів?

ЛЕКЦІЯ 15. Пред'явлення претензій і позовів на залізничному, автомобільному, авіаційному, річковому та морському транспорті

План лекції

15.1 Порядок пред'явлення претензій і позовів на залізничному транспорті.

15.2 Порядок пред'явлення претензій і позовів на автомобільному транспорті.

15.3 Порядок пред'явлення претензій і позовів на авіаційному транспорті.

15.4 Претензії та позови на річковому і морському транспорті.

15.1 Порядок пред'явлення претензій і позовів на залізничному транспорті

За статтею 130 Статуту залізниць України, пред'явленню залізниці позову має обов'язково передувати пред'явлення до неї претензії [71].

Право на пред'явлення до залізниці претензій та позовів мають:

а) у разі втрати вантажу:

відправник – за умови пред'явлення вантажної квитанції і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу;

одержувач – за умови пред'явлення вантажної квитанції з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу і документів, що підтверджують кількість і вартість відправленого вантажу. У разі неможливості пред'явлення вантажної квитанції подається довідка станції відправлення про прийняття вантажу до перевезення з відміткою станції призначення про неприбуття вантажу;

б) у разі недостачі, псування або пошкодження вантажу:

одержувач – за умови пред'явлення накладної, комерційного акта і документа, що засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу. Якщо у складанні комерційного акта відмовлено, замість нього подається документ, що підтверджує скаргу про цю відмову;

в) у разі прострочення доставки вантажу – одержувач за умови пред'явлення накладної;

д) у разі втрати багажу чи вантажобагажу – пред'явник багажної чи вантажобагажної квитанції, а у разі недостачі, псування, пошкодження або прострочення доставки багажу, вантажобагажу – пред'явник акта, виданого залізницею про недостачу, прострочення доставки, псування, пошкодження багажу чи вантажобагажу (Статут залізниць України ст. 130) [17].

Питання про попереднє пред'явлення претензії до звернення з позовом до залізниці вирішується відправником або одержувачем вантажу (багажу, вантажобагажу) на власний розсуд.

У ст. 47 Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення (СМГС) передбачається обов'язковим дотримання досудового претензійного порядку врегулювання спорів. Позов може бути подано тільки після пред'явлення відповідної претензії та лише до того перевізника, до якого була пред'явлено претензію. Право пред'явлення позову на підставі цієї Угоди належить тій особі, яка має право пред'явити претензію до перевізника [34].

Претензії, що виникли з приводу перевезення пасажирів, багажу і вантажобагажу, можуть бути заявлені залізниці відправлення або призначення (на бажання заявника претензії).

Претензії вантажовідправників щодо штрафів заявляються залізниці відправлення, а вантажоодержувачів – залізниці призначення.

До претензійної заяви мають бути додані документи, які підтверджують претензію. До претензії щодо втрати, нестачі, псування або

пошкодження, крім документів, які підтверджують право на пред'явлення претензії, додається документ, який засвідчує кількість і вартість відправленого вантажу.

Претензії до залізниць можуть бути заявлені протягом шести місяців.

Претензія підлягає розгляду протягом 1 місяця.

Якщо у процесі розгляду претензії буде встановлено, що вантаж переадресовано або видано іншому одержувачу на законних підставах, така претензія відхиляється з повідомленням заявнику про те де, коли, кому і за чією вказівкою видано вантаж, для безпосереднього розрахунку з фактичним одержувачем або з тим органом, за вказівкою якого було переадресовано чи видано вантаж.

Позови до залізниць можуть бути подані у шестимісячний термін (ст. 134 Статуту) [17].

Позови залізниць до вантажовідправників, вантажоодержувачів і пасажирів можуть бути подані відповідно до установленної підвідомчості чи підсудності до суду за місцем знаходження відповідача протягом шести місяців.

Позови до перевізника на підставі Угоди про міжнародне залізничне вантажне сполучення пред'являються:

- 1) про перевищення терміну доставлення вантажу – протягом двох місяців;
- 2) з інших підстав – протягом дев'яти місяців (ст. 48 СМГС) [34].

5.2 Порядок пред'явлення претензій та позовів на автомобільному транспорті

У п. 16.1 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні закріплено правило про обов'язкове пред'явлення претензії до

перевізника перед поданням вантажовідправником або вантажоодержувачем до нього позову.

При автомобільних перевезеннях вантажів право на пред'явлення перевізнику претензій мають:

а) вантажовідправник або вантажоодержувач – у разі втрати вантажу і за умови подання товарно-транспортної накладної з підписом водія (експедитора Перевізника) про прийняття ним вантажу для перевезення або е-ТТН;

б) вантажоодержувач – у разі недостачі, зіпсування або ушкодження вантажу і за умови подання товарно-транспортної накладної з відповідними записами або відповідного акта, якщо такий акт складався, або у разі подання е-ТТН з відповідними записами та/або акта в електронній формі (п. 16.2 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні) [18].

До претензії необхідно додати перевізні документи (коносамент, накладна) та інші документи, що складаються під час здійснення процесу перевезення вантажу і спрямовані на підтвердження претензійних вимог (комерційні акти, акти загальної форми, експертні висновки, подорожній лист тощо).

Претензії подаються перевізнику, який здійснив перевезення вантажу, а якщо його не було здійснено, – перевізнику, що відповідно до договору перевезення вантажу повинен був здійснити його перевезення.

Претензії автомобільному перевізнику можуть бути пред'явлені протягом шести місяців, а претензії про сплату штрафів – протягом 45 днів.

Претензії автотранспортних підприємств або організацій пред'являються вантажовідправникам або вантажоодержувачам протягом двох місяців.

При автомобільному перевезенні, якщо у 10-денний термін претензія не була повернута заявникові, то вона вважається прийнятою до розгляду. Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію і повідомити заявника про її задоволення або відхилення протягом трьох місяців. При частковому задоволенні або відхиленні претензії перевізник у повідомленні про це повинен вказати мотиви прийнятого рішення і повернути заявнику додані до претензії документи (в тому числі й інші додані докази) у 10-денний термін. У разі задоволення претензії у повному розмірі прикладені до неї документи (інші докази) не повертаються. Якщо сторони не дійдуть згоди, спори вирішуються згідно з чинним законодавством України (п. п. 16.3 – 16.7 Правил перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні) [18].

Встановлено місячний строк, протягом якого перевізник повинен дати відповідь на пред'явлену претензію. Вантажовідправник або вантажоодержувач зобов'язаний розглянути претензію, заявлену автотранспортним підприємством чи організацією, і повідомити заявника про задоволення або відхилення її протягом двох місяців.

Підставами для подання позовів до суду з метою вирішення спорів щодо перевезень вантажів є:

- відхилення претензії протягом строку, встановленого для її розгляду;
- недержання відповіді на претензію у строк, встановлений для її розгляду.

Законом встановлено шестимісячний строк позовної давності у разі пред'явлення до перевізника позовів, що впливають з перевезення вантажів. Перебіг цього строку починається з дня одержання відповіді на претензію або закінчення строку, передбаченого для відповіді на неї (ст. 315 ГКУ) [6].

Позовна давність до вимог, що випливають із договору перевезення вантажу, застосовується в один рік.

15.3 Порядок пред'явлення претензій та позовів на авіаційному транспорті

Порядок пред'явлення претензій авіаційному перевізнику регламентується розділом 27 Правил повітряних перевезень та обслуговування пасажирів і багажу. Будь-яку претензію щодо неналежного перевезення пасажирів або багажу має бути подано авіаперевізнику письмово та вручено або відправлено у строки, передбачені Монреальською конвенцією та чинним законодавством України [19].

Авіаперевізник, отримавши претензію, протягом 15 днів з дати реєстрації претензії надсилає заявнику повідомлення-запит, у якому інформує заявника про отримання претензії та строк її розгляду.

До претензії мають бути додані всі необхідні документи (квиток, квитанція про оплату наднормового багажу, відривний талон багажної ідентифікаційної бирки, акт про неналежне перевезення багажу, акт пошкодження багажу та інші документи), що підтверджують права пасажирів вимагати відшкодування залежно від того, щодо чого висувається претензія.

Претензії щодо пошкодження багажу, нестачі вмісту подаються негайно або не пізніше ніж сім календарних днів з дати отримання зареєстрованого багажу. У разі затримки в перевезенні багажу претензію має бути заявлено протягом 21 календарного дня з дати, коли багаж було передано у розпорядження пасажирів.

Претензії щодо втрати багажу висуваються до перевізника після того, як багаж буде визнано втраченим. Багаж вважається втраченим, якщо його не виявлено за результатами розшуку протягом 21 календарного дня з

дати, наступної за тією, коли багаж мав прибути до місця призначення. У такому разі претензію до авіаперевізника має бути пред'явлено протягом двох років (для міжнародного перевезення) та трьох років (для рейсів у межах України) з дати прибуття повітряного судна до місця призначення, або з дати, коли повітряне судно мало прибути до місця призначення, або з дати, коли припинилося перевезення.

Авіаперевізник зобов'язаний розглянути претензію і повідомити заявника про її задоволення чи відхилення з обґрунтуванням підстав протягом трьох місяців з дати її отримання, якщо перевезення, у зв'язку з яким було висунуто претензію, повністю здійснювалося одним перевізником. Але, якщо в такому перевезенні брали участь інші перевізники, строк розгляду претензії може бути продовжено до шести місяців з урахуванням чинних правил урегулювання претензій такими авіаперевізниками [19].

Позов до перевізника може бути пред'явлений відправником вантажу або його одержувачем у разі повної або часткової відмови перевізника задовольнити претензію або неодержання від перевізника відповіді у місячний строк.

Позов про відшкодування завданої авіаперевізником шкоди під час повітряного перевезення може бути поданий відповідно до умов і меж відповідальності, які передбачені Монреальською конвенцією та законодавством України, без шкоди правам інших осіб на звернення до суду.

Позови про відповідальність авіаперевізника щодо неналежного перевезення пасажирів можуть бути подані у встановлені чинним законодавством строки без попереднього висування претензії до авіаперевізника.

Позов про відшкодування шкоди, яка сталася під час повітряного перевезення, що здійснювалось фактичним перевізником, може бути за

вибором пасажирів подано до фактичного перевізника або до перевізника за договором чи до обох перевізників одночасно.

До вимог, що впливають із договору перевезення вантажу, пошти, застосовується позовна давність в один рік з моменту, що визначається відповідно до транспортних кодексів (статутів).

Для рейсів у межах України позови до перевізників, що виникають з договору повітряного перевезення пасажирів і багажу, пред'являються за місцезнаходженням авіаперевізника. Статтею 29 Конвенції для уніфікації деяких правил, що стосуються міжнародних повітряних перевезень (1929 р.) передбачено строк позовної давності два роки для пред'явлення позовів, що впливають з міжнародних повітряних перевезень. Він має обчислюватися з моменту прибуття повітряного судна у пункт призначення або з дня, коли судно мало прибути, чи з моменту припинення перевезення [39].

15.4 Претензії та позови на річковому та морському транспорті

Претензії з перевезення вантажу річковим транспортом пред'являються до управління пароплавства призначення. А претензії з перевезення пасажирів чи багажу – до управління пароплавства відправлення чи призначення. Претензії пред'являються перевізникам за місцем їх знаходження.

Претензії до пароплавства при річковому перевезенні пред'являються протягом шестимісячного строку, а претензії про виплату премій, про стягнення штрафу за прострочення доставлення вантажу і про повернення штрафу за простій судна – протягом 45 днів [25].

Право на пред'явлення претензій і позовів до річкового перевізника мають у випадках:

– втрати вантажу – вантажовідправник, вантажоодержувач за умови подання ними квитанції про приймання вантажу для перевезення з відміткою перевізника про неприбуття вантажу;

– недостачі або пошкодження (псування) вантажу – вантажоодержувач (або за умови подання ним транспортної накладної, комерційного акта або перевізного документа під час перевезення вантажу наливом, а при відсутності комерційного акта – документа про оскарження відмови в складанні комерційного акта);

– сплати провізної плати та інших платежів в розмірі вище встановленого – вантажовідправник, вантажоодержувач за умови подання ними транспортної накладної;

– недотримання термінів доставки вантажу – вантажоодержувач за умови подання транспортної накладної.

Порядок організації позовної і претензійної роботи на морському транспорті встановлюється Господарським кодексом України в ст. 315, Кодексом торговельного мореплавства України і Правилами перевезень [25].

При перевезеннях морським транспортом претензії пред'являються до перевізника, який здійснював перевезення вантажу, і якщо перевезення вантажу не було здійснено – до перевізника, який відповідно до договору морського перевезення вантажу був зобов'язаний здійснити його.

До вчинення перевізникові вантажу позову, що виникає з морського перевезення вантажу, обов'язковим є заявлення йому претензії. Претензії заявляються перевізнику, який здійснював морське перевезення вантажу, а якщо перевезення не було здійснено, – перевізнику, який згідно з договором морського перевезення вантажу повинен був здійснити перевезення.

Претензії, що виникають із перевезення багажу, можуть бути заявлені перевізнику чи порту відправлення або призначення на розсуд заявника претензії.

Претензії, що виникають із морського перевезення вантажів у прямому змішаному і прямому водному сполученні, заявляються тому перевізнику, транспортним засобом якого вантажі були доставлені або мали бути доставлені у порт призначення [25].

У тих випадках, коли кінцевим пунктом транспортування є залізнична чи автомобільна станція або аеропорт, претензія заявляється відповідному перевізнику за правилами, встановленими для цього виду транспорту.

Претензія має бути заявлена у письмовій формі. До претензії мають бути додані документи, що підтверджують її. Перевізні документи подаються в оригіналі. До претензії про нестачу, пошкодження або псування вантажу, крім документів, що підтверджують право на заявлення претензії (ст. 379 Кодексу торговельного мореплавства України), має бути доданий документ, що засвідчує вартість відправленого вантажу [25].

Претензії до перевізника, що впливають із договору перевезення вантажу, пасажирів і багажу, можуть бути заявлені протягом перших шести місяців строку позовної давності незалежно від того, здійснювалось перевезення у каботажному чи закордонному сполученні.

Перевізник зобов'язаний розглянути заявлену претензію протягом трьох місяців і сповістити заявника про задоволення чи відхилення її, а претензії, що впливають з перевезення у змішаному сполученні, – протягом шести місяців.

До вимог, що виникають із договору морського перевезення вантажу, застосовується річний строк позовної давності незалежно від того, здійснюється перевезення у каботажному чи закордонному сполученні.

Питання для самоконтролю

1 Протягом якого строку можуть пред'являтися претензії до залізниць?

2 У який строк може пред'являтися позов до залізниць?

3 Хто має право на пред'явлення перевізнику претензій при автомобільних перевезеннях?

4 Яким нормативним актом регламентується порядок пред'явлення претензій авіаційному перевізнику?

5 У який строк пред'являються претензії до пароплавства при річковому перевезенні?

СПИСОК ЛІТЕРАТУРИ

1 Запара В. М., Мкртчян Д. І. Сутність та правові основи транспортно-експедиторської діяльності: конспект лекцій. Харків: УкрДАЗТ, 2008. 34 с.

2 Запара В. М., Продащук С. М., Обухова А. Л. Транспортно-експедиторська діяльність: навч. посіб. Харків: УкрДУЗТ, 2016. 250 с.

3 Котенко А. М. Управління вантажною і комерційною роботою на залізничному транспорті: підручник. Харків: ПП видавництво «Нове слово», 2003. Ч. 1. 408 с.

4 Правила перевезень вантажів залізничним транспортом України. Ч. 1.: затв. наказом Мінтрансу України від 09.12.2002 р. № 861/5082/. Вид. офіц. Київ: ТОВ «Видавничий дім «САМ», 2004. 432 с.

5 Конституція України: Закон України від 28 червня 1996 р. № 254к/96-ВР / Верховна Рада України. *Відомості Верховної Ради України*. 1996. № 30. 141 с.

6 Господарський кодекс України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР), 2003, № 18, № 19-20, № 21-22, ст. 144 / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/436-15#Text>

7 Господарський процесуальний кодекс України. Редакція від 28.08.2018. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/ru1798-12>

8 Про розподілення пропускнуої спроможності залізничної інфраструктури, стягнення зборів за користування залізничною інфраструктурою та сертифікацію безпеки: Директива 2001/14/ЄС Європейського Парламенту та Ради від 26 лютого 2001 р. URL: <https://unece.org/DAM/trans/doc/2001/sc2/TRANS-SC2-2001-13r.pdf>

9 Про початкову кваліфікацію та періодичну підготовку водіїв деяких дорожніх транспортних засобів для перевезення вантажів або пасажирів, про внесення змін до Регламенту Ради (ЄЕС) № 3820/85 і

Директиви Ради 91/439/ЄЕС та про скасування Директиви Ради 76/914/ЄЕС: Директива м 2003/59/ЄС від 15 липня 2003 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/984_008-03#Text

10 Про транспортно-експедиторську діяльність: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/1955-15>

11 Про ліцензування видів господарської діяльності: Закон України. Редакція від 01.07.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/222-19>

12 Цивільний кодекс України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР), 2003, №№ 40-44, ст. 356 / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/435-15#Text>

13 Про транспорт: Закон України. Редакція від 16.07.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/232/94-%D0%B2%D1%80>

14 Про зовнішньоекономічну діяльність: Закон України. Редакція від 07.02.2019. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/959-12>

15 Про транзит вантажів: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/main/1172-14>

16 Порядок реалізації положень Митної конвенції про міжнародне перевезення вантажів із застосуванням книжки МДП. Офіц. текст: введено в дію наказом Держмитслужби України від 21.11.2001 р. № 755. URL: <http://zakon3.rada.gov.ua/laws/show/z1036-01>

17 Про затвердження Статуту залізниць України: Постанова Кабінету Міністрів України від 6 квітня 1998 р. № 457 / Верховна Рада України. URL: https://www.uz.gov.ua/about/documents_pat/statute/

18 Правила перевезень вантажів автомобільним транспортом в Україні: Наказ № 363. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0128-98>

19 Правила повітряних перевезень вантажів від 14.03.2006 № 186. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z0029-22#Text>

20 Про автомобільний транспорт: Закон України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/2344-14#Text>

21 Про відповідальність за несвоєчасне виконання грошових зобов'язань: Закон України від 22.11.96 р. № 543/96- URL: https://kodeksy.com.ua/pro_vidpovidalnist_za_nesvoyechasne_vikonannya_gros_hovih_zobov_yazan.htm

22 Залізнична накладна (СМГС). URL: <http://www.qdpro.com.ua/selection/>

23 Інструкція з організації перевезень вантажів повітряним транспортом. URL: http://search.ligazakon.ua/l_doc2.nsf/link1/RE11683.html

24 Інструкція про організацію митного контролю та митного оформлення повітряних суден перевізників і товарів, що переміщуються цими суднами. URL: <http://www.customs.com.ua/php/document.php?ISN=18610>

25 Кодекс торговельного мореплавства України. *Відомості Верховної Ради України* (ВВР), 1995, №№ 47, 48, 49, 50, 51, 52, ст.349 / Верховна Рада України. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/176/95-%D0%B2%D1%80#Text>

26 Конвенція Організації Об'єднаних Націй про міжнародні змішані перевезення вантажів. URL: http://zakon0.rada.gov.ua/laws/show/995_189

27 Конвенція про договір міжнародного автомобільного перевезення вантажів. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_234#Text

28 Конвенція про міжнародні залізничні перевезення (КОТІФ) згідно з текстом Протоколу змін (998_220) від 3 червня 1999 року. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_291

29 Коносамент (bill of lading). URL: <http://zpbroker.com/dlya-klienta/konosament/>

30 Міжнародна автомобільна накладна (CMR). URL: <http://www.qdpro.com.ua/selection/>

31 Про затвердження Порядку оформлення розрахункових і звітних документів при здійсненні продажу проїзних і перевізних документів на

залізничному транспорті: наказ Міністерства інфраструктури України від 30.05.2013 № 331/137. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/z1038-13#Text>

32 Про затвердження переліку органів ліцензування та визнання такими, що втратили чинність, деяких постанов Кабінету Міністрів України: Постанова від 5 серпня 2015 р. № 609. URL: <https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/609-2015-%D0%BF#Text>

33 Інструкція по накладній ЦІМ/СМГС. URL: <http://railway.lviv.ua/fileadmin/docs/Ker%2BCIM-SMGS.pdf>

34 Угода про міжнародне залізничне вантажне сполучення. URL: https://uz.gov.ua/files/file/cargo_transportation/smsg22/SMGS%2001.07.2022.pdf

35 Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) №1072/2009 від 21 жовтня 2009 року про спільні правила для доступу до міжнародного ринку вантажних автоперевезень. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_1072_2009.pdf

36 Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2020/1054 від 15 липня 2020 р. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_1054_2022_uk.pdf

37 Регламент Європейського Парламенту та Ради (ЄС) 2020/1055 від 15 липня 2020 р. URL: https://insat.org.ua/files/nav/law/3/reg_1055_2020_uk.pdf

38 Директива Ради 95/18/ЄЕС «Щодо залізничних підприємств» 19 червня 1995 р. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/994_952#Text

39 Конвенція про уніфікацію деяких правил міжнародних повітряних перевезень. URL: https://zakon.rada.gov.ua/laws/show/995_594#Text

ПРАВОВЕ СУПРОВОДЖЕННЯ
ЕКСПЕДИТОРСЬКОЇ ДІЯЛЬНОСТІ

Конспект лекцій

Частина 2

Відповідальна за випуск Кім К. В.

Підписано до друку 23.05.2023 р.
Умовн. друк. арк. 4,5. Тираж . Замовлення № .
Видавець та виготовлювач Український державний університет залізничного
транспорту,
61050, Харків-50, майдан Фейєрбаха,7.
Свідоцтво суб'єкта видавничої справи ДК № 6100 від 21.03.2018 р.